

Automobilzuliefer-Industrie

Automobilzulieferer: Anhaltender Investitionsbedarf aufgrund fortschreitender Internationalisierung

Ergebnisse einer Auswertung von Jahresabschlüssen 2013 und Zwischenabschlüssen 2014 mittelständischer Zulieferer

Die wichtigsten Automobilmärkte befinden sich 2014 im Aufwärtstrend, was sich auch in den Geschäftszahlen der Zulieferer widerspiegelt. Nach einer eher verhaltenen Geschäftsentwicklung im Vorjahr tendieren Umsätze und Erträge wieder kräftiger nach oben. Auch die Zulieferer profitieren von der fortschreitenden Internationalisierung der Automobilindustrie. Aber um auf lange Sicht erfolgreich zu sein, müssen sie ihre Präsenz in wichtigen Auslandsmärkten erhöhen. Eine Ausweitung der zuletzt abgeschwächten Investitionsaktivitäten steht auf der Agenda.

➤ **Beschleunigtes Umsatzwachstum**

2013 konnten die in unserer Analyse untersuchten Zulieferer ihren Umsatz um durchschnittlich gut 3 % steigern; Zwischenergebnisse für die ersten sechs bzw. neun Monate signalisieren für das Gesamtjahr 2014 ein deutlich höheres Wachstumstempo.

➤ **Aussicht auf verbesserte Erträge**

Schon 2013 gelang es den Firmen, ihre Renditen im Durchschnitt leicht zu erhöhen. Für 2014 ist mit einem deutlicheren Anstieg zu rechnen.

➤ **Solide Finanzierungsstrukturen**

In den beiden letzten Jahren konnten die Unternehmen ihre Eigenkapitalausstattung weiter verbessern. Die Eigenkapitalquoten kommen im Durchschnitt zwar noch nicht an das Niveau anderer Branchen heran. Aber mit einer nochmals gestärkten Kapitalbasis erweitern sich die Spielräume für eine solide finanzielle Absicherung künftiger Investitionen.

➤ **Mittelgroße Zulieferer besonders gefordert**

Die großen Zulieferer sind in punkto Internationalisierung schon weit vorangeschritten. Nun sind vor allem die Firmen mittlerer Größe gefordert, ihre Auslandsaktivitäten auszuweiten.

Automobilzulieferer: Anhaltender Investitionsbedarf aufgrund fortschreitender Internationalisierung

Ergebnisse einer Auswertung von Jahresabschlüssen 2013 und Zwischenabschlüssen 2014 mittelständischer Zulieferer

Zunehmende Verlagerung der Automobilnachfrage ...

In den letzten Jahren wurden das weltwirtschaftliche Wachstum wie auch das Wachstum der Automobilmärkte maßgeblich von den Schwellenländern und hier vor allem von China getragen. Betrachtet man die Automobildichte pro Kopf, so bleiben auch die mittelfristigen Perspektiven der Automobilindustrie in den großen Schwellenländern aufgrund des erheblichen Nachholbedarfs durchaus auf Wachstum gerichtet. Während in den etablierten Industrienationen auf 1.000 Einwohner etwa 500 Pkw kommen, liegt die Versorgung in Russland und Brasilien bei um die 200, in China bei 50 und Indien noch weit darunter.

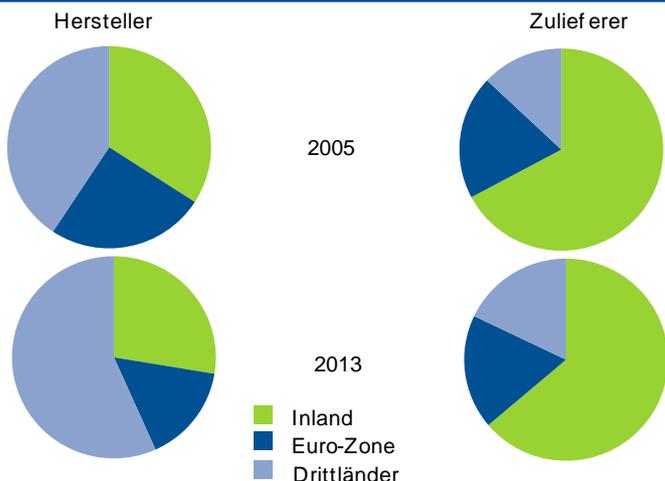
Die Entwicklung in einigen dieser Länder, im Besonderen in Brasilien, Indien und Russland, zeigt allerdings aktuell nicht den ursprünglich erwarteten gradlinigen Verlauf, sowohl was die Gesamtwirtschaft als auch die Automobilmärkte angeht. Eine ungebrochene Dynamik ist, vor allem hinsichtlich der absoluten Zahlen, allein in China zu beobachten.

Der chinesische Pkw-Markt hat 2010 von den abgesetzten wie auch von den produzierten Stückzahlen her Westeuropa überholt. Er wird bald die Marke von 25 Millionen Einheiten p. a. überschreiten und dann mit einem Weltmarktanteil von rd. 30 % doppelt so groß sein wie der westeuropäische Markt. Gut erholt hat sich nach der Krise von 2009 auch der US-Markt, der auf einen Anteil von knapp 20 % kommt. In Westeuropa liegen die Märkte der Problemländer noch weit unter dem Vorkrisenniveau. Aber bei den Neuzulassungen gibt es hier erfreulicherweise Zeichen der Stabilisierung. Dennoch wird sich in wenigen Jahren der Anteil Westeuropas am Weltmarkt, der 2009 noch ein Viertel ausmachte, bis auf etwa 15 % reduzieren. Mithin findet weltweit eine deutliche Verlagerung der Nachfrage statt.

... verstärkt den Internationalisierungsprozess in der deutschen Automobilindustrie

Entsprechend wird sich in der deutschen Automobilindustrie der schon seit Langem stattfindende Prozess der Internationalisierung weiter verstärken. Dieser Trend zeigt sich zum einen bei den Exporten vom Standort Deutschland aus. Die Hersteller generieren heute fast drei Viertel ihrer Umsatzerlöse im Ausland und deutlich mehr als die Hälfte außerhalb der Eurozone (s. das Schaubild auf der nachfolgenden Seite). Bei den Zulieferern kommt diese Entwicklung von den Niveaugrößen nicht so stark zum Ausdruck, da sie immer noch überwiegend inländische Werke der OEMs beliefern und somit eher indirekt am wachsenden Auslandsgeschäft der Hersteller partizipieren. Aber auch hier sind seit Mitte des letzten Jahrzehnts die Lieferungen insbesondere in Länder außerhalb der Euro-Zone erheblich angestiegen. In Summe machen im Zuliefersektor die Exporte inzwischen deutlich mehr als ein Drittel des Gesamtumsatzes aus.

Wachsende Auslandsumsätze der deutschen Automobilindustrie; Anteile in %



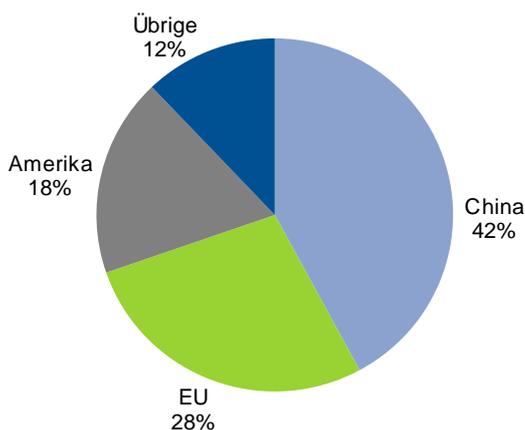
Quelle: Statistisches Bundesamt

Die Auslandsproduktion der Hersteller nimmt kräftig zu

Noch deutlicher wird der Trend zur Internationalisierung bei Betrachtung der Produktionszahlen: Im Jahr 2010 haben deutsche Hersteller erstmals mehr Einheiten im Ausland produziert als im Inland. Inzwischen laufen in den inländischen Werken jährlich um die 5,5 Mio. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge vom Band, an den Auslandsstandorten sind es bereits mehr als 9 Millionen. Davon entfallen mehr als 40 % auf China, knapp 30 % auf europäische Nachbarländer und fast 20 % auf Nord- und Südamerika mit Schwerpunkt NAFTA (s. das Schaubild).

Pkw -Auslandsproduktion deutscher Hersteller : China an erster Stelle

Anteile in %; Januar - September 2014



Quelle: VDA

Auch Zulieferer müssen zunehmend international agieren

Der Globalisierungstrend in der deutschen Automobilindustrie wird sich weiter fortsetzen – und er wird mehr und mehr auch die Zulieferer tangieren. Denn sie müssen ebenfalls ihre internationale Präsenz ausbauen, wenn sie nicht ihre traditionell starke Position als enge Entwicklungs- und Wertschöpfungspartner der international agierenden deutschen und europäischen OEMs aufs Spiel setzen wollen. Hinzu kommt, dass gene-

rell auch für sie die größeren Nachfragepotenziale in Zukunft nicht mehr in Europa liegen, sondern in den großen Schwellenländern. Gleichzeitig ist zu erwarten, dass in den neuen Wachstumsmärkten ebenfalls starke Zulieferer heranwachsen, die den hiesigen Firmen über kurz oder lang auch im Heimatmarkt zunehmend Konkurrenz machen könnten.

Mithin stellt die fortschreitende Globalisierung der Automobilindustrie die deutschen Zulieferer vor erhebliche Herausforderungen. Nur auf Basis einer stabilen Ertragskraft und solider Finanzstrukturen werden sie in der Lage sein, die anstehenden Aufgaben zu bewältigen. Unter diesem Aspekt bot die eher schwache Automobilkonjunktur der Jahre 2012 und 2013 nicht gerade ideale Voraussetzungen, um die internationale Ausrichtung weiter vorantreiben zu können. Umso mehr ist es daher von Interesse, noch einmal die Bilanz- und GuV-Daten mittelständischer Zulieferer für 2013 in den Blick zu nehmen – und ergänzend hierzu Zwischenergebnisse für die ersten sechs bzw. neun Monate 2014.

In die traditionelle IKB-Auswertung von Abschlüssen mittelständischer Automobilzulieferer sind in diesem Herbst rund 90 Unternehmen mit einem Gesamtumsatz von mehr als 60 Mrd. € einbezogen worden. Die Umsätze der einzelnen Firmen liegen im Bereich von 25 Mio. € bis 5 Mrd. €. Der mittlere Umsatz (Median) beträgt rund 185 Mio. €.

Für etwas mehr als die Hälfte der Firmen stehen auch Zwischenergebnisse für die ersten sechs bzw. neun Monate 2014 zur Verfügung. Auf dieser Basis können einige Tendenzaussagen über die Entwicklung im Gesamtjahr 2014 gemacht werden.

Bei den ausgewiesenen Kennziffern handelt es sich um nicht gewogene Durchschnitte aus den Kennziffern der einzelnen Firmen. Da die jetzige Auswertung mehr Firmen als die im letzten Jahr umfasst, weicht das Niveau der Vorjahresvergleichswerte teilweise leicht von den Werten ab, die im letzten Jahr für 2011 und 2012 veröffentlicht wurden. Im Vordergrund unserer Analyse steht allerdings in erster Linie die Veränderung der Kennziffern und nicht deren absolutes Niveau.

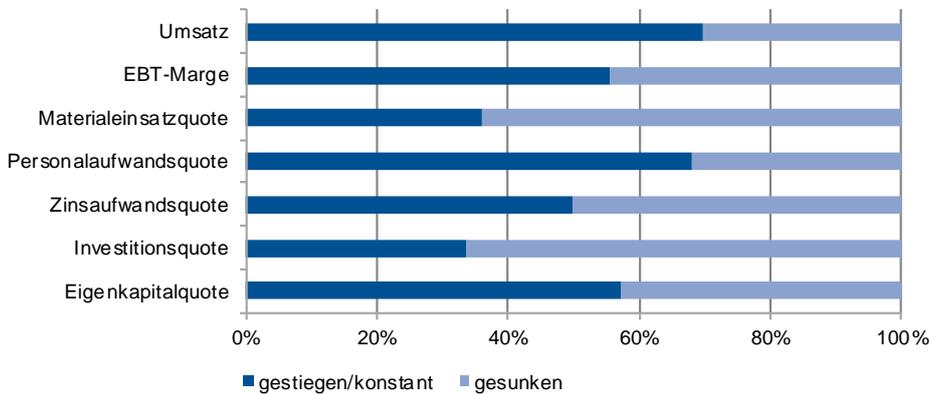
Nach nur moderater Geschäftsbelegung im Jahr 2013 ...

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Zulieferer waren 2013 eher bescheiden und besserten sich erst im Jahresverlauf. Über das Gesamtjahr gesehen, war die Automobilnachfrage weltweit in den meisten bedeutenden Märkten rückläufig oder stagnierte – mit Ausnahme der USA und Chinas. Hier waren bei den Kfz-Neuzulassungen kräftige Zuwächse zu verzeichnen (USA: +7,5 %, China: +14 %). In Europa sank die Nachfrage um fast 2 %. Damit waren die Wachstumsmöglichkeiten für die Zulieferer zwar besser als im Jahr 2012, blieben aber insgesamt doch eher begrenzt. Die von uns erfassten Firmen konnten dementsprechend ihren Umsatz bzw. ihre Produktionsleistung erneut nur moderat steigern. Mit gut 3 % lag die durchschnittliche Zuwachsrate aber immerhin höher als im Vorjahr, als das Plus deutlich unter 2 % geblieben war.

2013 haben immer noch etwa 30 % der Firmen einen Umsatzrückgang verkraften müssen (s. das nachfolgende Schaubild), nachdem dies 2012 sogar bei mehr als 40 % der Fall gewesen war. Nur etwa jedes sechste Unternehmen hatte allerdings in beiden Jahren ein Minus zu verzeichnen. Deutlich wird hier, dass die Geschäftsentwicklung der Zulieferer auch von den Modellzyklen der Hersteller abhängt; schon allein deshalb kann es hin und wieder zu punktuellen Umsatzrückgängen kommen, die keineswegs als ein Zeichen struktureller Schwäche zu werten sind. Gleichwohl ist eine ausgeprägte Differenzierung innerhalb der Zulieferindustrie nicht zu verkennen, die andererseits darin zum Ausdruck kommt, dass 2013 etwa jede vierte der untersuchten Firmen (im Vorjahr ebenfalls jede vierte) einen Umsatzzuwachs von mehr als 8 % realisieren konnte.

Entwicklung der Zulieferer 2013 im Bewegungsprofil

Anteile der Zulieferer, deren Kennziffern gesunken bzw. gestiegen/konstant geblieben sind



Quelle: IKB-Auswertung von Jahresabschlüssen mittelständischer Automobilzulieferer

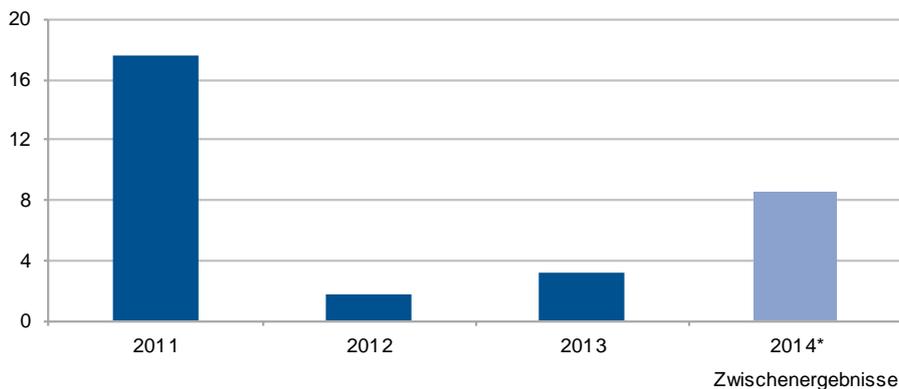
... legen die Umsätze der Zulieferer 2014 wieder kräftiger zu

2014 kam die Automobilkonjunktur trotz konjunktureller Unsicherheiten und geopolitischer Konflikte wieder kräftiger in Schwung. Die Nachfrage nahm in den wichtigsten Märkten deutlich zu; nur in Russland, Indien und Brasilien ist die Zahl der Neuzulassungen gesunken. Neben China, das erneut die größte Dynamik zeigt (+12,5 % in den ersten 10 Monaten 2014), sowie den USA (+5,5 %) und Japan (+4,5 %) gehört auch Europa (+6 %) wieder zu den Wachstumsregionen. Es ist mithin für das laufende Jahr mit einem deutlichen Umsatzschub in der Zulieferbranche zu rechnen.

Diese Erwartung wird durch die uns vorliegenden Zwischenergebnisse zum 30. Juni bzw. 30. September 2014 bestätigt. Mit rd. 8,5 % liegt der unterjährige Umsatzanstieg deutlich über dem Wachstum des Vorjahres (s. das Schaubild unten). Bis auf wenige Ausnahmen konnten alle Firmen ihre Erlöse steigern. Mehr als jedes dritte Unternehmen schaffte sogar eine zweistellige Wachstumsrate.

Belebung des Umsatzwachstums in der Zulieferindustrie

Veränderung des Umsatzes in %



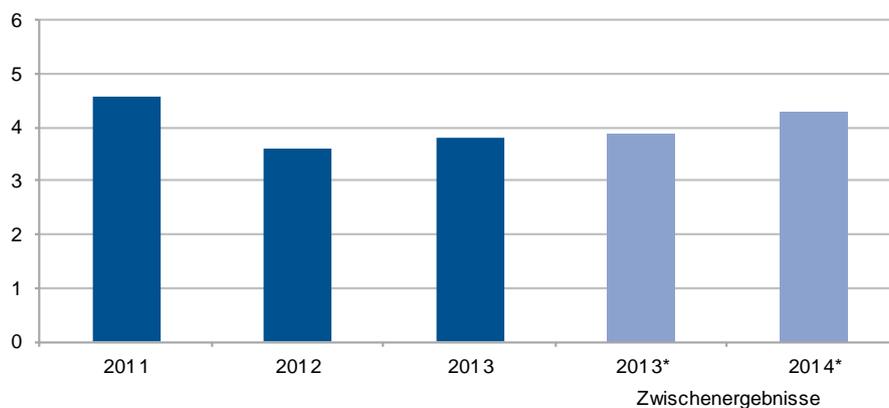
* 9-Monats- bzw. 6-Monats-Ergebnisse
 Quelle: IKB-Auswertung von Abschlüssen mittelständischer Automobilzulieferer

Leichte Ertragsverbesserung im Jahr 2013

Im Jahr 2013 fehlte den Zulieferern angesichts der insgesamt verhaltenen Umsatzentwicklung noch der entscheidende Hebel, um die Erträge wieder substantiell zu verbessern, nachdem diese sich zuvor deutlich nach unten bewegt hatten. So war das Ergebnis vor Steuern (Betriebs- und Finanzergebnis) von 2011 auf 2012, gemessen am Umsatz bzw. an der Gesamtleistung, im Durchschnitt um einen Prozentpunkt auf 3,6 % gesunken. 2013 gelang es den Unternehmen jedoch, ihre Renditen wieder etwas zu erhöhen, und zwar im Durchschnitt auf 3,8 % (s. das Schaubild unten). Auch andere Ertragskennziffern wie etwa EBITDA tendierten – allerdings ebenfalls nur leicht – nach oben. Jedes achte Unternehmen meldete einen Verlust. Damit hat sich auch der Anteil der Verlustfirmen gegenüber dem Vorjahr etwas reduziert. Mehr als jedes dritte Unternehmen erzielte andererseits eine EBT-Marge von mehr als 5 %. Fast drei Fünftel der Firmen konnten die Rendite gegenüber 2012 verbessern oder konstant halten.

Anzeichen für eine Verbesserung der Ertragskraft

EBT-Marge in %



* 9-Monats- bzw. 6-Monats-Ergebnisse

Quelle: IKB-Auswertung von Abschlüssen mittelständischer Automobilzulieferer

Positiv auf die Ertragsentwicklung im Jahr 2013 wirkten sich Einsparungen beim Materialeinsatz aus. Im Durchschnitt sanken die Materialaufwendungen, gemessen am Umsatz, um 0,7 Prozentpunkte, nachdem sie bereits im Jahr zuvor, wenn auch in etwas geringerem Umfang, für Entlastung auf der Kostenseite gesorgt hatten. Maßgeblich für diese Entwicklung war ein deutlicher Rückgang der Preise für wichtige Rohstoffe, der zusammen mit der gedämpften Nachfrage bei vielen industriellen Vorprodukten zu sinkenden Erzeugerpreisen führte.

Einsparungen gab es auch im Bereich der Finanzierungskosten. Hier profitierten die Zulieferer von dem weiter sinkenden Zinsniveau, das allerdings einige von ihnen auch nutzten, um sich im Vorgriff auf später anstehende Investitionen frühzeitig größere Mittelvolumina zu beschaffen, sei es über neue Kreditrahmen, sei es über Kapitalmarktinstrumente wie Schuldscheindarlehen oder Anleihen. Daher wurde die Entlastung aufgrund des rückläufigen Zinsniveaus durch die zusätzliche Belastung aus einer höheren Verschuldung teilweise kompensiert. Im Durchschnitt hat sich der Zinsaufwand der erfassten Zulieferer inzwischen auf 1,2 % des Umsatzes ermäßigt. Er spielt damit innerhalb der gesamten Kostenstruktur nur eine sehr untergeordnete Rolle. Auch hier zeigt sich, wie günstig das Finanzierungsumfeld derzeit ist. Das niedrige Zinsniveau hatte auf der anderen Seite zur Folge, dass die Zinserträge der Unternehmen aus der Anlage ihrer liquiden Mittel ebenfalls gesunken sind.

Ertragsmindernde Effekte gingen auch von der Entwicklung der Personalkosten aus, die wie schon im Vorjahr stärker als der Umsatz anstiegen. Die Personalaufwandsquote erhöhte sich 2013 im Durchschnitt um

0,2 Prozentpunkte (nach ca. einem Prozentpunkt 2012). Maßgeblich dafür waren zum einen Tariflohnerhöhungen. Zum anderen haben viele Zulieferer, etwa im Zuge der Einrichtung neuer Produktionsstätten, ihre Belegschaften schon im Vorgriff auf zukünftige Aufträge weiter ausgebaut.

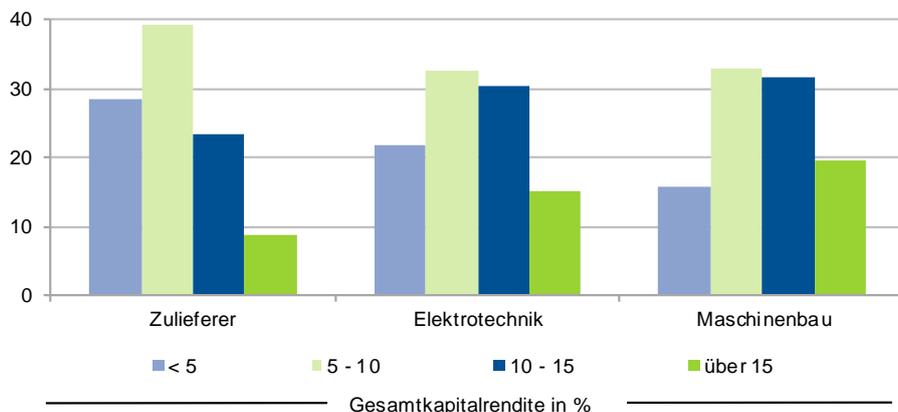
Renditeniveau niedriger als in anderen Branchen

Bei den Renditen liegen die Automobilzulieferer nach wie vor hinter den Unternehmen aus anderen bedeutenden Branchen wie etwa dem Maschinenbau oder der Elektrotechnik zurück. Dies lässt sich etwa am Beispiel der Gesamtkapitalrendite nachvollziehen, die sich für einen intersektoralen Vergleich besonders gut eignet: Deutlich weniger Zulieferern als Unternehmen aus den genannten Branchen gelingt es, eine Gesamtkapitalrendite von mehr als 10 % zu erzielen (s. das nachfolgende Schaubild). Mehr als zwei Drittel lagen zuletzt mit ihren Renditen unterhalb dieser Marke.

Das Ertragsgefälle ist auf die hohe Wettbewerbsintensität im Automobilsektor und den Preisdruck seitens der großen Abnehmer zurückzuführen, aber auch auf die Notwendigkeit, ständig nicht nur hohe Beträge in Sachanlagen, sondern auch in die Neuentwicklung von Produkten zu investieren. Die weiter steigenden Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten belasten die Ertragskraft der Zulieferer. Auf mehr als 18 Mrd. € summieren sich inzwischen die internen FuE-Aufwendungen der Automobilindustrie. Daran hat der Zuliefersektor einen deutlich höheren Anteil, als es seinem Anteil am gesamten Branchenumsatz entsprechen würde. Nach Berechnungen des Niedersächsischen Instituts für Wirtschaftsforschung wenden die Zulieferer in Summe mehr als 9 % ihres Umsatzes für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben auf, womit sie zu den forschungsintensivsten Sektoren in der deutschen Industrie zählen, deren durchschnittliche FuE-Quote bei gut 3 % liegt.

Zulieferer mit Ertragsgefälle gegenüber anderen Branchen

Unternehmen mit einer Gesamtkapitalrendite (Ø 2012 und 2013) von ... %; Anteile in %



Quelle: IKB-Auswertung von Jahresabschlüssen mittelständischer Unternehmen

2014 kann die Rentabilität wieder deutlich verbessert werden

Gab es im Jahr 2013 nur wenig Spielraum für eine Verbesserung der zuvor gesunkenen Erträge, so bietet der kräftige Umsatzanstieg den Zulieferern im laufenden Jahr die Chance, die Rentabilität nun deutlicher zu erhöhen. Tatsächlich weisen die Zwischenabschlüsse 2014 in diese Richtung. Im Vorjahresvergleich ist die EBT-Marge der erfassten Unternehmen um fast einen halben Prozentpunkt auf 4,3 % gestiegen (s. nochmals das Schaubild auf S. 6). Für das Gesamtjahr 2014 und den gesamten Firmenkreis erscheint eine Quote

Deutsche Zulieferer stärken Präsenz im Ausland - Beispiele für Investitionen in wichtigen Märkten

Unternehmen	Umsatz 2013	Art der Investition	Details der Investition
ALLGAIER WERKE GmbH, Uhingen	328	Standorterweiterung (November 2013)	Einrichtung zusätzlicher Kapazitäten am Standort Puebla/Mexiko
Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG, Coburg	4.671	Neuer Standort (September 2014) Neuer Standort (November 2014)	Neue Produktionsstätte zur Herstellung von Türsystemen, Sitzverstellungen, Heckklappen-Antrieben und Schließsystemen in New Boston/USA . Investitionsvolumen: ca. 62 Mio. US-\$\$; 450 neue Arbeitsplätze Neue Produktionsstätte in Melfi/Italien zur Herstellung von Türsystemen für einen lokalen Kunden. 70 neue Arbeitsplätze
Eberspächer-Unternehmensgruppe, Esslingen	2.916	Neuer Standort (Juni 2013) Joint Venture (Dezember 2013)	Neues Werk in Shanghai/China zur Fertigung von Komponenten sowie kompletten Abgassystemen für westliche und asiatische Hersteller. Mittelfristig 90, langfristig 400 Mitarbeiter Gründung eines Joint Venture mit Shaanxi Wanfang Autoparts Co. Ltd., Xi'an/China , zur gemeinsamen Produktion von Abgasnachbehandlungssystemen
ElringKlinger AG, Dettingen	1.175	Beteiligungserwerb (Februar 2013)	Erwerb der noch ausstehenden 50%-Anteile an ElringKlinger Korea Co., Ltd, Changwon/Südkorea , vom bisherigen Joint-Venture-Partner für einen mittleren einstelligen Mio.-€-Betrag (Umsatz des Unternehmens: ca. 15 Mio. €)
Grammer AG, Amberg	1.266	Kapazitätserweiterung (Juli 2014) Neubau (März 2013)	Erweiterung der Produktionskapazitäten in Atibaia/Brasilien zur Fertigung von Kopfstützen für den lokalen Pkw-Markt. 100 zusätzliche Arbeitsplätze Bündelung der Produktion von Pkw-Interieur am Standort Changchun/China in einem neuen Werk für insgesamt 850 Mitarbeiter
HELLA KGaA Hueck & Co., Lippstadt	5.343	Neuer Standort (Januar 2014)	Neuer Produktionsstandort in Irapuato/Mexiko zur Herstellung von Scheinwerfern und Heckleuchten für den amerikanischen Markt. Investitionsvolumen: 70 Mil. €; mittelfristig bis zu 1.500 Mitarbeitern
Huf Hülsbeck & Fürst GmbH & Co. KG, Velbert	1.100	Kapazitätserweiterung (Oktober 2014)	Erweiterung eines bestehenden Werkes in Greenville/USA für eine neue Lackieranlage und die Kunststoffspritzerei, Kapazitäten zur Herstellung von rd. 12,5 Mio. Türgriffen p.a.
IFA ROTORION - Holding GmbH, Haldensleben	407	Neuer Standort (Oktober 2014)	Neue Produktionsstätte zur Herstellung von Gelenkwellen in Shanghai/China . Investitionsvolumen: 30 Mio. €. Zunächst 120 neue Arbeitsplätze
Leoni AG, Nürnberg	3.918	Neuer Standort (Oktober 2013)	Neue Produktionsstätte zur Herstellung von Kfz-Kabelsätzen und -Bordnetzen in Langfang/China insbesondere für den chinesischen Markt. Investitionsvolumen: 30 Mio. €. Potenzielle Mitarbeiterzahl: 2.500
MANN+HUMMEL GmbH, Ludwigsburg	2.675	Neubau (August 2014)	Neue Produktionshalle in Uherský Brod/Tschechien zur Herstellung von Innenraumfiltern. Investitionsvolumen: 8 Mio. €, 210 Mitarbeiter
Progress-Werk Oberkirch AG, Oberkirch	377	Neubau (Februar 2014) Erweiterung (Juni 2014)	Errichtung einer neuen Produktions- und Logistikhalle in Puebla/Mexiko Erweiterung des Firmenstandortes in Tschechien um eine neue Pressenhalle und eine Montage- und Logistikhalle; Investitionsvolumen: bis zu 10 Mio. €
Webasto Gruppe, Stockdorf	2.486	Neuer Standort (November 2013) Standorterweiterung (Januar 2014)	Errichtung eines Werkes zur Herstellung von Schiebe- und Panoramadächern in Chongqing/China . Investitionsvolumen: 6,5 Mio. €. Kapazität: ab 2016 bis zu 700.00 Dächer p.a. Erweiterung der Produktions- und Logistikfläche im europäischen Textilkompetenzzentrum Velký Meder/Slowakei ; Investitionsvolumen: 6 Mio. €

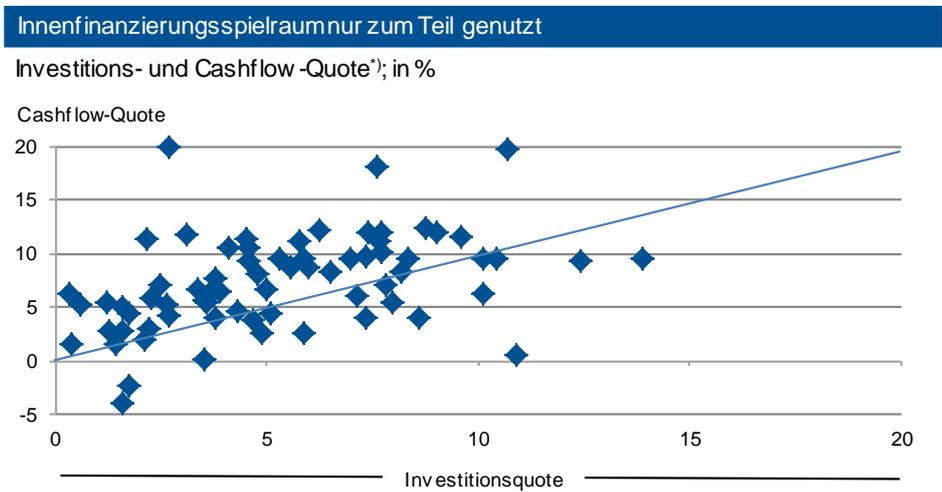
Quellen: Pressemeldungen der Unternehmen

in ähnlicher Größenordnung durchaus im Bereich des Möglichen. Damit würden die Zulieferer an das gute Ergebnis des Jahres 2011 anknüpfen können. Dies wäre dann auch ein starkes Signal dafür, die Investitionen wieder kräftiger auszuweiten.

Zwar ist die erwähnte Aufstockung des Personals im Jahr 2013 ein Beleg dafür, dass viele Zulieferer, insbesondere die größeren unter ihnen, relativ unabhängig von der Konjunkturlage und eher langfristig orientiert den Ausbau der Geschäftstätigkeit vorantreiben – was aktuell vor allem eine Verstärkung ihrer Auslandspräsenz bedeutet. Wie konsequent diese Firmen hier agieren und wie weit sie im Hinblick auf künftige Absatzpotenziale in Vorleistung gehen, lässt sich an Einzelbeispielen aus den Jahren 2013 und 2014 nachvollziehen (s. die Übersicht auf S. 8). Die Schwerpunkte der Investitionsaktivitäten liegen dabei in den großen Märkten Asiens und Amerikas. Hier werden bedeutende Kapazitäten geschaffen, um auf ein nachhaltiges Wachstum der Nachfrage in diesen Regionen vorbereitet zu sein. Aber auch im europäischen Ausland besteht immer wieder Investitionsbedarf.

Gute Voraussetzungen für eine Ausweitung der Investitionen

Insgesamt jedoch haben sich die Investitionen der erfassten Zulieferer in das Sach- und immaterielle Anlagevermögen 2013 wie schon im Jahr zuvor schwächer entwickelt als der Umsatz. Zurückhaltung übten vor allem die Unternehmen in den unteren Größenklassen. Entsprechend sank die durchschnittliche Investitionsquote des gesamten Firmenkreises auf 5,5 %, nachdem sie 2012 bei 6,0 % und 2011 bei 6,3 % gelegen hatte. Dies ist im Vergleich zu anderen Branchen immer noch ein beachtliches Niveau: So lag in den Jahren 2011, 2012 und 2013 die Investitionsquote der Zulieferer stets – und meist deutlich – über den Quoten des Maschinenbaus und der Elektrotechnik. Gleichwohl haben die meisten Zulieferer im letzten Jahr selbst ihre Innenfinanzierungsspielräume nur zum Teil für investive Ausgaben genutzt, wie das nachfolgende Schaubild verdeutlicht (Cashflow-Ziffer ohne Berücksichtigung von Working-Capital-Veränderungen).

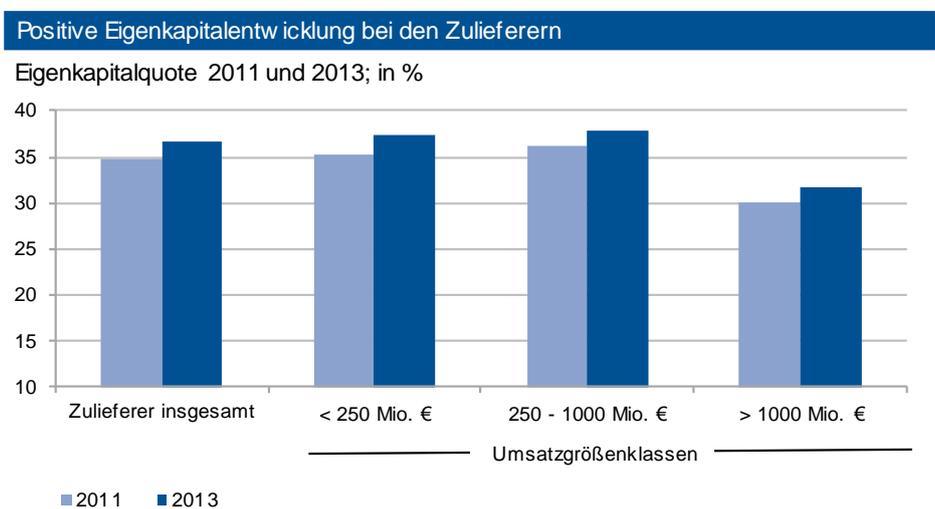


*) EBT + Abschreibungen (ohne Working-Capital-Veränderungen)
 Quelle: IKB-Auswertung von Jahresabschlüssen mittelständischer Automobilzulieferer

Gerade unter dem Aspekt einer rapide voranschreitenden Internationalisierung im Automobilsektor führt daher an einer baldigen Verstärkung der Investitionstätigkeit kein Weg vorbei. Und angesichts der positiven Nachfrage-Entwicklung und der verbesserten Ertragslage im laufenden Jahr ist die Erwartung nicht unrealistisch, dass die Unternehmen nun allmählich wieder aktiver werden, nachdem 2013 immerhin zwei Drittel von ihnen ihre Investitionsausgaben (in Relation zum Umsatz) gegenüber dem Vorjahr gesenkt haben.

Dies gilt umso mehr, als die Finanzierungsbedingungen dank des niedrigen Zinsniveaus und eines breiten Angebots seitens der Banken und am Kapitalmarkt weiterhin sehr günstig sind. Auch die Unternehmen selbst sind finanziell gut gerüstet. Angesichts der zuletzt etwas moderateren Investitionstätigkeit ist ihre Eigenkapitalquote im Durchschnitt weiter angestiegen. Mit 36,6 % lag sie (unter teilweiser Berücksichtigung von Gesellschafterdarlehen) Ende 2013 um mehr als anderthalb Prozentpunkte über dem Stand von Ende 2011 – s. das Schaubild unten. Fast zwei Drittel der Firmen waren zum Jahresende 2013 besser mit Eigenkapital ausgestattet als Ende 2011.

Mit der aktuellen Durchschnittsquote liegt die Zulieferindustrie zwar weiterhin deutlich hinter anderen bedeutenden Branchen zurück – für den Maschinenbau und die Elektrotechnik zeigen unsere Auswertungen Durchschnittswerte von deutlich über 40 %. Gleichwohl ist positiv zu vermerken, dass die Zulieferer in zwei konjunkturschwachen Jahren ein Stück Stabilität hinzugewonnen und eine solidere Basis geschaffen haben, um verstärkt Investitionsprojekte im In- und Ausland in Angriff nehmen zu können. Dies gilt im Besonderen für die Firmen aus den unteren und mittleren Größenklassen. Sie sind derzeit im Durchschnitt deutlich höher kapitalisiert als die großen Zulieferer, deren Eigenkapitalbasis in den zurückliegenden Jahren durch eine starke Expansion des Geschäftsvolumens besonders beansprucht wurde.



Quelle: IKB-Auswertung von Jahresabschlüssen mittelständischer Automobilzulieferer

Verstärkte Auslandsaktivitäten verändern die Zulieferlandschaft

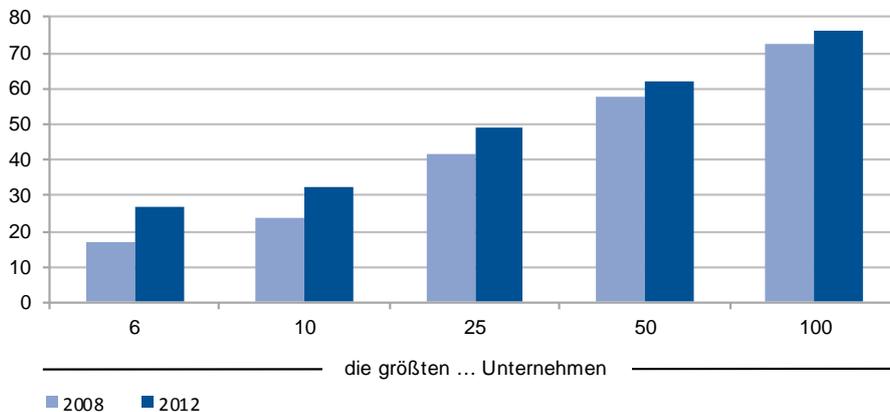
Eine forcierte Investitionstätigkeit im Ausland als Reaktion auf die fortschreitende Globalisierung der Automobilindustrie wird allerdings die deutsche Zulieferlandschaft zunehmend in Bewegung bringen. Nach VDA-Angaben sind die deutschen Zulieferer zwar schon jetzt an nahezu 2.000 ausländischen Standorten aktiv, und schon seit Langem zählen auch viele kleine und mittlere Unternehmen zu den Investoren. Aber Vorreiter und wesentliche Treiber dieser Entwicklung sind vor allem die großen Zulieferer. Durch Aufbau zusätzlicher neuer Werke und durch Erwerb von vor Ort tätigen Firmen positionieren sie sich ebenso global wie die großen Hersteller. Damit verbunden ist eine starke Wachstumsdynamik, die im Einzelfall durch größere Übernahmen noch erheblich verstärkt wird.

Zunehmend spielen diese Firmen großemäßig in einer anderen Liga, der Abstand zu den mittleren und kleineren Zulieferern vergrößert sich zusehends. Dies hat Rückwirkungen auch auf die Situation im Inland: Von den in Deutschland generierten Umsätzen der Zulieferbranche entfällt ein immer größerer Teil auf die größten sechs, zehn bzw. 25 Zulieferer. So stieg zum Beispiel der Anteil der größten sechs Unternehmen

innerhalb nur weniger Jahre von 16,5 % auf 26,5 %, und der Anteil der größten zehn von 23,5 % auf 32,5 % (s. das Schaubild unten). Bei den Investitionen dominieren die Großen noch stärker: Die führenden zehn Unternehmen kommen inzwischen auf einen Anteil von fast 40 %.

Größte Zulieferer werden immer bedeutender

Umsatzanteil der jeweils ... größten Zulieferer in % am Gesamtumsatz *



* WZ 29.3 Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen
Quelle: Statistisches Bundesamt

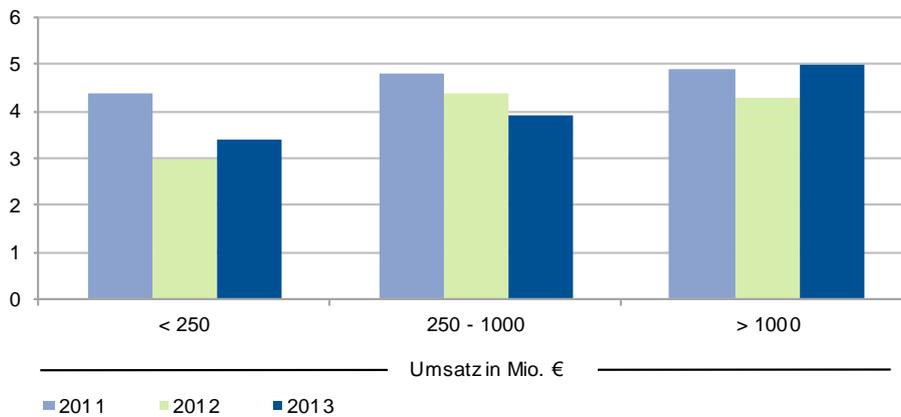
Bemerkenswert ist andererseits, dass sich das Gewicht der größten 100 Zulieferer innerhalb der Branche nur wenig erhöht hat. Das deutet darauf hin, dass die übrigen, in der Größenskala folgenden Firmen ihre Bedeutung als wichtige Partner der Hersteller oder der größeren Zulieferer weitgehend behaupten können. Sie sind weiterhin gefragt als Hersteller von Spezialprodukten, als Entwicklungspartner, als Innovatoren und Ideengeber – ohne unbedingt an vielen verschiedenen globalen Standorten präsent zu sein. Dabei dehnt sich der Produktbereich, aus dem neue Entwicklungen in die automobilen Technik hineinfließen, angesichts des massiven technologischen Wandels in der Branche immer weiter aus. Themen wie Elektromobilität, Vernetzung und autonomes Fahren bieten kleineren innovativen Anbietern die Chance, sich mit substantiellen Beiträgen in den Innovationsprozess der Automobilindustrie und auch in die automobilen Wertschöpfungsketten einzubringen. Die zunehmende Digitalisierung der Wirtschaft (Industrie 4.0) wird diese Tendenzen weiter verstärken, da eine unternehmensübergreifende Zusammenarbeit entlang der Wertschöpfungsketten mehr und mehr auch abseits bisheriger Hierarchien möglich wird.

Vor diesem Hintergrund führt die Dynamik in der Spitzengruppe der Zulieferindustrie dazu, dass vor allem die im zweiten oder dritten Glied stehenden Zulieferer an Bedeutung zu verlieren drohen. Bei vielen von ihnen besteht daher besonderer Handlungsbedarf. Oft bleibt solchen Firmen keine andere Wahl, als sich ebenfalls in wichtigen Auslandsmärkten zu etablieren, wenn sie dort ihre Kunden – Hersteller und/oder große Zulieferer – an einer wachsenden Zahl von Standorten zu wettbewerbsfähigen Preisen beliefern wollen. Denn allein über den Export wird ihnen dies kaum gelingen, zumal wenn Zölle und andere Handelshemmnisse die Einfuhr erschweren. Auch Local-Content-Anforderungen spielen in manchen Regionen eine große Rolle. Zudem drängen die Abnehmer selbst zu einer Präsenz vor Ort. So laufen viele Zulieferer Gefahr, dass ihre Hauptkunden an Auslandsstandorten ein lokales Sourcing mit heimischen Partnern aufbauen und damit auch dem Heranwachsen neuer kompetenter Wettbewerber im Zuliefersektor Vorschub leisten. Dabei gilt es zu beachten, dass immer größere Teile der Forschung und Entwicklung der deutschen Automobilindustrie ins Ausland verlagert werden: Nach DIW-Berechnungen ist bei den in Deutschland beheimateten OEMs der FuE-Auslandsanteil von 2007 bis 2011 von gut 15 % auf fast 23 % angestiegen. Zulieferer, die nicht vor Ort vertreten sind, werden möglicherweise an Neuentwicklungen, insbesondere an solchen, die für die jeweiligen regionalen Märkte bestimmt sind, nicht mehr oder nur noch partiell beteiligt sein.

Für Zulieferer mittlerer Größe stellt ein Ausbau der internationalen Präsenz allerdings oft eine besondere Herausforderung dar, sowohl was die finanziellen Möglichkeiten anbelangt als auch die Managementkapazitäten. Unsere Auswertung hat zwar gezeigt, dass sie von der Kapitalausstattung her durchaus über gute Voraussetzungen für eine Forcierung ihrer Auslandsaktivitäten verfügen. In punkto Eigenkapitalquote stehen sie, wie erwähnt, besser da als die großen Zulieferer (s. nochmals das Schaubild auf S. 10). Auch das Ertragsniveau ist bei ihnen relativ hoch. Allerdings konnten sie 2012 und 2013 ihren Umsatz im Durchschnitt weniger stark ausweiten als die übrigen Zulieferer – mit Auswirkungen auf die Erträge. Bei vergleichsweise vielen Unternehmen aus dieser Gruppe waren 2013 die Vorsteuer-Renditen erneut rückläufig, sodass auch die Durchschnitts-Kennziffer nunmehr über zwei Jahre hinweg gesunken ist (s. das Schaubild). Obwohl nur eine Momentaufnahme, könnten diese Ergebnisse ein Hinweis darauf sein, dass sich eine noch unzureichende internationale Ausrichtung negativ auf Wachstum und Ertragskraft auszuwirken beginnt.

Mittelgroße Zulieferer entwickeln sich unterdurchschnittlich

EBT-Marge 2011 - 2013 in %



Quelle: IKB-Auswertung von Jahresabschlüssen mittelständischer Automobilzulieferer

Eine Ausweitung der internationalen Aktivitäten aus eigener Kraft zu schaffen, könnte daher einigen dieser Firmen schwer fallen. Für sie sind Kooperationen mit deutschen oder europäischen Partnern oder Joint Ventures mit vor Ort ansässigen Unternehmen vielleicht ein Erfolg versprechender Weg. Im Einzelfall ist zudem ein Zusammenschluss mit einem anderen Zulieferer in Erwägung zu ziehen, um auf diese Weise schnell in eine Größenordnung hinauzuwachsen, die es erlaubt, auf lange Sicht eine gewichtige Rolle auch in globalen Zuliefernetzwerken zu spielen.

Fazit und Ausblick

Die Ergebnisse der aktuellen IKB-Auswertung spiegeln die nur moderate Entwicklung der Zulieferer im Kontext der schwachen Automobilkonjunktur in den Jahren 2012 und 2013 wider. Allerdings gelang es den meisten Firmen, einen ausgeprägten Rückgang der Erträge zu vermeiden. Zwar tendierten die Renditen 2012 vorübergehend nach unten, aber schon 2013 drehte sich die Entwicklung. Im laufenden Jahr ist im Zuge einer erheblichen Umsatzsteigerung von einer kräftigeren Ertragsverbesserung auszugehen. Wegen einer (vorübergehenden) Zurückhaltung vieler Unternehmen bei der Durchführung von Investitionen konnte die Eigenkapitalbasis gestärkt werden, was den Firmen wiederum zugute kommt, wenn sie mit Blick auf künftige Absatzchancen nun wieder verstärkt zu investieren beginnen. Für die deutsche Automobilindustrie rechnet die IKB für die Jahre 2015 und 2016 mit einem realen Produktionswachstum von 2,5 % und 3,2 %, das damit deutlich über dem prognostizierten Anstieg des inländischen Bruttoinlandsprodukts und der Industrieproduktion liegt. In diesen Zahlen findet nicht zuletzt die anhaltend positive Exportentwicklung ihren Niederschlag,

die auf die weiterhin kräftige Nachfrage aus ausländischen Wachstumsmärkten zurückzuführen ist. Noch stärker als die Fertigung im Inland wird die Auslandsproduktion der deutschen Konzernmarken zunehmen. Der Verband der Automobilindustrie geht hier für 2015 von einer Steigerung von 5 % auf 9,6 Millionen Neuwagen aus. Umso mehr sollten sich die Zulieferer dazu veranlasst sehen, ihre eigenen Aktivitäten in wichtigen Auslandsmärkten zügig auszubauen. Die großen Akteure sind hier schon weit vorangekommen. Unter Zugzwang stehen nun besonders Unternehmen mittlerer Größe. Viele von ihnen verfügen über solide Finanzierungsstrukturen – eine gute Basis, um den nötigen finanziellen Handlungsspielraum für Investitionen und Akquisitionen zu schaffen. Neben Bankkrediten, ggf. in Kombination im öffentlichen Förderkrediten, bieten sich dafür auch Kapitalmarktfinanzierungen wie etwa Schuldscheindarlehen an, die den Firmen langfristig ein hohes Maß an Flexibilität sichern.

Aber nicht alle etablierten Zulieferunternehmen werden finanziell und personell in der Lage sein, sich hinreichend schnell mit ausreichenden Kapazitäten in den neuen Märkte zu etablieren. Insofern muss mit einer weiteren Konsolidierung in der Branche gerechnet werden. Andererseits wachsen „von unten“ verstärkt neue Unternehmen nach, die mit neuen Technologien und Produkten wichtige Beiträge für die Weiterentwicklung des Automobils leisten. Der technologische Wandel, der in der Automobilindustrie zurzeit besonders rasch voranschreitet, schafft viele neue Aktionsräume gerade am Standort Deutschland. So wird es Verlierer und Gewinner in der Zulieferindustrie geben. Aber angesichts der immer komplexeren Technik und der zunehmend globalen Aufstellung der großen Hersteller werden die Zulieferer ihre herausragende Rolle im Rahmen der automobilen Wertschöpfungsketten zukünftig behaupten, wenn nicht sogar noch weiter ausbauen können. Umso wichtiger ist es, dass gerade die kleineren und mittleren Firmen – ungeachtet des harten Wettbewerbs und des permanenten Preisdrucks seitens der OEMs und der großen Zulieferer – ausreichende Erträge erwirtschaften können, um den anhaltend hohen Investitionserfordernissen nachzukommen.

Dr. Kurt Demmer, Dr. Günter Kann – Volkswirtschaft und Research

Kurt.Demmer@ikb.de
Guenter.Kann@ikb.de

Kennziffern der Zulieferer im Überblick

Position	Zulieferer mit einer Gesamtleistung											
	Zulieferer insgesamt			< 250 Mio. €			250 bis 1.000 Mio. €			über 1.000 Mio. €		
	Anteile in % der Gesamtleistung											
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Materialeinsatz	55,7	55,4	54,7	52,6	52,5	51,8	52,1	51,7	51,1	61,8	61,3	60,0
Personalaufwand	24,5	25,6	25,8	26,4	27,7	27,9	23,7	24,7	25,2	19,9	20,5	20,5
Normal-Afa	3,9	4,0	4,0	4,1	4,3	4,3	3,5	3,6	3,7	3,6	3,6	3,5
Zinsaufwand	1,4	1,3	1,2	1,8	1,8	1,7	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,8
Rohrertrag	44,3	44,6	45,3	47,4	47,5	48,2	47,9	48,3	48,9	38,2	38,7	40,0
EBITDA	9,5	8,6	8,7	10,0	8,7	9,0	8,9	8,5	8,1	9,2	8,6	9,0
Betriebs- und Finanzergebnis	4,6	3,6	3,8	4,4	3,0	3,4	4,8	4,4	3,9	4,9	4,3	5,0
Gesamtkapitalrendite ¹⁾	10,4	8,1	8,1	10,2	7,1	7,6	10,8	9,3	8,1	10,5	8,7	9,4
Investitionsquote ²⁾	6,3	6,0	5,5	6,9	5,7	5,2	5,9	5,9	5,8	5,7	6,9	5,8
Eigenmittelquote ³⁾	34,9	36,3	36,6	35,5	36,8	37,3	36,3	38,1	37,9	30,1	30,8	31,6

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 von Jahresabschlüssen mittelständischer Automobilzulieferer

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.

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.

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 8221-4499

(Stand: Anfang Dezember 2014)