Kaluston investointimäärät heikkoja

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
07.02.2023 00:00



- Venäjältä on tullut vuosien saatossa kahdeksastatoista seitsemään (18-7) miljoonaa kuutiometriä puuta. Nyt tuonti on poikki. Tämä vaje on paikattava kotimaasta, joka lisää osaltaan kuljetuksia, Palojärvi selittää.

Auto, tekniikka ja kuljetuksen vuoden ensimmäisessä numeron teeman ollessa puukuljetukset, haastattelimme Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry:n Toiminnanjohtaja Kari Palojärveä alan tilanteesta. Haastattelussa kävi ilmi muun muassa, että kuljetuskaluston investointimäärät ovat heikkoja, ammattitaitoisten kuljettajien saatavuus on kortilla ja alan pitovoimaa tulisi ylläpitää. Lisäksi asiakastahot investoivat rajusti sellutehtaisiin, kartonkiin ja sahoihin. Uitto on niin ikään jälleen lisääntymässä!

Metsäalan kuljetusyrittäjät
on SKAL ry:n erikoisjärjestö.
Avaathan hieman SKAL kokonaisuutta
ja omaa taustaasi?

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on nimensä mukaan maantieliikenteen tavaraliikenteen yritysten edunvalvonta ja jäsenpalvelu yhdistys. Toiminta on matriisiorganisaatio niin että alueyhdistykset ja erikoisjärjestöt metsä, elintarvike, ympäristöyritykset ja suoriteala toimivat itsenäisinä. Itse vastaan Metsäalan kuljetusyrittäjät ry:stä. Oma taustani on metsänhoitaja Helsingin Yliopistosta. Asun edelleen ”Metsä-Suomessa” Siilinjärvellä, missä olen päivittäisessä kosketuksessa myös metsäalaan ja sen kuljetuksiin.

Metsäteollisuus on Suomessa
ehkä entistäkin merkittävämpi.
Minkä tyyppisiä kuljetuksia
alaan liittyy, raakapuu,
hake, haketus, valmiit tuotteet?

Merkittävimmän osuuden kuljetuksista ottaa raakapuun kuljetus metsästä tehtaille. Hakkeen

kuljetus on oma sektorinsa ja työllistää myös koko joukon siihen erikoistuneita yrityksiä. Valmiiden tuotteiden kuljetus tehtailta käyttäjille tai enimmäkseen satamaan hoituu tavallisena rahtikuljetuksena, usein myös junalla.

Mitä volyymiä nämä edustavat?

Kaikkiaan metsäteollisuuden kuljetukset lasketaan olevan noin25 % raskaan maantieliikenteen tonnikilometreistä, siis 50 milj tonnia keskimääräisellä 100 km ajosuoritteella. On kuitenkin todettava, että kun huomioidaan Kemin tehdasinvestointi sekä muut sahainvestoinnit, ollaan suuruusluokassa noin 1/3 tonnikilometreistä. Tässä on syytä huomioida myös se, että puukuljetusten kautta varmistetaan myös alemman tieverkoston ylläpito ja olemassaolo.

Paljonko ala työllistää?

Raakapuun ajossa, siis kansanomaisesti tukkirekkoja pyörittää yrittäjät huomioiden noin 3 500 henkilöä. Lisäksi sivutuotteen parissa on noin 500 henkilöä. Valmiiden tuotteiden ajo on usein miten yleistä rahtiliikennettä, joten sen työllistävää vaikutusta on vaikeampi arvioida.

Onko puun kuljetus myös kohdannut kuljettajapulaa?

Puun kuljetukseen liittyy useita erikoispiirteitä. Liikenne tapahtuu suurelta osin pienillä teillä vaativissa olosuhteissa, joissa kuljettajan on pärjättävä itsenäisesti. Myös kuorman teko ja nosturikäyttö edellyttää taitoa ja oma-aloitteellisuutta. Uusien kuljettajien tarve on vuositasolla 200 – 300. Puuauton kuljettajakoulutus tuottaa vuodessa 75 kuljettajaa, jotka eivät hekään kaikki jää alalle. Näin ristiriita on ilmeinen.

Kaluston investointimäärät heikkoja

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
07.02.2023 00:00



TILAA AUTO, TEKNIIKKA JA KULJETUS!