



AUTOPALATSIT PÖLLISTUVÄT. VV-Auton Audi-Centeristä ottaa mittaa viereinen Laakkosten BMW-linnake. Yhä hulppeammat autotalot eivät ole kauppiaiden suuruudenhulluutta, vaan autovalmistajien vaatimia konsepteja.

Autokauppa hyrrää hienosti, mutta vaihtoautovarastot kasvavat uhkaavasti.

Autokauppa keskittyy ja voimistuu

Autokauppiat voivat myhäillä, sillä viime vuosi oli ennätysellinen. Uusia henkilöautoja rekisteröitiin 148 000, mikä on korkein lukema sitten 1980-luvun lopun vuosien.

Ryhmäpoikkeusasetuksen sijaintilauseke poistui viime syksynä, jonka jälkeen merkin jälleenmyyjä on saanut perustaa autoliikkeen vapaasti EU:n alueelle.

Käytännössä tämä vapaus on osoittautunut varsin rajoitetuksi, eikä EU:n tavoite lisätä kilpailua autokaupassa näytä onnistuneen. Yrityskauppatapauksissa merkin edustusoikeuksien siirtymisestä päättää autovalmistaja, eli valmistajat pitävät uudet toimijat ja todellisen kilpailun pois autokaupasta.

Autovalmistajat ovat asettaneet uusille autotaloille niin kovat vaatimukset, että kertaalleen jaetuilta reviiereiltä ei ole helppo ponnistaa toisaalle. Selkeitä aukkoja merkiedustuksessa ei ole

niillä alueilla, joilla autokauppa varmimmin kannattaa.

Viime vuonna autoja myyvien yritysten määrä väheni ja toimipisteiden lisääntyi hieman. Oman kakun kasvattaminen näyttää perustuvan yritystosiin.

Vuonna 2005 Talouselämä keräsi 10 yrityskauppaa, joissa osapuolena oli suomalainen autokauppias. Tänä vuonna vauhti on kiihtynyt, sillä kauppiaita on kertynyt jo 11 toukokuun loppuun mennessä.

Suurimmista kaupoista ovat vastanneet isot maahantuoja-kauppiat, jotka rohuavat itselleen lisää vähittäiskauppaa.

Rohkean siirron ehti tehdä Stockmann, joka ensin laajensi autokauppaansa aloittamalla Skodan myynnin Espoossa ja Fordien jälleenmyynnin Tampereella ja sitten luopui koko autokaupasta.

Volkswagen ja Audi -liiketoiminnan Stockmannilta osti Keskon VV-Auto, Tampereen ja

Turun Ford-kaupan SOK:n Maan Auto. Kaikki kolme esiintyvät maahantuoja-tilauksissa (katso sivu 31), mutta ne ovat myös suuria vähittäiskauppiaita.

Ainakin S-ryhmä jatkaa autokauppaansa vahvistamista. SOK:n vähittäiskauppiain Automaan tilinpäätösluvut ovat Maan Autosta erillään, eli sitä voi pitää itsenäisenä diilerinä. Talouselämä arvioi Automaan liikevaihdoksi noin 60 miljoonaa

S-ryhmä vahvistaa autokauppaa.

euroa. Ensimmäisellä vuonna se rynnistää taulukon yritysten keskikastiin Maan Auton tekemien yrityskauppojen ansiosta.

Aro-Yhtymän Autokeskukset myyvät jo 40 prosenttia Suomen Nissaneista, ja se hakee

lisämyyntiä aktiivisesti (Talouselämä 41/2005).

Kasvua hakevat myös keskikoiset autotalot. Taulukossa olevien yritysten liikevaihto kasvoi vähemmän kuin vuotta aiemmin. Joka toisen liikevaihto pysyi ennallaan tai jopa kutistui.

Listan autodiilereilla menee silti hyvin, moni teki kasvupyrähdysen jo 2004. R. Ruthia lukuunottamatta jokainen on Talouselämä 500-listalla.

Sijoitetun pääoman tuottoluvut ovat parhailla hurjia, heikoimmillakin hyviä.

Kasvuvoimaa on, jos haluaa riittää. Joukon suurin, Metro-Auto on ainoa kansainvälinen autokauppias. Sen liikevaihdosta noin puolet tulee Ruotsista.

Nopein kasvaja **R. Ruth** on Routin perheen holding-yhtiö. Se omistaa Volkswagenia, Audia ja Seatia myyvän Jyväskylän Autotarvikkeen. Kasvuloikan taustalla on Mikkeliä ja Savonlin-

Huipputuottoja vuodesta toiseen

Autokauppiat 2005

Yritys	Liikevaihto, milj. euroa	muutos, %	Tulos ennen veroja, milj. euroa	Nettotulos, milj. euroa	Sijoitetun pää- oman tuotto, %	Omavarai- suusaste, %	Investoinnit, milj. euroa	Henkilöstö	Liikevaihto/ henkilö, t euroa	TE-arvosana, 4-10
Metro-Auto*	462	9	9	7	25	35	1,5	930	497	8,8
Veljekset Laakkonen*	446	16	10	9	9	29	17,7	892	500	6,7
Käyttöauto	292	16	7	5	20	66	..	457	640	9,9
Bilia	258	-5	8	6	34	41	3,5	500	515	9,1
Länsiauto*	216	1	7	4	14	51	6,8	330	655	8,8
Pörhön Autoliike*	185	7	..	..	..	..	0,8	300	618	..
Wetteri*	161	2	3	2	16	34	1,2	303	531	7,9
Rauno Rinta-Jouppi	155	9	8	6	29	77	0,6	140	1 110	9,9
Jarmo Rinta-Jouppi	116	0	6	5	36	72	0,9	76	1 530	10,0
E. Hartikainen	104	2	8	6	19	69	8,0	375	276	9,5
Hämeen Autovaruste*	99	3	3	2	20	53	0,8	137	725	9,3
Keskusautohalli	96	-2	3	3	39	35	1,8	160	601	9,0
Autosalpa	96	12	4	3	39	73	0,7	160	601	10,0
Järvelä & Ståhlberg*	91	22	4	3	22	73	1,3	165	550	9,9
Autotalo Mobila	71	-5	0	0	13	14	0,3	105	680	6,7
R. Ruth*	68	38	2	2	20	57	0,2	121	561	9,4

TE2006

nassa toimivan Savilahden Auto Oy:n osto toissa vuonna.

Itäisessä Keski-Suomessa toimiva Järvelä & Ståhlberg taas esiintyy katukuvassa OK-Autona, joka laajeni itään ostamalla Autoniekan Joensuusta. Se kasvatti listan yrityksistä liikevaihtoaan toiseksi eniten, 22 prosenttia.

Reippaasti liikevaihtoaan kasvattivat myös idästä voimalla ponnistava Veljekset Laakkonen ja peräti 19:ä eri merkkiä edustava seinäjokinen Käyttöauto.

Eniten notkahti Peugeotin, Fiatin ja Renaultin myynti.

Suurista kauppiaista Pörhön Autoliike ei antanut tuloslukuaan, vaikka yhtiön johtaja **Matti Pörhö** on Autoalan keskusliiton puheenjohtaja.

Tänä keväänä yrityskaupalla on kasvanut joensuulainen E. Hartikainen Oy, joka hankki viime vuonna Kuopiossa ja Iisalmessa toimivan Autoputkolan. Auto-kaupan lisäksi perheyhtiö harjoittaa maanrakennusta.

Länsiauto hakee kasvua Autotalo Salonen & Kivistö Oy:n ja Turun Autohallin ostolla.

Volvo-Auton omistama Bilia kärsi Renaultin heikosta menestyksestä. Renua myy myös

Volvo-Autosta aikoinaan irtaantunut Keskusautohalli, jonka liikevaihto kutistui pari prosenttia. Nollille jäi useampaa merkkiä myyvä Autotalo Mobila, jonka valikoimissa on niin ikään Renault.

Autokaupassa on väliä sillä, kuinka kilpailukykyinen mallisto myynnissä olevalla merkillä on. Kauppiaiden tietä tasoittaa se, että pääosa autotaloista edustaa useaa merkkiä.

Suomen myydyin automerkki on edelleen Toyota, kakkosena Volkswagen. Kolmannen sijan valtasi suurista merkeistä eniten myyntiä kasvattanut Nissan, Fordin oli aika väistyä.

Haastajamerkki Kian myynti kymmenkertaistui viime vuonna, reippaasti kasvoi myös Skodan ja Hyundain myynti. VW:n teknologiaa edustava Skoda porhalsi viime vuonna myyntitilastossa viiden vanhan automerkin ohi maan 10. myydyimmäksi merkiksi.

Eniten notkahti Peugeotin, Fiatin ja Renaultin myynti.

Autokauppiaille menee niin lihavasti, että on kumma, ellei joku ulkomainen autokauppias yritä pian markkinoille yritys-kaupalla.

Biliaa lukuunottamatta autokauppiat ovat pitkään alalla olleita perheyriksiä, jotka saattavat rahastaa omistuksensa, jos kaupalle ei löydy jatkajaa suvusta.

Viime vuodesta listalta on

pudonnut kolme kauppiasta. Yksi niistä on jyväskyläläinen Autobest, joka teki tilinpäätöksen kesken viime vuoden yritysjärjestelyiden vuoksi. Yhtiön perustajan **Heikki Salmenkan**kaan perikunta myi myös Peugeot-edustuksen Veljekset Laakoselle.

Analyysitalukon ulkopuolelta suurimpiin luopujiin kuuluu tamperelainen **Kivitalan** perhe, joka myi liiketoiminnan Maan Autolle.

Käytettyjen autojen markkinoilla mullistus jatkuu, eikä suomalaisten nälkä hyvin varustettuja käytettyjä saksalaisautoja kohtaan ota laantuakseen. Tulli teki viime vuonna veropäätöksen lähes 30 000:sta käytetystä ajoneuvosta. Tänä vuonna vauhti on hieman rauhoittunut, mutta käytettyjen markkinoille on tullut vuoden 2003 alun jälkeen jo 100 000 käytettyä autoa lisää.

Samassa ajassa käytettyjen hintataso on laskenut 12 prosenttia. Eniten ovat halventuneet vanhempien ja paljon ajettujen hinnat, Autoalan tiedotuskeskuksen mukaan merkkiliikkeissä yli 9-vuotiaiden vaihtoautojen hinnat ovat romahtaneet kolmanneksen.

Jarmo Rinta-Joupin myynnistä suuri osa tulee käytetyistä tuontiautoista. Muut suuret autokauppiat ovat vähentäneet omaa tuontiaan.

Veho pystytti hoitelemaan vaihtoautomassansa pelkkiä vaihto-

autoja myyvän Vaihto+ -ketjun. Malli on tuttu Keski-Euroopasta, jossa vaihtoautot on jo pitkään kerätty niitä varten perustettuihin jättimyymälöihin.

Autokaupalle on ongelma, jos vanhempien vuosimallien hintaeroosio siirtyy myös vähän käytettyihin. Näin käy, jos kansa alkaa tuoda uudempiä käytettyjä Saksasta.

Jotta uusien kauppa kävisi, vaihtoautoista on pystyttävä hyvittämään niin, ettei asiakas pahastu kovin. Toisaalta jos kansantalouden rattaat hidastuvat vähänkin, kuluttajien katseet kääntyvät uusista kohti suhteessa edullisempia käytettyjä.

Autotalot komistuvat mutta ala uudistuu hitaasti.

Uusien hintaa pitää korkeana autovero, kun käytettyjen hinnat puolestaan lähestyvät keski-eurooppalaista hintatasoa. Kulun kasvaessa autoala on korottanut ääntään autoverotuksen muuttamiseksi nykyisestä hankinnan verotuksesta käytön verotukseen.

Vaikka autopalatsit komistuvat, toimiala on uudistunut hitaasti. Palveluhenkisyydestä autokaupaa harva vieläkään tunnistaa.

Mikko Laitila