

METSÄALAN KULJETUSYRITTÄJÄT ry

Tarinoita viideltä vuosikymmeneltä

50-vuotisjuhlavuoden kunniaksi MKY:n entisten puheenjohtajien ja toiminnanjohtajan kuulumisia, tarinoita ja muisteloita on kerrottu MKY:n Facebook-sivulla. Kuulumiset on koottu tähän vihkoon.

Haastattelut ja tekstit Mervi Saukkoriipi, ellei toisin ole mainittu. Kuvat haastateltavien kotialbumeista.



Metsäalan
Kuljetusyritykset ry

Seppo Makkonen, Savonlinna

Seppo teki pitkän taipaleen puumiesten puolestapuhujana ja yhdistystoiminnan aktiivina toimiessaan MKY:n puheenjohtajana 1988-2000 sekä SKAL ry:n varapuheenjohtaja 1990-98 ja puheenjohtajana 2000-04. Lisäksi Seppo on vaikuttanut lukuisissa luottamustehtävissä niin yrittäjyyden, kuin kuljetus- ja metsäalan organisaatioissa. Seppo valittiin vuonna 2019 Metsäalan Kuljetusyritykset ry:n kunniapuheenjohtajaksi.

Kuljetusliike Seppo Makkonen Oy on toiminut vuodesta 1963 alkaen ensisijaisesti puutavaran kuljetustehtävissä Savonlinnassa. Sukupolvenvaihdos tehtiin reilut 10 vuotta sitten ja Sepon nuorempi poika vetää kolmen auton puutavara-autoyrittystä. Seppo on edelleen mukana hallituksessa.

– Aamulenkillä tulee käytyä päivittäin. Talvella hiihdetään ja kesällä pyöräillään tai sauvakävellään. Kesällä on vielä toistaiseksi mahtava hypätä moottoripyörän selkään. Lisäksi hanurin soitto kuuluu harrastuksiin ja omakotitalossahan touhua riittää. Kun liikkuu, niin pysyy kunnossa, tuumaa 82 vuotta elokuussa täyttävä Seppo.

Yhdistyksen vuosikokoukset ja alueelliset teemakohtaiset tapahtumat ovat olleet yhdistyksen toimintaa

aina ja jäsenistön "kriisikokouksista" saatiin näkemyksiä neuvotteluihin. MKY-ajan päällimmäisinä muistoina Sepolla ovat kuljetusmaksuneuvottelut, joita siihen aikaan, ennen kilpailulainsäädäntöä käytiin.

– Kyllähän niissä ensimmäisissä oli vähän monttu auki, sen ajan neuvottelukulttuuri, kun oli aika erilaista. Asiakkaalla oli oma näkemys ja suuremman valta oli välillä härskiäkin. Ensimmäinen neuvottelu taisi päättyä avauspuheenvuoroon, kun vastapuolen puheenjohtaja nappasi laukun kannet kiinni. Kulttuuri kyllä muuttui vähän kerrassaan ja olihan sitä nokittelua puoli ja toisin ja keran oltiin lakossakin. Koko ajan oli muutoksen aikaa, muistelee Seppo.

– Ja kyllähän se sauna on ollut perinne aina kun se vaan on ollut mahdollista. Silloin, kun useampi sata automiasta kokoontui kertomaan mielipiteensä asioihin, sauna saattoi jäädä väliin, Seppo jatkaa.



Sepon mukaan puutavara-autoyrittäjän arki on kaiken kaikkiaan kovaa selviytymistä muuttuvien säädösten ja kustannusten paineessa. Työ on nykyisin fyysisesti helpompaa, mutta alan kehitys esim. kaluston ja digitalisaation myötä vaatii entistä suurempia investointeja. Kuljettajan on myös hallittava tietojärjestelmät selviytyäkseen päivittäisistä tehtävistään.

– Kun olen seurannut uutisia esimerkiksi Kemin suunnasta, mielialat ovat kaksijakoiset. Kuljetusyrittäjän kannalta tilanne ei liene katastrofaalinen, sillä ymmärtääkseni puun käyttö Kemissä lisääntyy. Sehän ei tietysti työtöntä paperimiestä lohduta, pohtii Seppo.

Puutavaraseminaari on ollut perinteinen paikka käsitellä alan ajankohtaisia kysymyksiä yhdessä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa ja sillä on ollut vahva suosio. Etenkin aikaisemmin, kun seminaarit pidettiin ulkomailla alaan liittyvässä kohteessa, seminaariin yhdistyi usein myös yrittäjän ainoa loma.

– Mitä parhaimmat onnittelut 50-vuotiaalle yhdistykselle ja menestyksestä työssä suomalaisen puutavarayrittäjän parhaaksi, Seppo toivottaa lopuksi.



Esa Haakana, Kitee

Esa Haakana on nauttinut eläkepäivistään reilut kymmenen vuotta. Takana on puutavaran kuljetusalan yrittäjyyttä lähes neljä vuosikymmentä.

Esa Haakana Oy työllisti yrittäjäpariskunnan lisäksi puolenkymmentä työntekijää, suurimman osan ajasta ajettiin kolmella autolla. Haakana oli osakkaana metsänkorjuuketjussa ja kuljetettiinpa yhdellä autolla betonielementtejäkin 12 vuotta. Venäjän liikenne ja sen ongelmat tulivat tutuksi 17 vuoden aikana. Ruotsin myrskytuhojen puiden siirrossa tehtaille kului reilut kaksi vuotta. Vapaa-aika jäi vähiin, koska autot pyrittiin korjaamaan ja huoltamaan mahdollisimman pitkälle omassa hallissa.



Nykyään Haakanan voi löytää esimerkiksi kalastamasta tai hirvijahdistista. Myös kaksi pientä tyttärentyärtä tuovat vauhtia ukin elämään.

Haakana toimi yrittäjäuransa aikana monenlaisissa järjestötehtävissä. Järjestöura alkoi vuonna 1976 Suomen Kuorma-autoliiton Puujaoston kokouksessa Rovaniemen Pohjanhoviissa, missä hän oli Pohjois-Karjalan lääninyhdistyksen puujaoston edustajana.

– 25-vuotiaana kokous tuntui isolta. Virallisia edustajia oli 200 ja lisäksi oli muuta kokousväkeä. Innostus oli valtava ja puheenvuoroja oli varattu jo edellisenä päivänä. Siitä lähti oma selkeä ajatus ja halu olla mukana toiminnassa, Haakana sanoo.

Vähitellen luottamustehtävät lisääntyivät. Lääninyhdistyksen puujaoston puheenjohtajana, SKAL:n Puujaoston ja MKY:n varapuheenjohtajana sekä MKY:n puheenjohtajana vuosina 2001–04 sekä lukuisissa muissa alaan liittyvissä järjestöissä ja toimikunnissa.

– Ehdin käydä parit valtakunnalliset kuljetusmaksuneuvottelutkin. Vuosituhannen vaihteessa alkoi kuljetusmaksuissa uusi aika, ja yrittäjät joutuivat neuvottelemaan taksansa itse. MKY:n rooliksi jäi neuvoa ja auttaa yrittäjiä mm. alaan liittyvissä lakiasi-oissa.

Sitten tulivat ajoneuvojen kuljetuksenohjausjärjestelmät. Ohjelmien kehittäminen toimivaan kuntoon vei asiakasyhtiöiltä liian paljon aikaa, ja kustannukset eri laitteista tulivat yrittäjien maksettavaksi.

– Puuseminaarissa Tampereella ehdotin, voisivatko asiakasyhtiöt kehittää yhden toimivan ohjelman, jonka avulla voitaisiin kuljettaa eri asiakasyhtiöiden puita. Vastaus tuli korkearvoiselta metsänhoitajalta: ”Ette hän tekään kaikki aja samanmerkkisillä autoilla”. Niinpä jokainen asiakasyhtiö kehitteli omia versioitaan. Nykyään käytetään kuitenkin suurelta osin samaa järjestelmää, toteaa Haakana.

SKAL:n Puujaosto ja MKY järjestivät vuosittain kokous- ja teemamatkoja kotimaassa ja ulkomaille. Kokoukset pyrittiin järjestämään aina kotimaassa, maakuntaa vaihdellen.



Matkat mm. puutavaraseminaareihin ja kuorma-autonäyttelyihin olivat tärkeitä muutenkin kuin alan kehityksen seuraamisen kannalta.

– Matkoilla oli tärkeä rooli yhteishengen luomisessa, koska matkoilla oli yrittäjiä eri puolelta Suomea. Kun niillä reissuilla puhuttiin, oltiin heti asiassa, Haakana muistelee.

Haakanalla on uusille ja alalla jo olemille kuljetusyrittäjille muutamia neuvoja terveydestä ja taloudesta.

– Huolehdi, että saat itsellesi palkan työstäsi ja että se on parempi kuin parhaalla kuljettajallasi. Eläkeasiat kannattaa hoitaa alusta lähtien kuntoon. Muista oma vapaa-aika ja lepo. Huolehdi terveydestäsi ja muista, että vanhenet. Ei kannata lähteä yrittämään pelkällä vieraalla pääomalla. Pidä yrityksesi oma pääoma plus-salla. Ja neuvottele sopimukset niin, että saat nämä kaikki toteutettua, hän sanoo.

– Mikäli aiot tehdä mestarisuoritusta suurilla ajomäärillä henkilökohteisesti ja elää puutavara-auton hytissä, saattaa perhe-elämä kärsiä.

Näillä ajatuksilla Esa onnittelee 50-vuotiaasta MKY ry:tä ja toivoo, että yrittäjät käyttäisivät rohkeasti oman järjestönsä palveluja jatkossakin.

Haastattelu ja teksti
Esan vävy Lauri Markkanen.

Ari Hämäläinen, Mikkeli

Ari toimi MKY:n hallituksen jäsenenä 1998-2002 ja puheenjohtajana 2005-2014. Lisäksi Ari on toiminut aktiivisesti SKAL Itä-Suomessa ja paikallisyhdistyksessä. SKAL ry:n hallituksessa Ari oli 2001- 2014.

Ari on pyörinyt 16-vuotiaasta autojen mukana. Arin isä perusti yrityksen 1952, jonka Ari osti 1988 ja perusti oman yrityksen, Puutavarankuljetus Hämäläisen. Yritys on ajanut pääasiassa puuta, joskus vähän muutaakin. Yrityksen ajot suuntautuvat tällä hetkellä Juvan ajoalueelle, josta puuta kuljetetaan Etelä-Karjalan tehtaille ja sahoille.



Arin yrityksessä ajetaan kahta vuoroa. Toista vuoroa ajaa Ari itse ja lisäksi on yksi ulkopuolinen kuljettaja.

– Työelämässä tässä ollaan ihan täyspainoisesti, vähän liiankin kanssa. Puita ajan ja pyöritän yhden auton yritystä. Eläkettä kyllä ootelaa, jos nyt sitten malttaa jäädä. Ensi keväänä tulee 64 vuotta mittariin, joten kohta tässä pitäisi ratkaisuja tehdä. Ajatuksena on, että vielä pari vuotta jatketaan, jos sopimuksia riittää. Vielä riittää kuntoa ja intohimoa, jos toinen loppuu, on parempi lopettaa, Ari miettii.

Kun Ari aloitti puheenjohtajana, oli yhdistyksessä tarpeen etsiä kustannussäästöjä. Hallituksen ja jäsenten kanssa yhdessä tuumin puolitettiin hallituksen koko. Tehtävä oli ikävä, mutta oikea. Saatiin kustannussäästöjä ja samalla hallitustyöskentely tiivistyi, kun pienempi porukka oli keskustelevampi.

Ari kertoo, että MKY:n hallitukseen on tullut sellaisia kavereita, joilla on ajatuksia, joita sitten yhdessä jalostetaan. Koska koko Suomessa ajetaan puuta, on alueellinen edustus hallituksessa tärkeää. Alueellisiin tapahtumiin, kuten puujaostojen kokouksiin pyrittiin osallistumaan aina kun se oli mahdollista. Osallistujana oli toiminnanjohtaja tai jompikumpi puheenjohtajista. Näin voitiin jakaa valtakunnan terveiset ja kuulla kenttää laajemmin.

Puutavaran kuormauskisoissa mukanaolo on ollut merkittävää. Aiemmin loppukilpailu pidettiin SKAL liittokokouksen yhteydessä toritapahtumana, mutta viime vuosina loppukilpailu on pidetty FinnMetkossa Jämsässä. FinnMetkossa on lisäksi perinteinen SKAL:in ja MKY:n yhteinen alue, jossa nuotion äärellä pääsee lähelle jäsenkuntaa. Hallituksen mukanaolo nuotioporinoissa on tärkeää, koska keskustelujen avulla kuullaan alan väkeä ja saadaan esille myös kehittämiskohteita.

– Ollessani puheenjohtajana, saimme hallituksen tiiviin yhteistyön avulla hyvän keskusteluyhteyden pääasiakkaisiin, joka oli jossain vaiheessa vähän kateissa. Vuosittaiset palaverit ovat jatkuneet nykyisinkin.

– Puutavaraseminaarien henkiinherättäminen yhteistyökumppaneiden avustuksella oli arvokasta. Usein seminaariin saadaan sidosryhmistä tärkeitä henkilöitä puhumaan ja keskustelemaan alan ajankohtaisista asioista, kertoo Ari.

– Viimeinen vuosi on ollut alalla varmaan valtaosin työntäyteinen. Suomessa metsää hakataan ja jalostetaan tulevaisuudessakin ja tekijöitä tarvitaan jatkossakin. Arvostusta tarvitaan ja se lähtee siitä, että arvostamme itse enemmän omaa tekemistämme, Ari toteaa.

– Niinkin yksinkertaisessa asiassa kuin puunajossa, alkaa olla säännöksiä ja raportointia niin paljon, että joskus tuntuu, että enemmän tehdään muuta, kuin ajetaan puuta. Aikataulut ja kuormaleikkurit rasittavat henkisesti ja suoraviivainen työntekeminen on muuttunut monimutkaisemmaksi, Ari miettii.

Ari toteaa, että vanha hyvä lause rakastukaa rahaan - alkää puihin, toimii hyvänä ohjeena edelleen. Puut ovat yhtiön puita, joita kuljetusyritys kuljettaa yhtiön piikkiin.

– Enempi toivoisin yrittäjien välille avointa yhteistyötä, jota viime vuosina on tullutkin, mutta lisää tarvitaan. Yhteistyöllä tasataan ruuhka-aipeja ja työllisyyttä ja järkevöitetään kaluston käyttöä ja hankintoja.

– Onnea ja menestystä yhdistykselle juhluvuonna! Toivotaan, että yhdistyksen tarpeellisuus ymmärretään, vaikka työ on osittain näkymätöntä. Yksin ei asioita saada eteenpäin, porukalla on enemmän vaikutusvaltaa.



Arin tytön koirat ovat usein hoidossa ja koirista on tullut tärkeitä.

Hannu Lamminen, Ruovesi

Hannu toimi MKY:n hallituksessa vuodesta 2000 alkaen ja puheenjohtajana 2015-17. Sekä lisäksi Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjien ja paikallistason luottamustehtävissä.

– Eläkkeellä ollaan, mutta auttelen aina, kun kaverit kysyvät ja kysyjä on ollut mukavasti. Nyt eläkkeellä olen ajanut ensimmäistä kertaa metsäko-nettakin, kaikkea täytyy kokeilla ja vanhanakin voi oppia uutta.

Hannun isä perusti kuljetusliikkeen vuonna 1952, johon Hannu tuli yhtiömieheksi 1986 ja jonka hän myöhemmin osti veljensä kanssa. Toimintaa laajennettiin ja Hannu toimi lisäksi mm. autokouluopettajana. Kalusto myytiin vuonna 2017, jolloin Hannu sairastui. Yritys on edelleen olemassa.



– Museoautoja rassailen ja käyn koontumisajoissa. Viimeksi Ruovesiajoissa, jossa olin mukana ainoana kuorma-autolla. Paikallisessa Lions toiminnassa olen ollut vuosikymmenet ja jonkinlainen Lapin hulluus vie Enontekiön mökille. Vähän hurahdin golfiinkin.

– Lapset ovat omilla teillään ja yksi lapsenlapsi on ilona. Ruovedellä on pieni saunamökki saarella ja siellä viihtyvät myös lapset. Sinne ehtii vaikka illaksi saunomaan.

MKY-aikaa muistellessa, Hannu nostaa merkittävimmäksi MKY-tapahtumaksi puutavaraseminaarit. Tärkeät yhteistyötahot jäivät joskus virallisten osuuksien jälkeenkin kuuntelemaan kenttää ja vastaamaan kysymyksiin. Yhteiset kokousviikonloput eri suoritteiden kanssa ovat olleet hyviä. Kokoukset on pidetty omissa porukoissa, mutta lisäksi on ollut yhteistä ohjelmaa. Kun on saatu väkeä liikkeelle enemmän, ovat tilaisuudet kiinnostaneet myös yhteistyökumppaneita.

Hannu toimi MKY:n edustajana Pirkanmaan ELY-keskuksen puutavarakuljetusten yhteistyöryhmässä, joka herätettiin henkiin 2000-luvun alussa. Ryhmä toimii edelleen ja sai vuonna 2017 MKY:n Kolkuttaja palkinnon. Ryhmässä on mukana valvonnan, tien pitäjien ja urakanantajien edustus.

– Tuloksellista aikaa oli sekin, kun kuljetusyrittäjistä ja kuljetuksen ostajista muodostettiin yhteistyöeliimiä. Näillä pystyttiin näyttämään alan toimijoille, mitä MKY saa aikaan.

– Olin mukana, kun uutta toiminnanjohtajaa valittiin vuonna 2007, Hessun jäädessä eläkkeelle. Monta oli hyvää hakijaa, mutta paras taidettiin valita, kun Kari valittiin.

– Ulkomaan reissujen mukavimmat muistot ovat Canadasta ja Skotlannista. Vierailut alan yrityksissä ulkomailla laajentavat näkemystä alaan.

Yhteisöllisyys ja yhteistyö on ollut aina Hannulle tärkeää. Asioita täytyy tehdä yhdessä ja jonkun pitää asioita hoitaa. Jo lääninyhdistyksen (alueyhdistyksen) puumiehissä tehtiin järjestöhommia Hessun kanssa.

– Merkittävänä tilaisuutena muistan Valkeakoskelle Hessun kanssa järjestetyn kriisikokouksen, johon tuli 150 kuljetusyrittäjää. Käytännössä melkein kaikki Yhtyneitten paperitehtaille kuljettavat yrittäjät. Kokous onnistui ja siellä luotu keskusteluyhteys oli tärkeässä roolissa, kun ensimmäinen klausuuli myöhemmin saatiin.

– Pääpainona MKY:n toiminnassa on aina ollut yrittäjän aseman vahvistaminen toiminnallisesti ja taloudellisesti. Myös kuljettajien ajoaikadirektiiviin sekä kuljetusten mittoihin ja massoihin on yritetty vaikuttaa.

– Vaikka meillä on maailman korkein tietotaito metsänhoidossa, niin vähän pelkään nykyistä parlamenttia. Jos hakkuita rajoitetaan, vaikeuttaa se teollisuutta ja vaikutukset puun ajoin ovat isot. Järkevällä kestävän kehityksen periaatteella puuta kyllä Suomessa riittää.

– Jos pöllumiehiä ei olisi, ei olisi Suomessa teollisuuttakaan. Pitää arvostaa itseä ja kollegoita ja kuunnella herkällä korvalla alan muutoksia. Homma toimii, kun puutavaran kuljettaminen on kotimaisissa yrittäjähenkisissä käsissä.

– Kuinkahan alalla riittää tekijöitä? Koulussa saadaan karkea osaaminen, mutta työ opitaan tekemällä. Jos yritys saa päteviä kuljettajia töihin, on heistä pidettävä kiinni ja kuljettajien työssä viihtymiseen ja -jaksamiseen välttämätöntä panostaa.

– Kuljettajapulan lisäksi puutavaran kuljetusyritysten jatkajia on vaikea saada. Lastauksen ja kuljettamisen lisäksi vaaditaan paljon muutakin ja se myös vie aikaa ydinliiketoiminnasta ja erilliskorvaustahan niistä ei tule.

– Kiitän kaikkia jäsenyrittäjiä saamastani luottamuksesta, tuesta ja avusta, ollessani MKY:n luottamus-tehtävissä. Tehtävien ohessa olen saanut paljon hyviä ystäviä. Nykyiselle johtajistolle ja koko yhdistykselle onnea ja menestystä, Emeriitus puheenjohtaja Hannu Lamminen.

Heikki Parkkonen, Mikkeli

Juhlavuosihaastattelut päätti entinen toiminnanjohtaja Heikki ”Hessu” Parkkonen.

Hessu työskenteli SKAL organisaatiossa yhteensä 36 vuotta, joista 16 vuotta (1992-2008) MKY:n toiminnanjohtajana.

– Vietän hiljaiseloa Mikkeliissä vaimoni kanssa. Muutimme tänne samana päivänä, kun jäin eläkkeelle vuonna 2008. Työuran jälkeen Mikkeliin veti kesämökki ja sen myötä kalastus, metsästys ja luonto yleensäkin. Terveystilanteesta johtuen, jouduimme nelisen vuotta sitten kuitenkin luopumaan mökistä, Hessu kertoo kuulumisistaan.

Koko Hessun työuran ajan on tapahtunut valtavasti jäsenistön kannalta toinen toistaan merkittävämpiä alaan liittyviä muutoksia.



– SKAL työurani alussa oli juuri valmistunut puutavaran kuljetusten kuormauspaikkaluokitus ja siihen perustuva kuljetusmaksu- ja sopimusjärjestelmä valtakunnallisine takaneuvotteluineen. Ja aloittaessani MKY:n toiminnanjohtajana, tämä 20 vuotinen ajanjakso oli päättynyt mm. uusitun kilpailulainsäädännön myötä

– Liikenteen valvonnassa oli siirrytty tilavuuspainoista suoraan todellisen painon punnitukseen ja sen tuomaa muutostarvetta kuljetusmaksujen rakenteeseen ei asiakastahoilla haluttu ymmärtää. Lisäksi valtakunnallinen lama puski päälle, tavaraliikennelaki oli murroksessa ja siirryttiin tarveharkinnasta soveltuvuusharkintaan, Hessu muistelee.

Kun valtakunnalliset ohjemaksut poistuivat, lisääntyi tarve paikallisen ja yhtiökohtaisen yhteistoiminnan lisäämiseen. Syntyi kuljetusasiakaskohtaisia neuvotteluryhmiä, jotka keskittyivät kuljetusolosuhteiden kehittämiseen ja kuljetuskustannuksia kasvattavien epäkohtien poistamiseen. Kustannusten seurantajärjestelmiä luotiin kuljetusasiakaskohtaisina.

– Ja viimein, vuonna 2008 valmistui Tilastokeskuksen virallinen kustannusindeksi puutavaran autokuljetuksille. Siitä lähtien se on toiminut merkittävänä apuvälineenä yrittäjien omissa sopimusneuvotteluissa.

– ”Kehitys kehitty” on tylsä ja loppuun kaluttu sanonta, mutta niin totta. Aloittaessani työni puutavaraa kuljettavien yrittäjien parissa olisi varmaan naurettu, jos julkisesti olisi todettu, että puutavaraa tulevaisuudessa kuljetetaan ja kuljetusmaksut määräytyvät kuorman todellisen painon perusteella ja joissakin tapauksissa jopa kuljettajan itsensä punnitsemana. Niin vain on käynyt.

Monta muutakin esimerkkiä nopeasta kehityksestä alalla on. Itseäni on huolestuttanut, että useiden kehityskokeilujen maksumieheksi on joutunut pelottomasti kokeiluun lähtenyt yrittäjä. Tässä olisi kyllä asiakaspuolella peiliin katsomisen paikka.

– Suurimmat kokoukset ajoittuivat ajalle ennen valtakunnallisen taksasopimusjärjestelmän päättymistä, eli puutavarajaoston aikaan. Jopa noin 800 puutavara-autoilijaa on ollut koolla kerran Helsingissä ja kerran Mikkelissä. Nämä kokoukset liittyivät valtakunnalliseen taksaneuvottelutilanteeseen.

Myös SKAL:n Puutavaraseminaarit olivat merkittäviä tapahtumia, osallistuihan niihin yrittäjien ja heidän puolisojensa lisäksi merkittävässä määrin kuljetusasiakkaiden-, viranomaisten ja sidosryhmien edustajia.

Myös alueelliset kokoukset ja yhteistyöryhmät ovat aina olleet tärkeässä

asemassa. Niihin yhdistyi usein koulutuksellinen tai tietoiskumainen osuus, jossa epäkohtia tuotiin julki ja kehitykselle kohti parempaa luotiin polkuja.

Hessun lyhyet terveiset tämän päivän puutavaran kuljetusyrittäjille:

– Tiedostakaa työnne tärkeys ja arvostakaa omaa osaamistanne. Se on huippua ja sen tietää myös asiakas-kuntanne.

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry

on raakapuuta kuljettavien yrittäjien ja yritysten
valtakunnallinen edunvalvontajärjestö.

Puunkuljettajan ei ole hyvä olla yksin – liittymällä Metsäalan Kuljetusyrittäjiin pääset verkostoitumaan muiden yrittäjien kanssa ja saat apua ja tukea yrittämisen solmukohtiin. Toimimme ympäri Suomen ja meillä on Suomen jokaisessa maakunnassa alueellinen jaosto.

Järjestöömme kuuluu noin 400 kuljetusyritystä, joilla on yhteensä noin 800 täysperävaunuyhdistelmää ammattiliikenteessä. Jäseninäimme on niin suuria kuin pieniäkin metsäalan kuljetusyrityksiä – sekä tuoreita, että vanhoja ja perinteikkäitä kuljetusyrityksiä. Moni kuljettaa puuta jo kolmannessa polvessa.

Auto on puuraaka-aineen kuljetuksissa tärkein kuljetusmuoto. Kaikki metsästä lähtöisin raaka-ainemateriaali tarvitsee autokyytiä vähintään kerran matkallaan puutuotteeksi. Yli 70 % kotimaan raakapuusta kuljetetaan autoilla suoraan metsästä käyttöpaikalle.



copyright Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry



Metsäalan
Kuljetusyrittäjät ry

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry, Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki
puh. 09 478 999 <https://mky.skal.fi/>