

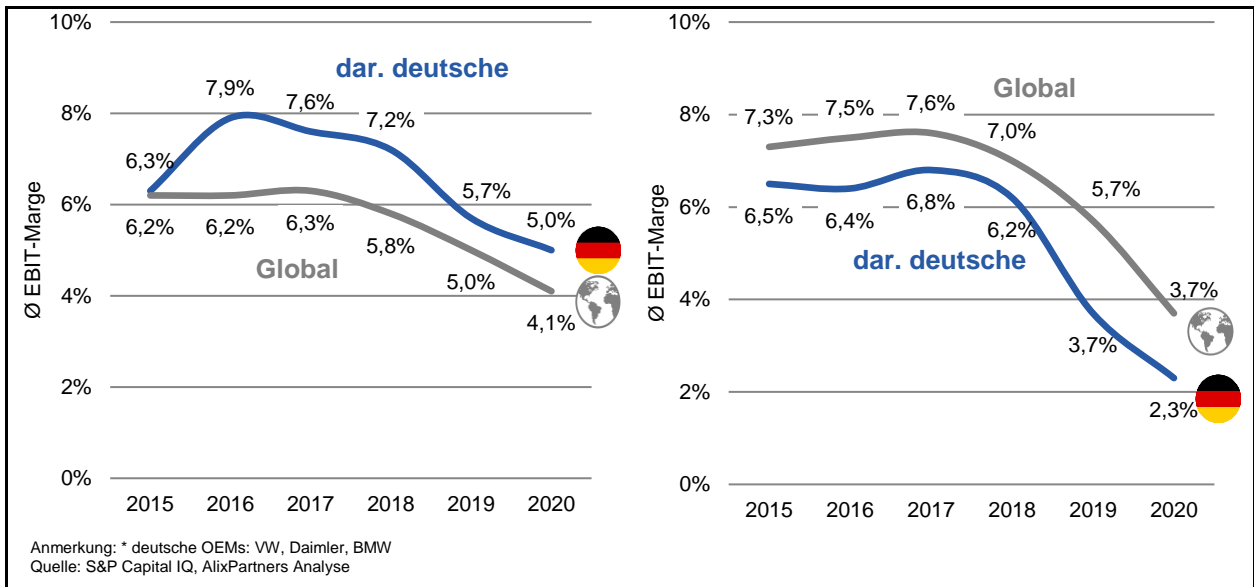
Standpunkt Automotive Juli II

Kontakt: Dr. Cornelius Plaul
Tel. 0351 25593-604 . cornelius.plaul@imreg.de

Zulieferbranchen unter wachsendem Druck

Die Automotive-Industrie steht aufgrund von Handelsstreitigkeiten, einzelunternehmerischen Verfehlungen und einer allgemeinen Konjunkturschwäche sowie des politisch forcierten Technologiewandels im Antriebsstrang seit Mitte der letzten Dekade zunehmend unter wirtschaftlichem Druck. Die Corona-Krise hat dies noch einmal massiv verschärft und bestehende Trends beschleunigt.¹

Ø EBIT-Margen Globale TOP 25 OEMs (links) und TOP 200 Zulieferer (rechts)



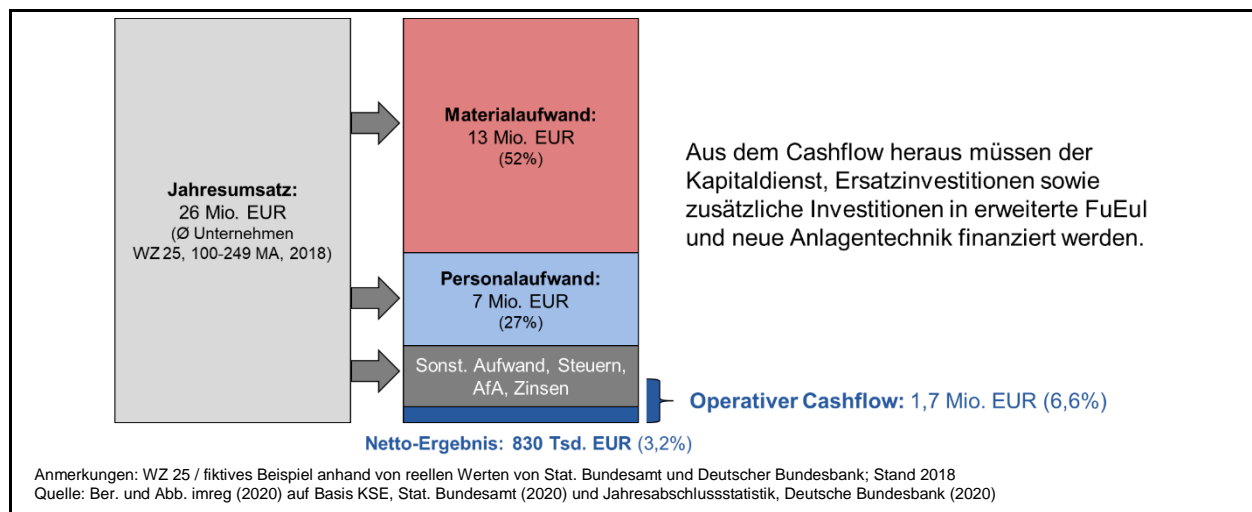
Deutlich wird dies insbesondere in der rückläufigen Rentabilität der Automotive-Industrie. Dabei werden drei wesentliche Trends deutlich: Erstens sind die Zulieferer weltweit stärker vom Gewinneinbruch betroffen, als die OEMs, die Kosteneinsparungen vornehmen und aufgrund einer höheren Marktmacht und bestehender Insourcing-Potentiale ihre Belastungen u. a. auf ihre Zulieferer abwälzen können². Zweitens ist der Gewinnrückgang der deutschen Automotive-Firmen im globalen Vergleich zwar durchgehend stärker, im Gegensatz zu den deutschen Zulieferern, deren Gewinnmarge um über 60% einbrach und global gesehen weit unterdurchschnittlich ist, konnten sich die deutschen OEMs im internationalen Vergleich aber noch eine bessere Position sichern³. Drittens fallen bei den deutschen Automotive-Firmen zwei Drittel des Gewinneinbruchs in die Zeit bis 2019 - also vor die Eskalation der Corona-Krise -, sind also im Wesentlichen dem technologischen Umbruch im Antriebsstrang geschuldet⁴.

Beschleunigter Strukturwandel schränkt Investitionsspielraum ein

In Summe wird deutlich, dass der politisch forcierte Transformationsprozess erhebliche finanzielle Folgen nach sich und dabei der deutsche Zuliefererbereich überdurchschnittlich stark betroffen ist, wobei die Corona-Krise die Lage noch einmal verschärfte. Angesichts des überdurchschnittlichen Besatzes an Zulieferbranchen hat dies wiederum erhebliche wirtschaftsstrukturelle Folgen für Ostdeutschland und speziell Sachsen, das bundesweit mit zu den am stärksten vom Strukturwandel betroffenen Regionen zählt.⁵

Gleichzeitig zeitigt aber der Transformationsprozess einen erheblichen Mittelbedarf für Investitionen in neue Produkte und Prozesse, wobei sich auch dieser noch einmal beschleunigte⁶. Da Innovationen und Investitionen aus den Erträgen vergangener Investitionen finanziert werden müssen, würde - wie das Praxisbeispiel zeigt - eine nochmalige Verschärfung der politischen Klimaziele unter den bestehenden Bedingungen den Transformationsprozess daher nicht befördern, sondern erheblich behindern und somit gesamtwirtschaftliche Risiken nach sich ziehen.

Schematische Darstellung der Finanzkennzahlen von Zulieferern am Beispiel eines mittelständischen Metallunternehmens

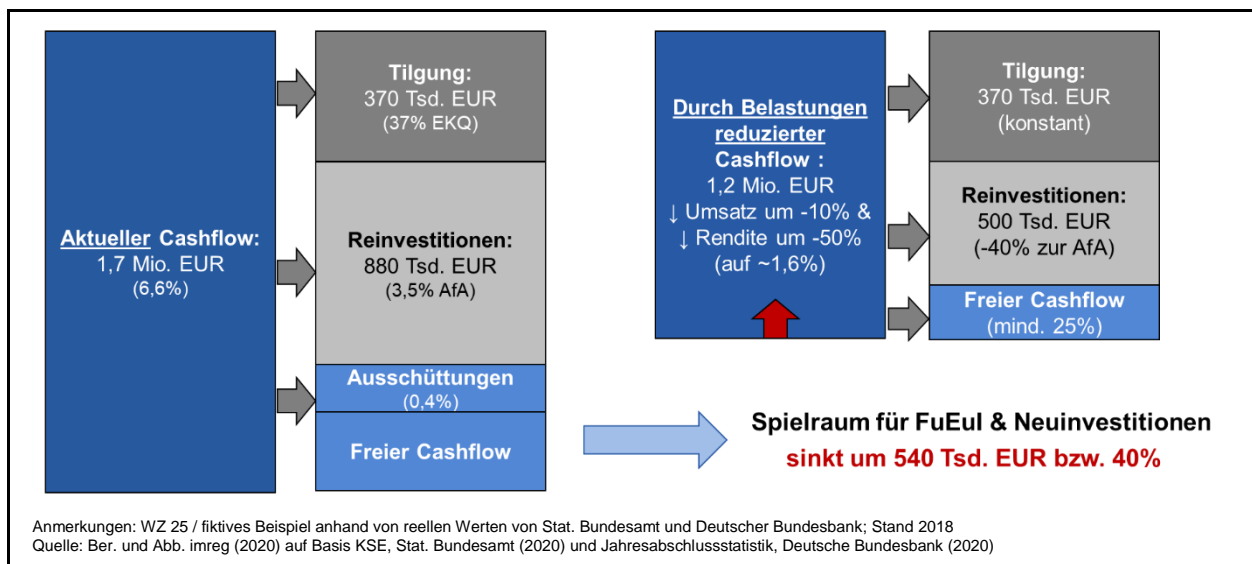


Noch 2018 setzte ein für Ostdeutschland durchschnittliches mittelständisches Metallunternehmen⁷ 26 Mio. EUR um, wovon etwa die Hälfte für Material und ein Viertel für Personal aufgewendet wurde⁸. Bei einer durchschnittlichen Nettoumsatzrendite von 3,2% wurde ein Cashflow⁹ von 1,7 Mio. EUR erwirtschaftet, was 6,6% des Umsatzes entsprach. Hiervon musste wiederum der größte Teil für Tilgungen und Reinvestitionen eingeplant werden, so dass weniger als 500 TEUR als freier Cashflow¹⁰ für Neuinvestitionen und FuE zur Verfügung standen.

Das Investitions- und Innovationspotenzial zur Bewältigung des Transformationsprozesses ist mit anderen Worten abhängig vom laufenden geschäftlichen Erfolg des Unternehmens, dessen Grund-

lage jedoch infolge eines überstürzten Technologiewandels zerstört wird, da der Spielraum für betriebliche Investitionen infolge rückläufiger Umsätze und Gewinnmargen überproportional schrumpft. Eine Reduzierung des Umsatzes um 10%¹¹ zieht - wie das Beispiel zeigt - einen Rückgang des betrieblichen Investitionspotenzials um ca. 40% nach sich. Einerseits müssten die Reinvestitionen gesenkt werden. Andererseits stünden weniger freie Mittel für Neuinvestitionen und FuE zur Verfügung. Gleichzeitig wäre trotz völligem Verzicht auf Ausschüttungen die Kapitaldienstgrenze¹² im kritischen Maße ausgelastet, wodurch der Zugang zu zusätzlichen Krediten erschwert wird.

Schematische Darstellung der Auswirkungen der Corona-Krise auf die Finanzkennzahlen am Beispiel eines mittelständischen Metallunternehmens



Damit war bereits ohne den historischen Einbruch der Corona-Krise die Ausgangslage für die überwiegend mittelständischen Zulieferer sehr herausfordernd, was sich gerade auch in rückläufigen Investitionen im Mittelstand widerspiegelte¹³. Mit dem Eigenkapitalverlust, den viele Unternehmen infolge der Corona-Krise verzeichneten, sind die finanziellen Reserven zusätzlich angegriffen¹⁴, wobei der Strukturwandel gerade jetzt kapitalintensive Investitionen verlangt.

Eine nochmalige Erhöhung des politischen Drucks, wie er sich infolge der zusätzlichen Verschärfung der deutschen Klimaziele abzeichnet, würde bisherige Investitionen abermals entwerten und damit erfolgreiche Transformationsprozesse verhindern, was nicht nur Arbeitsplätze und Wertschöpfung in den betroffenen Branchen gefährdet, sondern erhebliche gesamtwirtschaftliche Risiken gerade auch für Ostdeutschland birgt¹⁵. Eine höhere Konstanz politischer Maßnahmen - die Rückkehr zu einem zentralen ordnungspolitischen Gebot -, welche Kunden und Produzenten verlässlichere Rahmenbedingungen mit planbaren regulatorischen Vorschriften erlauben, ist daher im besonderen Interesse Sachsens wie auch der anderen ostdeutschen Bundesländer.

Dresden, Juli 2021

-
- ¹ Vgl. „Die Krise der Autoindustrie ist gravierend“, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 07.10.2020 und „Der Autobranche droht ein Abwärtsstrudel“, in: Stuttgarter Nachrichten vom 16.09.2020.
- ² Vgl. „Automobilzulieferer in der Abwärtsspirale“, MaschinenMarkt vom 30.11.2020 und „Conti räumt auf“, Welt am Sonntag vom 03.01.2021.
- ³ Vgl. „Autohersteller erwirtschaften so viel Gewinn wie noch nie“, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 01.06.2021.
- ⁴ Vgl. „Kleine Zulieferer sollten nicht mit Hilfe rechnen“, Handelsblatt vom 26.10.2020.
- ⁵ Vgl. Plaul, C. (2021): Strukturwandel trifft Sachsen überdurchschnittlich, imreg-Standpunkt Automotive-Industrie Juni I.
- ⁶ Vgl. „Nichts mehr für Verbrenner“, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 26.01.2021 und Hofstätter, T.; Krawina, M.; Mühlreiter, B.; Pöhler, S.; Tschiesner, A. (2020): Reimagining the auto industry's future: It's now or never, McKinsey & Company.
- ⁷ Unternehmen der WZ 25 (Metallbearbeitung) mit 100-250 Mitarbeitern. Eig. Ber. auf Basis der Kostenstrukturerhebung 2018 des Statistischen Bundesamtes sowie der Deutschen Bundesbank, Jahresabschlussstatistik (ab Ausgabe 2020) bzw. Verhältniskennzahlen aus Jahresabschlüssen deutscher Unternehmen (bis Ausgabe 2019).
- ⁸ 2018 setzte ein solches im Durchschnitt 26 Mio. EUR um, wovon 13 Mio. EUR (52%) für Material und 7 Mio. EUR (27%) für Personal aufgewendet wurden. Vgl. Deutsche Bundesbank (2021): Jahresabschlussstatistik (Verhältniskennzahlen), Ausgabe Mai 2021.
- ⁹ Hierbei handelt es sich um das Nettoergebnis zzgl. der Abschreibungen.
- ¹⁰ Hierbei wurde unterstellt, dass die langfristigen Verbindlichkeiten des Unternehmens innerhalb von fünf Jahren getilgt werden müssen (\approx 370 Tsd. EUR pro Jahr) und die Reinvestitionen der Höhe der Abschreibungen entsprechen (\approx 880 Mio. EUR).
- Die Kapitaldienstgrenze wäre damit bereits zu 73% ausgelastet. Eine Auslastung der Kapitaldienstgrenze von unter 60% gilt bei Banken in der Regel als gut, eine von unter 70-80% noch als ausreichend. Vgl. bspw.: <https://www.bdu.de/fachthemenportal/finanzmanagement-und-finanzierung/kapitaldienstgrenze-ermittlung-und-einschaetzung/>
- ¹¹ Dazu wurden die seit 2018 gesunkenen Produktionszahlen fortgeschrieben und mittel- bis langfristig von einem 10% niedrigeren Umsatz sowie einer auf 1,6% halbierten Rendite ausgegangen (was nur bei synchronen Einsparungen von Material- und Personalkosten möglich ist),
- ¹² Auslastungsgrad des Cashflows durch Tilgung, notwendige Reinvestitionen und Ausschüttungen.
- ¹³ Bei den sächsischen Industriebetrieben mit 20-249 Beschäftigten sank die durchschnittliche Investitionsintensität (Investitionsvolumen je Beschäftigten) mit Ausnahme des Jahres 2018 seit 2013 gegenüber dem Vorjahr. Im Jahr 2019 lag der Wert mit rd. 6.300 EUR um 1.600 EUR bzw. 21% unter dem Höchstwert aus dem Jahr 2012 (7.900 EUR). Vgl. Statistisches Landesamt Sachsen.
- ¹⁴ Vgl. Gerstenbeger, J.: Corona-Krise setzt Eigenkapitalquoten der Mittelständler unter Druck, KfW Research, Volkswirtschaft kompakt, Nr. 199 vom 29.06.2020.
- ¹⁵ Würde sich der Produktionswert bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren in Deutschland um die der Regulierung entsprechenden Anteile reduzieren, wären davon im Jahr 2025 mindestens 178.000 Beschäftigte betroffen (davon 137.000 in der Automobilindustrie), 2030 mindestens 215.000 (davon 165.000 in der Automobilindustrie). Aus: Falck, O.; Czernich, N., Koenen, J. (2021): Auswirkungen der vermehrten Produktion

elektrisch betriebener Pkw auf die Beschäftigung in Deutschland, Studie des ifo Instituts im Auftrag des Verbands der Automobilindustrie (VDA).

Zur umfassenden Darstellung der hier vorgestellten Ergebnisse vgl. Plaul, C. (2021): Automotive-Industrie Ost: Ordnungspolitisches Handeln muss Long-Covid für mittelständische Zulieferer verhindern, imreg Branchenanalyse, Juni 2021.