

Automobilzuliefer-Industrie

Auswertung von Jahresabschlüssen: Kleinere Zulieferer leiden besonders

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 aktuelle Auswertung zeigt, dass bereits im Jahr 2019 eine deutliche Eintrübung bei den Kennzahlen zu erkennen ist. Mit der Corona-Pandemie im Jahr 2020 hat sich diese Entwicklung nochmals deutlich verschärft. Die Analyse bestätigt die Einschätzung, dass ohne eine spürbare und schnelle Erholung im Jahr 2021 das systematische Insolvenzrisiko stark zunimmt. Die Herausforderungen für die Automobilindustrie ziehen sich nun schon mehrere Jahre hin; insbesondere kleine Unternehmen werden zunehmend in Mitleidenschaft gezogen. Positiv zu vermerken ist die anhaltend hohe Investitionsquote; doch auch sie ist für einige Unternehmen eher ein Zeichen des Handlungsdrucks als eines für Optimismus. Die spürbaren Aufholeffekte vor allem im dritten Quartal 2020, die sich im vierten Quartal fortgesetzt haben, sollten hingegen für etwas Entspannung gesorgt haben, sodass die Bilanzzahlen der ersten 9 Monate von 2020 – und vor allem die erste Jahreshälfte – als Tiefpunkt zu sehen sind, auch wenn das erste Quartal 2021 die Unternehmen erneut vor Herausforderungen stellt. Entscheidend wird eine spürbare Erholung im weiteren Verlauf von 2021 sein.

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											
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Materialeinsatz	53,7	54,8	54,4	51,8	63,1	52,5	54,1	55,1	54,5	55,5	56,4	57,0
Personalaufwand	24,9	25,4	27,5	27,0	27,9	30,1	24,4	24,8	26,0	23,0	23,1	25,9
Normal-Afa	3,9	3,9	4,4	3,8	3,7	4,2	3,9	4,0	4,6	3,9	3,9	4,5
Zinsaufwand	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	1,2	1,0	0,8	0,9	0,8	0,9	0,9
Rohertrag	46,3	45,2	45,6	48,2	46,9	47,5	45,9	44,9	45,5	44,5	43,4	43,0
EBITDA	10,2	8,6	7,6	10,4	7,9	5,4	9,9	8,8	8,6	10,3	9,2	8,7
Ergebnis vor Steuern (EBT)	6,2	4,6	3,1	6,2	3,9	1,7	6,2	4,7	3,8	6,3	5,1	3,7
Gesamtkapitalrendite ¹⁾	8,8	6,5	4,4	8,6	5,0	1,0	8,5	6,6	5,3	9,6	8,1	6,3
Investitionsquote ²⁾	6,7	6,7	6,6	7,6	8,0	7,6	6,4	6,2	5,5	6,2	6,2	7,1
Eigenmittelquote ³⁾	36,0	35,3	34,1	34,7	33,2	32,0	39,8	39,1	38,6	32,0	32,3	30,4

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

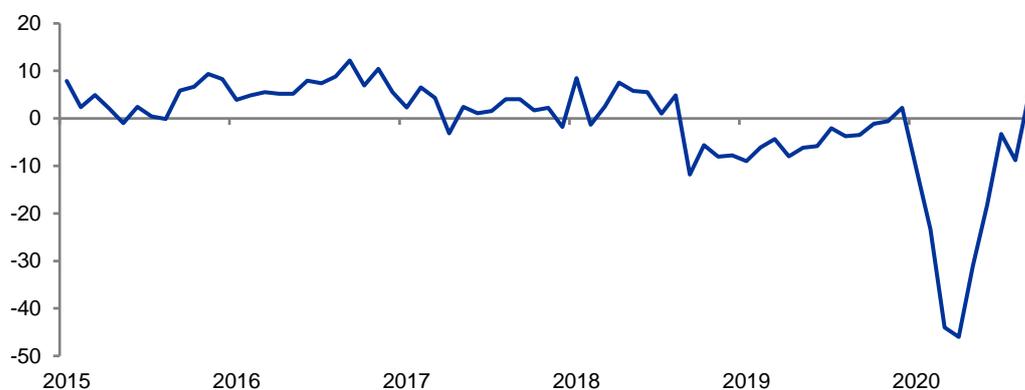
In der traditionellen IKB-Auswertung von Abschlüssen deutscher mittelständischer Automobilzulieferer wurden 75 Unternehmen berücksichtigt. Die Jahresumsätze der einzelnen Firmen liegen zwischen 30 Mio. € und mehreren Milliarden €. Für 45 Firmen stehen auch Zwischenergebnisse bis September 2020 zur Verfügung. Damit sind erste Aussagen möglich, wie stark die Unternehmen bis Sommer 2020 durch die Coronakrise belastet wurden. Es kam zu tiefen Umsatzeinbrüchen und Verlusten bei vielen Automobilzulieferern.

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. Ausblick 2021/22: Aufholeffekte, Corona-Pandemie und strukturelle Herausforderungen

Die globale Automobilindustrie befindet sich bereits seit Mitte 2018 in einer Abschwungphase. Gesättigte Märkte in Europa und Asien und der erstmalige Absatzrückgang in China 2019 schwächten die Dynamik. Neben der relativ verhaltenen Nachfrage gibt es auch große Herausforderungen auf der Angebotsseite. Die Industrie ist im Umbruch: Alternative Antriebe, eine grundsätzliche Dekarbonisierungsstrategie, autonome Fahrzeuge und veränderte Mobilitätskonzepte spielen eine Rolle. Damit traf die Coronavirus-Pandemie die Automobilindustrie in einer ohnehin schwierigen Phase. Die Konjunkturerholung infolge einer erfolgreichen Impfkampagne im Jahr 2021 und vor allem im Jahr 2022 sollte vielen Unternehmen wieder deutlich mehr ‚Wasser unter dem Kiel‘ geben, die strukturellen Herausforderungen bleiben jedoch von längerer Dauer.

Weltweite Pkw-Produktion, Veränderung in % zum Vorjahresmonat



Quelle: VDA

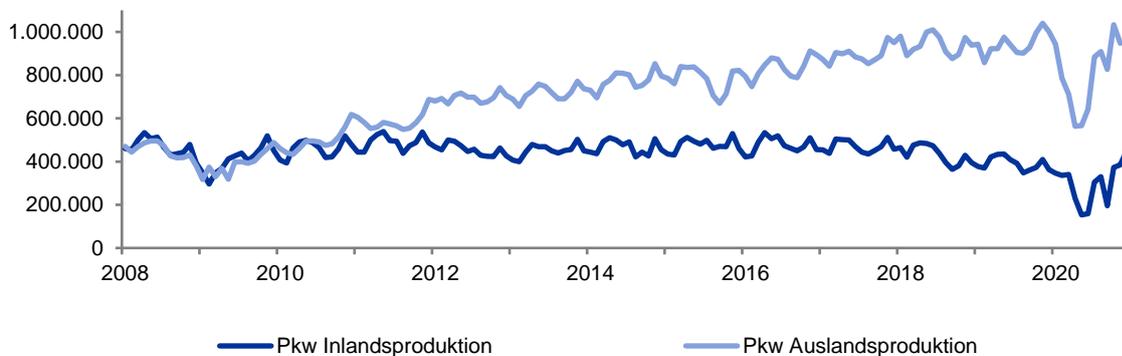
Die Automobilindustrie hat ab Mitte 2020 eine überraschend starke Aufholdynamik gezeigt. Der tiefe Produktionseinbruch im April und Mai 2020 konnte bis Ende 2020 wieder eliminiert werden. Angesichts der bereits im Jahr 2019 deutlich ausgeprägten Schwächephase war die schnelle Aufholung sicherlich eine wichtige Stütze für viele Unternehmen. Auch wenn die Belebung seit dem vierten Quartal 2020 nachlässt, scheint dennoch ein großer Teil des Produktionsrückgangs aus dem Frühjahr abgearbeitet zu sein. Allerdings ist erst in der zweiten Jahreshälfte 2021 und im Jahr 2022 mit spürbarem Auftrieb infolge einer Nachfragesteigerung zu rechnen. Das erneute Anziehen der Infektionszahlen ab Herbst 2020 und der wiederholte Lockdown in vielen Ländern ab Dezember 2020 dürften allerdings den kurzfristigen Ausblick der Automobilindustrie belasten, auch wenn dies deutlich weniger stark ausgeprägt sein sollte als im zweiten Quartal 2020. Und trotzdem – auch wenn generell ein deutlich geringerer Einfluss bzw. Einbruch als im ersten Lockdown erwartet wird; so sind auch die Folgen des zweiten Lockdowns nicht zu banalisieren:

- Die zweite Lockdown-Welle hat sich zunehmend globalisiert, sodass sich nicht nur Belastungen für die inländische konsumnahe Dienstleistungsbranche ergeben, sondern zunehmend auch für die globale Konjunkturentwicklung. Dies schwächt den Ausblick für die deutschen Exportmärkte – vor allem im ersten Quartal 2021.
- Damit dürfte das Verarbeitende Gewerbe in Deutschland einen erneuten Produktionsrückgang hinnehmen müssen, und auch das deutsche Bruttoinlandsprodukt wird aller Voraussicht nach im ersten Quartal 2021 sinken. Das Minus sollte aber um Einiges weniger ausgeprägt sein als im zweiten Quartal 2020 – insbesondere in der Automobilindustrie.
- Die chinesische Konjunktur ist eine wichtige Stütze der aktuellen globalen Konjunkturerholung. Insgesamt ist davon auszugehen, dass China einer der Gewinner der Corona-Pandemie sein wird, was auch zu einer weiteren Aufwertung der chinesischen Währung führen sollte.
- Global agierende Unternehmen, insbesondere die mit hohen China-Exposure, haben folglich im ersten Quartal ein reduziertes Absatzrisiko.
- Erst in der zweiten Jahreshälfte 2021 und insbesondere im Jahr 2022 ist mit einer deutlichen Verbesserung der konjunkturellen Rahmenbedingungen zu rechnen.

Die vorliegenden Jahresabschlüsse von 2019 zeigen, dass bereits einige Zulieferer deutlich geschwächt in die Krise 2020 gegangen sind. Dies gilt vor allem für kleinere Unternehmen. Der Trend hält an, dass die nun schon mehrere Jahre anhaltenden Herausforderungen für die Automobilindustrie vor allem kleinere Unternehmen trifft. Das hat konjunkturelle und strukturelle Ursachen. Grundsätzlich steht diese Einschätzung im Einklang mit Studien der Bundesbank, die zeigen, dass global agierende und damit größere Unternehmen deutlich stabilere Jahresabschlusskennzahlen aufweisen als kleinere Unternehmen. Auch aktuell sollten vor allem die in China tätigen deutschen Zulieferer von dem deutlichen Auftrieb der starken chinesischen Konjunktur Impulse erhalten. Aber auch lokal agierende Unternehmen haben von den deutschen Aufholeffekten profitiert – die deutlich ausgeprägter waren als die der globalen Produktion.

Pkw-Produktion deutscher Hersteller im Inland und Ausland

Pkw-Anzahl gleitender 3-Monatsdurchschnitt



Quelle: VDA

3. Auswertung der Jahresabschlüsse – 2019 zeigt bereits Belastungen

Auch in der IKB-Auswertung musste bereits 2019 die überwiegende Zahl der Zulieferer Umsatzrückgänge hinnehmen. Nur die großen Unternehmen (Umsatz >1 Mrd. €) konnten im Durchschnitt Umsatzzuwächse erzielen. Im Jahr 2020 sind die Umsätze jedoch – wenig überraschend – insgesamt eingebrochen.

Auf der Kostenseite belasteten gestiegene Personalkosten aufgrund spürbarer Lohnsteigerungen und zusätzlicher Pensionsrückstellungen. Die Abschreibungen legten ebenfalls zu. Der Materialeinsatz konnte dagegen verbessert bzw. stabilisiert werden. Hier dürften Preisrückgänge für Vorleistungsgüter und Industrierohstoffe eine Rolle gespielt haben. Insgesamt verschlechterten sich 2019 aber die Ertragskennziffern klar gegenüber

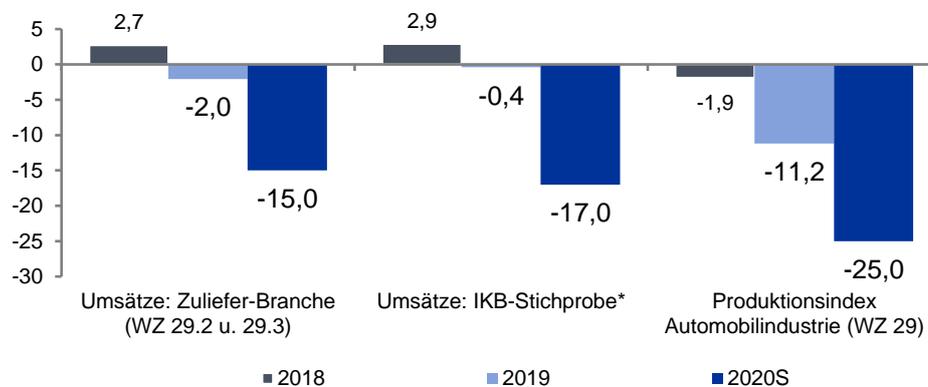
dem Vorjahr. Insbesondere bei den kleinen Unternehmen machten sich die Kostenbelastungen und der Umsatzrückgang bemerkbar.

In einer Auswertung der Bundesbank (über alle Branchen, *Jahresabschlussanalyse der Bundesbank, Monatsbericht Dezember 2020*) blieb die Vorsteuer-Umsatzrendite der deutschen Unternehmen im Jahr 2019 mit 4,3 % unverändert zum Vorjahr. Die Rendite der Automobilzulieferer der IKB-Auswertungen verschlechterte sich hingegen von 4,6 % auf 3,1 %. Dabei hielten sich die mittleren und großen Unternehmen mit 3,8 % bzw. 3,7 % noch vergleichsweise gut. Die kleinen Zulieferer mussten dagegen eine deutliche Verschlechterung ihrer Rendite von 3,9 % auf nur noch 1,7 % hinnehmen. Auch bei der Eigenmittelausstattung ist über alle Größenklassen eine leichte Verschlechterung festzustellen. Die kleinen Zulieferer zeigen keine besondere Auffälligkeit, hier mag die Vergabe von Gesellschafterdarlehen gestützt haben.

Um dem Wettbewerbsdruck begegnen und im Umbruch der Automobilindustrie bestehen zu können, sind erhebliche Investitionen nötig. Dieser Zwang zu investieren, dokumentiert sich in der anhaltend hohen Investitionsquote auch im schwierigen Jahr 2019. Insbesondere die kleinen Unternehmen, die im Schnitt eine höhere Investitionsquote aufweisen als die größeren Unternehmen, scheinen trotz geschwächter Ertragskraft unter besonderem Investitionsdruck zu stehen. Nur bei mittleren Unternehmen ist 2019 eine zurückhaltende Investitionstätigkeit festzustellen. Die großen Unternehmen haben dagegen ihre Aktivitäten ausgeweitet.

Damit machte sich bereits das schwierige Jahr 2019 in den Geschäftsabschlüssen der Automobilzulieferer bemerkbar. Mittlere und große Unternehmen büßten an Ertragskraft ein, auch die Eigenmittelausstattung verschlechterte sich leicht. Dennoch waren sie trotz des schwachen Umfelds weiterhin recht solide aufgestellt. Die kleinen Firmen wurden hingegen durch Umsatz- und Ertragseinbußen massiv belastet und gingen somit bereits geschwächt in die Krise 2020.

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



Quellen: Statistisches Bundesamt; IKB-Auswertung, S = IKB-Schätzung * IKB-Stichprobe (2020 Auswertung Zwischenzahlen)

Ein Vergleich mit der IKB-Auswertung zur Finanz- und Weltwirtschaftskrise von 2008/09, der aufgrund unterschiedlicher Referenzgruppen und Größenklassen nur bedingt geeignet ist, lässt dennoch die Aussage zu, dass die größeren Unternehmen bezogen auf Ertragskraft und Eigenmittelausstattung 2019 solider aufgestellt waren als zehn Jahre zuvor. Hingegen sind kleine Unternehmen weniger stabil aufgestellt als damals.

4. Tendenzen im Krisenjahr 2020 und Ausblick: Spuren in den Jahresabschlüssen

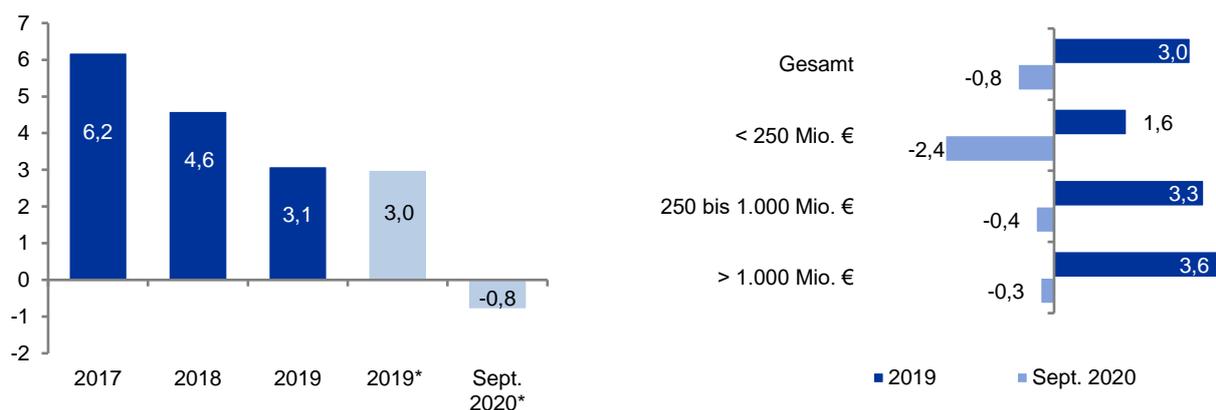
Die Coronavirus-Pandemie hat tiefe Spuren in den Jahresabschlüssen der Automobilzulieferer hinterlassen. Die Zwischenzahlen zum September 2020 zeigen eine deutliche Verschlechterung der Vorsteuer-Umsatzrendite. Es wurde eine negative Durchschnittsrendite von -0,8 % ausgewiesen. Nahezu die Hälfte der Unternehmen rutschte in die Verlustzone. Erneut wurden insbesondere kleine Unternehmen schwer getroffen. Hier sank die Durchschnittsrendite auf -2,4 %. Die mittleren und großen Firmen wiesen dagegen im Mittel noch Renditen

von -0,4 % bzw. -0,3 % aus. Neben den massiven Umsatzeinbußen dürften insbesondere Personalaufwendungen belastet haben, die nicht im gleichen Maße angepasst werden konnten wie der Umsatzverlust – trotz Entlassungen von Arbeitskräften und des massiven Einsatzes von Kurzarbeit. Auf der Materialseite dürfte es dagegen angesichts der globalen Rezession zu temporären preisbedingten Entlastungen gekommen sein. Dennoch dürften sich die Materialkosten nicht in dem Maße wie die Umsätze reduziert haben, sodass sich bereits die Rohertragsquote verringert haben sollte:

- Die Eigenmittel dürften weiter unter Druck geraten sein, da im Zuge des Umsatzeinbruchs und der Liquiditätssicherung eine erhöhte Kreditaufnahme zu einer Ausweitung der Fremdverschuldung geführt haben dürfte.
- 2020 konnte durch staatliche Hilfen in Form von Zuschüssen und Ausfallbürgschaften sowie Aussetzung der Insolvenzantragspflicht ein Anstieg der Unternehmensinsolvenzen verhindert werden. Die Erholung bzw. Stabilisierung der Konjunktur wird das Insolvenzrisiko mittelfristig reduzieren. Doch die Erholung wird im ersten Halbjahr 2021 eine Pause einlegen. Zwar sollten große Unternehmen hiervon weniger betroffen sein. Das Risiko steigt allerdings mit Abnahme der Unternehmensgröße.
- Grundsätzlich ist es nicht die Tiefe, sondern vor allem die Dauer einer Rezession, die für die Insolvenzentwicklung entscheidend ist. Kleinere Unternehmen zeigen über alle Branchen hinweg grundsätzlich eine höhere Insolvenzquote als größere.
- Auch wenn Vergleiche mit früheren IKB-Auswertungen aufgrund der unterschiedlichen Referenzgruppen nur bedingt möglich sind, ist dennoch die Aussage zutreffend, dass die Unternehmen im Krisenjahr 2009 nicht so stark betroffen waren wie 2020 – die Durchschnittsrendite ist damals nicht so stark ins Negative gerutscht wie in den ersten 9 Monaten von 2020. Für kleine Unternehmen, die schon geschwächt in die Krise gingen, besteht deshalb weiterhin ein erhöhtes Risiko.

Die Aufholdynamik vor allem im dritten Quartal 2020 ist sehr zügig verlaufen – und deutlich schneller als nach der Finanzkrise 2009. Damit sollten sich die Jahresabschlusszahlen für das Gesamtjahr 2020 im Vergleich mit den vorliegenden Zwischenzahlen stabilisieren bzw. verbessern. Dennoch birgt ein möglicher Produktionsrückgang in der ersten Hälfte 2021 und damit eine sich hinziehende Erholung eine erhöhte Gefahr für die Unternehmen. Trotz der starken Aufholung sind viele Unternehmen – aufgrund einer möglichen Produktionsdelle im ersten Quartal 2021 in Kombination mit einer fragilen Ertragskraft – nicht aus dem Risiko. Bestätigen sich die Erwartungen einer zunehmenden Erholung in der zweiten Hälfte 2021 bzw. im Jahr 2022, sollte das Risiko nachlassen.

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



* Unternehmen mit Zwischenzahlen

hier: nur Unternehmen mit Zwischenzahlen

Quelle: IKB-Jahresabschlussauswertung

Fazit: Die Erholung in der Automobilindustrie könnte im ersten Quartal 2021 eine Pause einlegen. Allerdings haben die Aufholeffekte im Verlauf von 2020 bereits spürbare Entlastungen gebracht, die die schon länger gebeutelten Bilanzen und Erträge stabilisieren bzw. verbessern sollten. Die durch Lieferausfälle von Chips bedingte Kurzarbeit im Januar 2021 bei einigen OEM war zum Glück nur auf wenige Tage begrenzt. Das konjunkturelle Tal in Bezug auf die Coronakrise ist weitgehend durchschritten, auch wenn für kleinere Unternehmen das Umfeld herausfordernd bleiben sollte – zumindest bis 2022. Grundsätzliche und anhaltende Herausforderungen des disruptiven Strukturwandels in der Automobilindustrie bleiben für alle Unternehmen, die zudem vor erheblichen Investitionen in die Dekarbonisierung ihrer Produktion stehen.

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 der IKB-Automobilexperten:

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

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

Axel Dahlinger
 Kompetenzteam Automotive
 Mitglied der Geschäftsleitung
 Hessen, Rheinland-Pfalz & Saarland
 +49 69 79599 9633
axel.dahlinger@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 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-Bötckes-Straße 1 • 40474 Düsseldorf • Telefon: +49 211 8221-4492

(Stand: Februar 2021)