

Pääkirjoitus:

Auto, tekniikka ja kuljetus 08/2018

Puukuljetusten kantokyky

varmistettava

Luonnonvarakeskuksen suhdannekatsauksen mukaan metsäsektorilla eletään tällä hetkellä suhdannehuippua. Metsäteollisuuden uudet investoinnit lisäävät puun käyttöä, ja kotimaan markkinahakkuut nousevat tänä vuonna yhdeksän prosenttia 68,3 miljoonaan kuutiometriin. Sellun tuotanto ja varsinkin sen vienti kasvavat tänä vuonna. Jopa pitkään kyntänyt paperin tuotanto ja vienti kasvavat, muun muassa Euroopan tuotantokapasiteetin sulkemisen ansiosta. Kartonkia tarvitaan entistä enemmän nettikaupan pakkausmateriaaliksi, ja sen tuonti ja vienti Suomesta jatkuu vahvana.

Vahvistuvat vientihinnat ja saharakkeen kysynnän kasvu nostavat sekä havupuutukkien että kuitupuutavaralajien kantohintoja. Vuonna 2019 teollisuuspuun hakkuiden ja puun hintojen ennakoitaan tasaantuvan yleisen talouskasvun hidastumisen vuoksi ja jäävän kuluvan vuoden tasolle.

Metsäsektorin hyvän tuulen luulisi puhkuvan intoa myös puukuljetusten purjeisiin. Valitettavasti näin ei vaikuta olevan, vaikka kyseessä on koko sektorin kivijalka. Kaikki metsästä haettava raaka-aine kuitenkin makaa auton kyydissä jossain vaiheessa kuljetusketjua.

Puutavaran autokuljetuksia suorittavien yritysten kannattavuus on ollut heikkoa
(*Auto, tekniikka ja kuljetus 8/2018, s. 18*)

. Vuodesta 2014 alkaen Metsäalan kuljetusyrittäjät ry:n jäsenten palkkoi-kaistu tulos on ollut alle prosentin luokkaa. Voita pitäisi saada myös kuljetuksia hoitavien leivän päälle Suomelle merkittävällä talouden alalla.



Yli 70 prosenttia kotimaan raakapuusta kuljetetaan ajoneuvoyhdistelmillä suoraan metsästä käyttöpaikalle.

Alalla alkaa olla huolta puukuljetusten tulevaisuudesta ja toimijoiden jaksamisesta
(*Auto, tekniikka ja kuljetus 8/2018, s. 22*)

. Tilanne näkyy Metsäalan kuljetusyrittäjät ry:n jäsenyrityksistä, joiden määrä on vähentynyt. Vuonna 2015 yrityksiä oli 227 ja vuonna 2017 174 kappaletta. Yritysten mediaanihenkilöstön määrä kasvoi vuoden 2015 viidestä kahdeksaan vuonna 2017, mikä osoittaa, että alalta

lähtijöinä ovat olleet nimenomaan pienet yritykset.

Jos ajattelee kuljetusalaa yleisemminkin piinaavaa osaajapulaa, näyttäisi pahasti siltä, että uusia yrittäjiä ja tekijöitä ei vanhojen lopetettua välttämättä jonoksi asti muodostu puuauton oven taakse. Ainakaan ilman toimenpiteitä. YK:n alaisen kansainvälisen ilmastopaneeli IPCC:n lokakuun alussa julkaisema raportti antoi synkeän kuvan ilmaston lämpenemisen tilanteesta ja sen vaikutuksista, jos nopeita toimia ei tehdä. Ilmastotoimien suorat ja kerrannaisvaikutukset näkyvät väistämättä kansallisten ja ylikansallisten säädösten ja markkinaratkaisujen kautta sekä kuljetusalalla että metsäteollisuudessa Suomessa.

Esimerkiksi bioenergian voi nähdä olevan yksi keino fossiilisista polttoaineista luopumisessa. Toisaalta metsien hiilinielut ovat IPCC:n raportin mukaan tehokas keino poistaa ilmakehästä hiilidioksidia, mikä ei ainakaan anna kansainvälisen politiikan pelikentillä vipuvartta puiden hakkaamiseen energiantuotantoa varten. Bioenergian tuotantoa pyritään tältä osin tehostamaan ja uusia teknologioita kehittämään.

Säädökset ja markkinoilta tuleva paine vaikuttavat lopulta siihen, minkälaista raaka-ainetta kuljetusyrittäjät metsistä hakevat, kuinka paljon ja millä ehdoilla.

Oman vaikutuksensa suomalaiseen metsäteollisuuteen luo myös tiuhaan uutisissa pyörivä aihe, Brexit. Metsäteollisuus ry:n pääekonomisti

Maarit

Lindströmin

mukaan Britannian irtautuminen sisämarkkinoista ja yhteisestä kauppapolitiikasta nakertaa metsäteollisuuden EU:sta saamaa kilpailuetua, vaikka ei väistämättä katastrofiin johdakaan. Britannia on Suomen metsäteollisuuden kolmanneksi suurin yksittäinen vientimaa.

Brexitin vientiteollisuudelle mahdollisesti tuomat lisäkustannukset näkyvät helposti paineina hakea säästöä puuraaka-aineen kuljetuskustannuksissa.