

Aaallonharjalle\_Risteilijät  
Äänitteen kesto: 29min

## Litterointimerkinnät

Elina:	Elina Valovirta
Eini:	Eini Haaja
sa- (sana)	sana jää kesken epävarmasti kuultu jakso puheessa tai epävarmasti tunnistettu puhuja
(-)	sana, josta ei ole saatu selvää
(--)	useampia sanoja, joista ei ole saatu selvää
, . ? :	kieliopin mukainen välimerkki tai alle 10 sekunnin tauko puheessa

---

(aaltojen kohinaa taustalla)

Elina: Tervetuloa kuuntelemaan Aallonharjalle -meritutkimus podcastia. Tässä podcastissa keskustellaan ajankohtaisesta suomalaisesta mereen liittyvästä tutkimuksesta. Muun muassa merihistoriasta, merellisestä kulttuuriperinnöstä, ihmisen ja luonnon vuorovaikutuksesta sekä erilaisista ilmiöistä merellisen teeman ympärillä. Keskustelemassa on humanististen ja yhteiskuntatieteellisten alojen tutkijoita ja muita asiantuntijavieraita.

Tänään keskustelemme laivanrakennusteollisuudesta, risteilylaivoista ja kestävästä kehityksestä. Keskustelijoina on minä, Elina Valovirta, joka tutkin englanninkielistä kirjallisuutta. Keskustelukumppaninani on Eini Haaja, joka tutkii laivanrakennusteollisuuden vihreää siirtymää. Olemme molemmat Turun ihmistieteiden tutkijakollegiumin tutkijoita ja yhteistä meille on merentutkimus ja kestävä kehityksen teemat, sekä tietysti Karibia. Tuo paikka johon Einin tutkimia laivoja valmistuu Turussa, ja jonka fiktiivistä merta minä tutkin Turusta käsin. Emme kuitenkaan puhu tänään orjalaivoista, vaan lemmenlaivoista, lainatakseni Kaisa Ilmosen kiteytystä siitä, miten laivat ja meri kietoutuvat elimellisesti Karibian alueen historiaan ja nykyisyyteen. Puhumme siis risteilylaivojen kestävästä kuvioista tänään. Tervetuloa Eini tähän keskusteluun, ja kerrotko ensin lyhyesti mitä kestävä kehitys merenkulussa tarkoittaa tai voi tarkoittaa, sinun tutkimukses näkökulmasta.

Eini: Kiitos Elina, ihan superjännittävää olla täällä, hauska päästä podcastiin mukaan ja sanoisin että nyt olet kyllä asian ytimessä ensimmäiseen kysymykseesi kanssa. Kun niin paljon puhutaan tästä kestävästä kehityksestä, vihreästä siirtymästä, sitä mainostetaan et sitä tehdään paljon ja hienosti menee, mut mitä se oikeasti tarkoittaa? Se on melkoinen kysymys monestakin syystä. Mä itse olen lähestynyt sitä asiaa ekoinnovaatioiden näkökulmasta tutkimuksessa, ja nehen tarkoittaa sitä että... Tuotteita, palveluja, prosesseja, voidaan tehdä vähemmällä ympäristökuormituksella kun nykyisellään. Sellaisten ratkasujen kehittämistä. Mut sen lisäksi että muutetaan

nykyistä tekemistä, nykyisiä asioita mitä meil on ympäristöystävällisemmäksi, niin se voi olla paljon muutakin. Puhutaan hiilikädenjäljestä jalanjäljen rinnalla, eli kun jalanjälki on niin kuin sitä ympäristöhaittaa mikä asioista tulee, niin kädenjälki on ympäristöhyötyjä, semmosta tekemistä millä voi auttaa vaikka muita toimijoita vähentämään heidän hiilijalanjälkiä, tekemään niin kuin positiivisella puolelkin juttuja. Sen sijaan et vaan kehitetään sitä, mitä meillä nyt on paremmaksi, niin asioita voidaan tehdä ihan uudellakin tavalla ja siin pitäis ehkä niin kuin hyvinkin avarakatseisesti suhtautuu asioihin, ja myöskin sen takia että... Se, että nyt fokusoidutaan kauheesti tähän hiilikeskusteluun, niin miten se suhtautuu esimerkiksi luontokatoon liittyviin kysymyksiin. Voi olla, jossain vaiheessa havaitaan että se vaatiikin taas toisenlaista lähestymistapaa.

Tää koko kestävän kehityksen keskustelu on valtavan monimutkasta, ja riippuu tosi paljon keneltä siitä asiasta kysyy et nyt kun mä tutkin tätä täs meriteollisuuden kentässä, niin sielläkin se voi tarkoittaa tosi monia eri asioita riippuen siitä keneltä kysytään. Et jos kysyy sitä joltakin moottori- tai laitevalmistajalta, tai jätteenkäsittelyjärjestelmän toimittajalta tai joltakin, joka toimittaa sinne sohvia tai kattopaneeleita, niin se on ihan eri asia. Se tekee tästä ehkä vaikeetakin, täs teollisuuden kentässä et puhutaan että nyt kaikki riemulla tähän vihreään siirtymään, mutta se et mitä kunkin käytännössä pitäis sille tehdä, niin se on tosi vaikea kysymys. Ja siihen ei ole selkeitä vastauksia.

Elina: Ja varmasti moni on samaa mieltä siitä, että merenkulkuun liittyy elimellisesti kestävä kehitys. On vaikeeta ajatella laivoja tai merenkulkua ilman ympäristövaikutusten pohdintaa. Mutta just niinku sanoit et miten tämä tapahtuu ja tää kiinnostaa maallikkoa tietysti, kuten minua mikä olen tähän sun tutkimusaiheeseen liittyen, niin suuri yleisö näkee oikeestaan vaan pienen osan laivan suunnitteluun ja rakentamiseen liittyvästä prosessista ja niist kestävyysratkaisuista mitä tapahtuu siellä ikään kuin suunnittelupöydällä tai siellä ikään ku kannen alla. Ne mitä me nähdään on esimerkiksi, tulee mieleen nyt äkkiseltään toi Viking Linen Gracen rottoripurje-kokeilu, uuden Viking Gloryn hävikinesto buffet-ruokailuis. Nää nyt vaan kaks pientä esimerkkiä, jotka on saanut mediahuomiota. Samoin myös eri laivayhtiöiden sivuilla kerrotaan heidän laivojen uusista vihreist innovaatioista, joita laivat hyödyntää. Näitä voidaan pitää myös kilpailuvaltteina, koska uutuudet ainakin jossakin määrin kiinnostaa tai houkuttaa asiakkaita ja yleisöä. Nää ei oo siis tietystikään helppoja nää kestävyysprosessit teollisuudessa eikä missään muussakaan toiminnassa missä me sitä mietitään. Eli millaisia ne haasteet täs prosessissa on, toimittajien ja telakan tai laivan omistajan eri näkökulmista. Kerro hiukan niistä haasteista mitä sä oot havainnut.

Eini: Mielelläni. Mähän oon siis tehnyt tutkimusta tämmösessä Business Finlandin rahoittamassa Cuscon hankkeessa, ja sen puitteissa oon haastatellut laajasti meriteollisuuden yrityksiä. En voi itsekään väittää olevani sillä tavalla teknisten asioiden ekspertti et nää perustuu näiden yritysjohtajien ja managereiden näkemyksiin siitä, et miten miten tilanne kehittyy ja miten maailma makaa. Hienoa et kysyt näistä haasteista koska tosi paljon me kuullaan vaan niitä

menestystarinoita, ja miten edelläkävijät hienosti hoitaa asian ja se on hienoa, se on mahtavaa, me tarvitaan se puoli, mutta... Pitää myös tunnistaa ne vaikeudet ja ne kipukohdat. Jos me ylenkatsotaan niit vaikeuksia, niin se ei ainakaan edistä sitä et kaikki lähtis tähän mukaan tähän vihreään siirtymään. Esimerkkejä tarvitaan, mut pitää tunnistaa ne kipukohdat, koska tää ei oo tosiaan helppoa kaikille, ja pureutua niihin. Täs tutkimuksessa on saatu kasapäin sitte kerättyy näitä monenmoisia haasteita mitä siihen, niinku äsken kerroin, nii eri toimijoille se näyttäytyy hyvin erilaisena, niin mitä haasteita kukin siinä näkee. Voisin ehkä nostaa kolme semmosta keskeistä tavallaan ongelmakohtaa tässä meriteollisuusyrittöyden verkoston kentässä mitä sielt on tullut esiin.

Ensimmäisenä voisni ehkä nostaa tän, äh, kuulostaa ehkä kliseiseltä mutta tiedonjaon ongelmat. Teollisuuden ala, jos puhutaan nimenomaan risteilijöiden rakentamisesta, niin on projektiteollisuus. Eli tehään laiva kerrallaan, jokaiseen valitaan mukaan jossakin määrin eri toimittajia, eli tää ei oo semmonen selkeärajainen verkosto, minkä kesken voitais sopia, et näin me jaetaan meidän tärkeää strategista tietoa. Se vaihtuu projektista toiseen se porukka, mikä haastaa tosi paljon sitä et miten siellä uskalletaan ja halutaan jakaa tietoo parhaista käytännöistä tai uusista ideoista muiden kanssa, että on ongelmallista jakaa tätä tietoa pitkäjänteisesti yli näiden projektien, ja se ei oo ihan helposti ratkaistavissa.

Sitten toinen ongelma on, ehkä liittyen juuri tähän ekaan kysymykseen et mitä täällä ihan oikeasti haetaan. Siitä on aika laaja konsensus ainakin täällä Suomen kentässä siit että ilmastonmuutos on totta, sille pitää jotain tehdä, hiilipäästöt pitää saada alas ja ympäristö pitää ottaa huomioon kaikessa toiminnassa, mutta... Sit kun mennään siihen kysymykseen että kenelle me tätä tehdään ja mitä tarkkaan ottaen tehdään, toisin sanoen mistä joku meille maksaa, nii ollaan tosi vaikean kysymyksen äärellä. Ku katsotaan sitä verkoston ketjua aina sinne turisteihin asti, jotka on nämä risteilymatkustajat jotka maksaa viime kädessä niistä, siitä kaikesta mitä se risteilijä on, niin valitettavasti vaikuttas ainakin näiden kommenttien perusteella mitä mä oon tässä aineistossa saanu, niin turistit tällä hetkellä ei ole valmiita maksamaan ekstrapäätä, että se risteilijä toimisi ympäristöystävällisemmin kuin muut. Mutta se ei tarkoita sitä etteikö maailma ois ehkä menossa siihen suuntaan. Sen myötä risteilyvarustamot on tunnistaneet tarpeen siihen, että tätä pitää viedä eteenpäin ja siin mielessä se kysyntä koko ajan kuitenkin kasvaa. Silti siellä ei oo sitä asiakasta, joka asettais sellasen tarkan, mitattavan tavoitteen. Toisaalta sit regulaatio tulee tähän peliin ja pakottaa pianikin yrityksiä mittaamaan hiilipäästöjään ja raportoimaan sitä. Kyllä pikkuhiljaa menee eteenpäin mut tämmösen, ku täs kentässäkin on paljon pk-yrityksiä, siis pieniä ja keskisuuria toimijoita, joilla on rajalliset resurssit, niin se, että he tietäis mitä tarkkaan ottaen heidän nyt kannattaa alkaa tekemään jotta se vastaa tulevaisuuden regulaatiovaatimuksiin ja tulevaisuudessa asiakkaan toiveisiin, se ei oo ihan yksinkertasta.

Ja tästäpä tullaankin tähän kolmanteen pointtiin sit oikeastaan, eli miten aktivoida tähän vihreään siirtymään vaadittava T&K toiminta koko verkostossa, ei vaan näiden edelläkävijöiden kesken jotka tekee hienoa työtä, mutta myöskin ne kaikki muutkin pitää saada siihen mukaan. Tää on, tää vaatii systeemistä muutosta. Tää on iso asia, ja se vaatii pitkälti eri toimijoita mukaan tähän kenttään. Nyt kun

eletään semmosta maailman aikaa, myös tän koronapandemian jäljiltä esimerkiksi kaikilla ei noita resursseja oo ihan hirveesti ylimäärästä, että et mitä investoida tähän kehitykseen. Se vaatii rahaa keksiä uusia materiaaleja, kokeilla niitä, sertifioida niitä tai rakentaa uusia järjestelmiä. Niitä ei voi ottaa niinku aptekin hyllyltä, niin se vaatii uudenlaista tekemistä, et saadaan kaikki mukaan tähän koko verkostossa.

Nää kolme aika kompleksista asiaa, jotka liittyy toisiinsa on semmosii keskeisiä haasteryhmiä, voisii sanoa mitä täs oon tunnistanu. Mut sit jos sallit, niin ottaisin esille myöskin sitten ylemmältä tasolta ongelmia tähän liittyen. Sen lisäksi että mä oon tutkinu tätä yritys kentässä, niin mä olen siis tällä hetkellä tän ihmistieteiden tutkijakollegiumin ohella istun tuolla Pan-eurooppa instituutissa Turun kauppakorkeakoululla. Siellä tutkitaan tätä yritys kentän ja poliittisen päätöksenteon välistä vuoropuhelua ja sitä vuorovaikutusta, ihan maailmanpoliittisen ja geopolitiittiset myllerrykseen asti. Sit kun ottaa huomioon kehityskulut, megatrendit, niinkun oikein siellä ylätasolla, niin on tärkeää huomata myös sieltä heijastuvat ongelmat tänne, kun tää meidän pieni Suomi ja meriklusteri ja muu täällä, ei olla missään kuplassa vaan vaan kytkeydytään niihin sen tason haasteisiin. Oltiin itse asias viime vuoden puolella haastateltiin muun muassa Euroopan komission virkamiehiä tähän vihreän siirtymän edistämiseen liittyen ja mitä haasteita he kokee sen edistämässä EU:n sisällä. Siel tuli mielenkiintosa näkökulmia siitä, tai itse ehkä tulkittiin enemmän näin että myös tiedonkulkua siihen suuntaan kaivattais aika paljon enemmän. Heil on selvästi se käsitys, et yrityksillä on kova tai draivi viedä tätä eteenpäin ja hienosti menee ja näin päin pois, mut ehkä se tuntuma siihen et miltä se näyttäytyy pienil ja keskisuurille yrityksil, mitä haasteita siellä on, niin siihen ei ehkä ollu ihan sellasta kosketuspintaa. Sitten sielläkin on tää et kuka kattaa nämä kustannukset tästä, että yritys kentässä odotetaan paljon julkista tukea tähän siirtymään mitä toki nyt on paljon saatavillaki, mut sit taas toisaalta siellä poliittisen päätöksenteon tasolla koetaan et yrityksillähän ne ratkaisun avaimet on ja halu parantaa asioita. Ja et se edistää heidän kilpailukykyään, niin siinä on vähän semmosta muna-kana asetelmaa.

Sit vielä sen voisi nostaa viimeisenä esille, että kun näiden yritysten kilpailuympäristö ei pääty EU:n rajoihin eikä myöskään ilmasto pääty EU:n rajoihin, vaan me eletään vielä sit isommassa systeemissä tällä pallolla. Miten reguloida tätä EU:n sisällä, tätä vihreää siirtymää eteenpäin niin, että nää yritykset pystyy silti kannattavasti tässäkin hetkessä toimimaan globaaleilla markkinoilla jossa kilpailijat ei joudu investoimaan ja käyttämään resursseja näihin asioihin. Olkoonkin pitkällä tähtäimellä se varmasti luo kilpailuetua, mut tässä hetkessä niin se on haastavaa. Siinä sit taas poliittiset päätöksentekijät joutuu siihen, että heidän pitää laajentaa tää oma vaikuttamisensa siihen, et miten tää vihreä siirtymä saadaa yhtä lailla edistymään myös muualla maailmaa.

(aaltojen kohinaa)

Elina: Aivan. Entä näiden lukuisten ongelmien tai kipukohtien lisäksi niin millaisia mahdollisuuksia sä löydät?

Eini: Onneks niitä on kuitenkin tosi paljon. Vaikka niitä ongelmiakin on tässä, mutta kyllähän täs on paljon mahdollisuuksia ja on ihana elää tällasta ison muutoksen, transformaation suoraan sanottuna, aikaa et paljon on meneillään. Tätä muutosta vihreään siirtymään edistetään sekä kepein että porkkanoin, regulaattorit kannustaa ja pakottaa tähän ja toisaalta on myös sitten paljon eri näköstä tutkimus- ja kehitysrahaa saatavilla, kunhan vaan saadaan kaikki myös hyödyntämään tää käytössä olevat, käytettävissä olevat resurssit tähän siirtymään. Esimerkiks tää (hiilipäästölaskenta mistä) [15:16] paljon puhutaan ja mitä otetaan jatkuvasti enemmän käyttöön yrityksissä. Sehän auttaa ei vaan raportoimaan ja mittaamaan asioita, vaan myös oikeasti tunnistamaan ne keskeiset ongelmakohdat ympäristön kannalta ja auttaa silloin ehkä osoittamaan paremmin sitä tietä, askel kerrallaan et mitä asioita meidän on ratkaistava. Et pitää vaan hyväksyä se, et tähän ei ehkä oo semmost yhtä isoa ratkaisua jonka joku tulis meille tuomaan, vaan se pitää pala palalta mennä tätä kokonaisuutta eteenpäin. On se kuitenkin varmasti ihan fakta, et tässä asiassa eteneminen ja etenkin olemalla siinä proaktiivinen ja edelläkävijä, niin luo globaalisti kilpailuetua. Vaikka ympäristöasiat ei ole niin suuressa arvossa välttämät joka puolella maailmaa niin kyl se kuitenkin pikkuhiljaa varmasti joka puolella tulee esiin, että tätä halutaan edistää. Silloin niillä jotka sen on jo hyvin sen kenttensä hoitaneet ja ratkaisuja keksineet, ehkä jopa asettaneet standardeja kansainvälisesti tässä, niin on etulyöntiasemassa ja sitten luovat myös ratkaisuja muille aloille jopa. Risteilijäkin on niin melkoinen kokonaisuus ja siihen sisältyy niin monenmoista tekemistä et kyl siitä riittää ratkaisuja hyödynnettäväksi muillekin aloille.

Elina: Aivan. No minkälaisia ne konkreettiset toimenpiteet vois olla, jos ajatellaan sitä mitä voidaan tehdä kestävän merenkulun tai laivanrakennuksen hyväksi. Mitä konkreettisia askelia sä kehotat otettavan täs toiminnassa, kun sä mietit sun tutkimuksen tuloksia?

Eini: Erittäin hyvä kysymys ja se tässä on päivittäin itse asiassa pohdinnassa et mitä vois eri toimijoille, niin kuin tässä mainitsin eri tasoilta toimijoita yritän täs ymmärtää ja tuoda heille jotain ajatuksia. Jos nyt jotain nostaisin tässä esiin, liittyen juurikin niihin haasteisiin mitä tunnistettu on ja joita pitää lähteä ratkomaan, niin tää tiedonkulun kehittäminen kaikis mahdollisissa muodoissa. Toki paljon helpommin sanottu kuin tehty, mut et siihen sisältyy erilaiset digitaaliset ratkaisut. Esimerkiks tähän hiilijalanjälkilaskennan automatisointiin verkostoissa, niin ettei se olis sellast ylimääräistä tekemistä kaiken arkisen tekemisen päälle, vaan et se olis... Ikään kuin automaattisesti kulkis siel taustalla ja auttas meitä näkemään mitä pitää kehittää. Sit toisaalta tiedonkulku ihan tällasen niin kuin... Me ollaan kuitenkin kaikki ihmisiä, myös näissä yrityksissä nää yritysjohtajat ja sil on tosi suuri, olen havainnut, merkitys sillä et millä intohimolla näitä asioita viedään eteenpäin. Tiedonkulku myös sen suhteen että kun se yhteinen visio on vähän hakusessa, et mihin täs pyritään. Sen konsensuksen laatimiseksi sellanen ihan vaan et ihmiset enemmän taas korona-ajan jälkeen tapais toisiaan näiden teemojen puitteissa, ei vaan ne edelläkävijät, toki

on tärkeää heistä saada esimerkkiä mut et tosiaan saatas ne kaikki pienemmätkin ja hankalammassakin asemassa olevat toimijat mukaan siihen keskusteluun, tunnistamaan ne hyödyt ja mahdollisuudet ja motivoitumaan tähän tekemiseen. Se on ydinasia ja siinä tiedonkulun kehittämisessä ei kenenkään parane odottaa muita tekemään sitä sun puolesta, vaan olla itse jokaisen aktiivinen tiedon hakemisessa, mennä paikalle niihin tilaisuuksiin missä näit puhutaan, osallistuu sen tiedonkulun kehittämiseen. Ehkä iso osa ongelmaa on se, että kaikki odottaa et joku muu tulisi tekemään sen ratkaisun tai tois ne ohjeet mun eteen. Täs systeemises muutokses vaaditaan jokaselta toimia.

Sitten jos vielä jotain muuta voisin heittää tähän niin tää tuleva regulaatiohan näyttäytyy osittain aika sumuisena tälle yritys kentälle, joilla ei oo ymmärrettävästikään aina aikaa perehtyä siihen, ja toisaalta regulaattorit itsekin sitä pähkäilee et mihin suuntaan tätä viedään, niin sen ehkä ennakoivampi selkeyttäminen auttais myös luomaan sitä yhteistä päämäärää kenties. Sitten tekemään niitä kannustimia tähän ekoinnovointiin ja myös siihen liittyvään yhteistyöhön mikä oli sit täs projektiteollisuudessa se yksi hankala juttu.

Sit viimeisenä juttuna tän osaamisen brändääminen esimerkiks nyt Suomessa. Me itse puhutaan siit paljon ja me tiedetään se. Sitä myös isosti yritetään viedä esille kansainvälisesti, mut sitä ei voi kyllä koskaan tehdä liikaa. Et, jotta tää vietäs tää viesti myös sille yksittäiselle turistille, joka siel jossain Miamissa miettii, että mitenkäs minä vietän lomani, onko se mikä näistä risteilijöistä vai onko se peräti joku muu lomanviettotapa. Että sielläkin asti ymmärrettäisiin se ympäristöarvojen merkitys, niin se vaatii silkkaa markkinointityötä. Näin mä sen kokisin ja silloin siihen pitää saada myös se koko verkosto mukaan rummuttamaan sitä asiaa, niin kyl sille sit maksajakin jossain muodossa löytyy ja se kilpailukyky realisoituu.

Elina: Eli tarkoitat siis sitä, että tarvitaan kannustimia, tiedonkulkua ja sen aktivointia. Ja sitten viimeisenä vielä... Mikäs se viimeinen nyt oli se...

Eini: Tämmönen markkinointi ja brändääminen.

Elina: Aivan brändäys kyllä, kyllä, elikkä brändäys ja tiedonkulku olis nää kolme tämmöstä toimenpidettä, joita vois tehdä konkreettisesti, sit...

Eini: Saanks mä vielä lisätä siihen brändäämiseen semmosen pointin et se on myös sellanen motivaattori, mitä kaikki yritykset ei ehkä edes hoksaa. Jos he lähtevät esimerkiks tätä hiilijalanjälkeä pienentämään tai muuten tekemään ympäristötekoja, et millä kaikilla tavoin he vois markkinoinnissaan sitä hyödyntää. Kaikil ei oo tätä näkymää niin myös siinä vois heitä auttaa ja ehkä me just tämmöses kauppakorkeakoulun tyyppisessä organisaatios voidaan siin olla avuksi, eri hankkeissa.

Elina: Nimenomaan eli paljon on tehtävää, paljon on vielä selvittämättömiä asioita.

Nyt lopuks siirrytään tämmösiin vähän lyhyempiin kysymyksiin jossa mä esitän sulle muutamia karrikoituja väitteitä tutkimuksesi pohjalta ja sä saat kumota

tai vahvistaa ne ihan ihan kahden virkkeen vastauksin. Nää on nyt muodostettu nää väitteet nyt sun ja Jouni Saarnin ajankohtaiskatsauksen pohjalta, jossa te kompaktis muodossa esittelette kestävyysnäkökulmia laivanrakennusprosesseissa. Tää on löydettävissä helposti verkosta ton CCR-yksikön sivuilta, se on siis kauppakorkean tutkimusyhteistyöhön profiloituva tutkimusyksikkö ja oot toiminu tässä mainitsemassas Cuscon projektissa, Sustainable Ship Building Concepts. Tää tavoite on kartoittaa ja luoda, tai siis projekti on päättynyt jo, oli kartottaa ja luoda kestäviä ratkasuja jo siellä laivateollisuuden suunnitteluvaiheessa. Sitten tässä sun tutkijatohtorin projektissas jatkat tän aihepiirin tutkimusta mainitsemillas tavoilla, niinku äsken meille oot avannut. Ensimmäinen väite kuuluu näin.

Eini: No ni... (naurua)

Elina: Laivanrakennusteollisuuden eri toimijat on erillisiä saaria, ja näin tulee ollakin.

Eini: No ei. Kyl tää kuvasi, niin no, kaikki liittyy aina kaikkeen mutta kyl tää vaatii kaikilta yhteistyötä.

Elina: Kyllä. Korostat erityisesti tällasta integraatiota ja verkostoja.

Eini: Juu, kyllä vaan.

Elina: No entäs sitten, seuraava väite, avaimet käteen -periaate ei enää toimi nykypäivänä suhteessa kestävyden toteuttamisen laivanrakennuksessa.

Eini: No kyllä äskeiseen liittyen sanoisin tähänkin, että ei. Kyllä tää risteilijäkin on valtava, kompleksinen tuote ja siinä on paljon erilaisia rajapintoja mitkä vaatii yhteensovittamista. Myös sit tää merellinen ympäristö luo monenlaisii vaatimuksia esimerkiks materiaaleille ja kaikelle mahdolliselle siellä. Näitä ratkaisuja ei oo ihan helppo toteuttaa kenenkään missään siiloissa tai omissa kopeissa, vaan kyl se vaatii paljon yhteensovittamista ja yhdessä rakentamista.

Elina: Aivan. No sitten kolmas väite mitä jo sivusit tossa, elikkä risteilymatkustaja ei halua maksaa ekstraa risteilyn ympäristöystävällisyydestä. Pitääks tää paikkansa?

Eini: Tää on...

Elina: Tiedetäänkö me sitä vielä?

Eini: Sen perusteella mitä olen asiasta viisaammilta kuullu tällä alalla, niin eivät ole valmiita maksamaan juurikaan lisää. Toki tää vaihtelee paljon ehkä alueittain että... Kariikoidusti voidaan sanoa, että yhdysvaltalaisia ei kauheesti kiinnosta tämä homma ainakaan vielä. Sit taas Saksassa esimerkiks on kasvavaa kiinnostusta sille et mikä on lomanvieton ympäristöjalanjälki, jos toteutan sen tämmösellä

risteilylaivalla ja vielä lennän sinne risteilylle jonnekin Välimerelle tai Karibianmerelle. Kyllä se näin on toistaiseksi et sitä maksajaa ei sieltä välttämättä löydy, mutta todennäköisesti se kyllä muuttuu. Jos pistetään sit taas eri varustamoita vaikka vierekkäin tai risteilyvaihtoehtoja, niin voihan olla kuitenkin niin että jos ne on saman hintaisia, niin ehkä asiakas silloin valitsee niistä sen ympäristöystävällisimmän, jolloin se on jo kilpailuetu vaikkei hän varsinaisesti maksaisi siitä lisää.

Elina: Nimenomaan ja toki varmasti turisti- tai risteilijäjoukko ei ole homogeeninen.

Eini: Juurikin näin, juurikin näin.

Elina: Niinku sanoit et on näitä erilaisii vaihteluita, eli tässäkin voimme toivoa, toivoa tulevaisuudelle positiivista kehitystä. No nyt sul on tätä kollegion kautta jäljellä vielä pari vuotta. Mitä aiot tehdä seuraavaksi tutkimukses kohdalla, lyhyesti?

Eini: No tämä sama monen tason asian ymmärtäminen ja kipukohtien tunnistaminen täs jatkuu ja tota... Tosiaan tost Cuscon projektista oli puhetta, iloksemme ollaan, päästään jatkamaankin sitä Business Finlandin rahoituksella Cus Flow-nimisessä hankkeessa. Myös muuta rahoitusta on esimerkiks Suomen ulkomaankaupan edistämisrahastolta tulevan hankkeen muodossa ja liikesivistysrahastolta muutoshankkeen muodossa, joissa kaikissa sivutaan tätä suomalaisen yrityscentän, erityisesti meriteollisuudessa kilpailukykyä vihreän siirtymän puitteissa et miten sitä viedä eteenpäin joten... Paljon tässä tekemistä riittää ja on myös mukava tehdä tiiviissä yhteistyössä näiden hankkeidenkin myötä tän yritystoimijoiden kanssa vähän yhdessä pohtii tätä asiaa. En missään tutkijankammiossa tätä setvi, vaan aika tiiviisti näiden toimijoiden itsensä kanssa. Kun heillä aika menee siihen päivänpolttavaan askareiden hoitamiseen ja dedlainien tavoittamiseen, niin tämmöset tutkijat pystyy sit vähän kauempaa katsomaan näitä linkkejä ja ehkä tuomaan uusia näkökulmia siihen. Kyllä tässä tekemistä riittää mut ollaanpahan tärkeän asian äärellä.

Elina: No viimeseks mä kysyn sulta sitten ihan muunlaiseen tekemiseen liittyvistä asioista, eli... Pikakysymyksiä mereen ja veteen liittyvistä asioista. Vastaa ihan vaan nopeesti sillä mikä tulee ekana mieleen.

Eini: Saanko vähän perustella?

Elina: Hyvin vähän. (naurua)

Eini: Selvä.

Elina: Oletko valmis?

Eini: Olen valmis.

Elina: Noniin. Järvi vai meri?

Eini: Meri, olen kasvanut meren äärellä.

Elina: Risteily vai oma vene?

Eini: Molemmat on kivoja. Mul ei oo koskaan ollu omaa venettä, joten risteilijä, sillä pääsee ehkä kauemmaksikin.

Elina: No entäs sitten uima-allas vai avovesi uimiseen?

Eini: Molemmat on kivoja. Mä oon sellainen vilukissa, lämmitetty uima-allas on tosi kiva vaikkei se tähän kestävyyshommaan oikein nyt sovi mutta... (naurua) Vastaa sen.

Elina: Purjevene vai moottorivene?

Eini: En oo itse päässyt ikinä kunnon purjevene purjehdukselle! Mä vastaan moottorivene, toivottavasti se kulkee jollakin vähäpäästöisellä.

Elina: Ja sitten viimeseks, mikä on sun mielestäs maailman kaunein merimaisema?

Eini: Oi... Olen onnekseni päässyt ympäri palloa näkemään hienoja merimaisemia, mut ei oo Turun saariston voittanutta. Kyllä tää oma merimaisema täällä on kaikkein rakkain ja kaunein.

Elina: Kiitos Eini.

Eini: Kiitos. Oli hauskaa.

(aaltojen kohinaa)

Elina: Tämä oli Aallonharjalle -meritutkimus podcastin jakso. Kiitos että viihdyit seurassamme.