Suurista puuterminaaleista päästään lastaamaan kokojunia. Lastausajat ovat nopeita, jolloin vaunujen kierto tehostuu. **MYYNTI- JA MARKKINOINTIJOHTAJA MARTTI KOSKINEN, VR TRANSPOINT**

Neljännes teollisuuden puista kulkee kiskoilla

Metsäteollisuuden käyttämistä puista neljännes kulkee rautateillä. VR aikoo ottaa osansa teollisuuden laajennusinvestointien myötä kasvavista puuvirroista.

ANTTI RAATIKAINEN

Fin-Terpuun Erkki Yrjänheikki kuormasi havukuitupuuta viime viikolla Rovaniemen terminaalissa. Junakuorma matkasi Kemiin Metsä Fibren sellutehtaalle.

”Markkinaosuutemme on viime vuosina hieman kasvanut ja työskentelemme kovasti sen eteen, että osuutemme edelleen kasvaa”, sanoo VR Transpointin myynti- ja markkinointijohtaja **Martti Koskinen**.

Kiskoja pitkin puuta tulee tehtaille vuosittain lähes 15 miljoonaa kuutiometriä, mistä tuontipuun osuus on viitisen miljoonaa kuutiometriä.

Junaan puut kannattaa lastata, jos kuljetusmatkaa nyrkkisääntönä on noin 150 kilometriä tai enemmän. Sitä lyhyemmillä matkoilla autokuljetus on edullisempaa.

Rautateillä ei pieniä kuormia kulje. Koskisen mukaan juna on kilpailukykyinen, jos puuta saadaan kyytiin vähintään noin 1 000 kuutiometriä eli 16 vaunullista.

”Pyrimme ajamaan kokonaisina junina mahdollisimman paljon. Näin pystymme tarjoamaan asiakkaille kilpailukykyisempää hintaa.”

Kilpailukyky riippuu myös siitä, millaiset ovat lastaus- ja purkupaikat ja kuinka säännöllisiä kuljetukset ovat.

”Suurista puuterminaaleista päästään lastaamaan kokojunia. Lastausajat ovat nopeita, jolloin vaunujen kierto tehostuu”, Koskinen sanoo.

Sähkö dieseliä edullisempaa

VR käyttää Koskisen mukaan sähkövetureita aina, kun se on mahdollista.

Kysymys ei ole vain pyrkimyksestä pienempiin päästöihin, vaan siitä, että sähköveturi on kustannuksiltaan dieselveturia halvempi.

Puuta kulkee eniten Savon radalla Kontiomäeltä Pieksämäen ja Kouvolan kautta kaakonkulman tehtaille sekä Karjalan radalla Joensuusta Uimaharjuun ja Puhoksen kautta Imatralle, Joutsenoon ja Lappeenrantaan.

Liikenne on vilkasta myös Kainuusta länsirannikolle lähinnä Pietarsaareen ja Raumalle sekä Lapista Kemiin.

Tuontipuu tulee Venäjältä Suomeen venäläisillä vaunuilla venäläisten veturien vetämänä. Rajalla veturit vaihtuvat VR:n vetureiksi, jotka kiskovat kuormat määränpäähän. Sen jälkeen VR:n veturit palauttavat tyhjät vaunut takaisin rajalle.

Eniten tuontipuuta tulee Imatran ja Vainikkalan kautta, jonkin verran myös Tohmajärven Niiralasta ja Kuhmon Vartiuksesta.

Puukuljetusten kannalta ei rataverkossa ole Koskisen mukaan pahoja pullonkauloja.

”Kainuusta lähdettäessä rata on yksiraiteinen, mutta kyllä sieltäkin on pystytty operoimaan. Ohimenevä haitta on Kontiomäki–Oulu–Ylivieska-ratatyö, joka kestää vuoteen 2018.”

Puukuljetusten kiireisimmät kuukaudet ovat marraskuusta huhtikuun lopulle.

”Asiakkaiden kanssa olemme jatkuvasti keskustelleet, kuinka voisimme tasata kausivaihtelua.”

Puutavarakuljetukset muodostavat VR:n liikevaihdosta merkittävä osan. Kaikista tavarakuljetuksista puun osuus on neljännes.

Metsäteollisuuden kasvavasta raakapuun kuljetusmäärästä VR pyrkii ottamaan oman lisäosansa, Koskinen vakuuttaa.

Autot parantaneet kilpailukykyään

Metsä Forestin tuotantojohtajan **Hannu Alarautalahden** mukaan rautatiekuljetusten kilpailukyky on heikentynyt, ja VR:llä on nyt kova työ vastata autokuljetusten kehitykseen.

Puutavara-autojen kantavuuden lisäykset ovat parantaneet autokuljetusten kilpailukykyä viime vuosina merkittävästi. Samaan aikaan rautateiden varsilta on suljettu lastauspaikkoja.

”Vanhojen asemien läheltä puut kuljetaan nyt autoilla suoraan tehtaille”, Alarautalahti sanoo.

Metsä Groupin puukuljetukset rautateillä olivat korkeimmillaan viitisen miljoonaa kuutiometriä. Nyt ne ovat pudonneet neljään miljoonaan kuutiometriin.

Metsä Groupin Äänekosken biotuotetehtaan yva-hakemuksessa rautatiekuljetusten määräksi arvioitiin 1,4 miljoonaa kuutiometriä vuodessa. Autoilla puuta tehtaalle tulisi viisi miljoonaa kuutiometriä.

Äänekosken ja Jyväskylän välinen rataosuus on määrä sähköistystä junakuljetusten määrä jäisi Alarautalahden mukaan selvästi suunniteltua pienemmäksi.

Jos Haapajärvi–Saarijärvi-rataa ei kunnosteta ja liikennöinti sillä loppuu, vähenevät junakuljetusten mahdollisuudet Äänekoskelle entisestään. Kuopion ja Jyväskylän kautta ei pohjoisen puita kannata Äänekoskelle kierrättää, vaan ne tulevat kumipyörillä nelostietä pitkin.

JUHA KAIHLANEN