



Merikotkassa on tavoitteena palvelua sekä taloutta, ihmisiä että luontoa. Kunnianhimoinen ajatus ottaa meri ja meriliikenne kokonaisuutena haltuun on vaatinut monien tahojen ja tutkijayhteisöjen kokoamista yhteen.

Merikotka liittää jo kauniisti

Kolmatta vuotta toimivasta merialan tutkimuskeskuksesta on kehkeytynyt alansa asiantuntija, jota kuullaan ja osataan hyödyntää logistiikan ja turvallisuuden kehittämisessä. Hankkeiden kautta keskuksen siipien suojissa puurtaa jo noin 25 osajaa.

■ –Aloimme tavoitella noin 50 hengen tutkijayhteisöä. Kun siitä on koossa noin puolet, ei ole syytä madaltaa tavoitetta, muistee Terhi Lindholm kolmen vuoden takaisia suunnitelmia. Tavoitteita hahmoteltiin tuolloin toimintaansa viritteleville Kotkan uudelle meriturvallisuuden ja -liikenteen tutkimuskeskukselle.

Nyt tutkimuskeskus Merikotkan toiminnanjohtajana häärivä Lindholm arvioi keskuksen alkutaipaleen sujuneen suotuisasti.

–Lähdimme liikkeelle muutamista professuureista, joita hoitamaan saimme hyvät tyypit. Toiminta on laajentunut hiljalleen hankkeilla, joita on pidetty hyödyllisinä ja joihin olemme saaneet rahoitusta. On synnytetty ensin yliopistoihin ja korkeakouluisiin professuurien ympärille tutkijaryhmiä ja sittemmin näille yhteisiä hankkeita, Lindholm kuvaa etenevästi. Hän muistuttaa, että hyvätaisoisen ja tunnetun tutkimusyksikön synnyttäminen ja kehittäminen vie vuosia. –Tiedeyhteisöissä pidetään kymmentä vuotta aikana, jossa voi tulla tunnetuksi ja arvostetuksi. Sitä ajatellen meillä ei ole vielä kiire. –Emme ole myöskään kokeneet ulkopuolelta sellaista painostusta, että nyt pitäisi tulla enemmän tulosta. Kotkassa tajutaan, että kehittämis- ja tutkimustyö ottaa aikansa, Lindholm päätelee.

Hyvä pohja ponnistamiselle

Tavatessamme kolme vuotta sitten Lindholmin kanssa hän arveli, että Merikotkan synny-

tämiseen ja kehittämiseen sitoutuneet yliopistot, Teknillinen korkeakoulu sekä maakunnan oma ammattikorkeakoulu tarjoavat osaamisellaan ja kontakteillaan tukevan pohjan lähtee liikkeelle.

–Näin on käynyt. Saimme niiltä verkostojen synnyttämiseen yhteydet esimerkiksi Viron ja Venäjän tutkijayhteisöihin. Ihmisten henkilökohtaiset verkostot ja tunnettuus ovat hyvin tärkeitä näissä asioissa. Sen suhteen meillä ei ole valittamista. Tutkijoidemme asiantuntemus on tiedossa, Lindholm sanoo.

Tutkimukset eivät pölyty hyllyillä

Merikotkan lähtökohta oli tehdä poikkitieteellistä ja soveltavaa tutkimusta, jota voi hyödyntää taloudellisissa ja poliittisissa päätöksenteossa.

Se myös halusi osallistua meriturvallisuutta ja logistiikkaa koskevaan keskusteluun ja tuottaa julkaisutoimintaa.

–Avainasemassa on vuorovaikutus tutkijayhteisöjen kesken Suomessa ja Itämeren alueella.

–On myös ollut tärkeää, että meillä on ollut hankkeita, jotka eivät jää hyllyihin pölyttymään,

vaan joilla on käytännön merkitystä. Hyvin julkisuutta saanut OILECO-hanke oli siinä tärkeä, koska sen tuloksia on voitu ottaa jo käyttöön pelastustoimessa, Lindholm mainitsee.

Oljyonnettomuuksien varalta tärkeää tietoa tuottanut OILECO ja sen kaltaiset hankkeet ovat tuoneet Merikotkan nimeä tunnetuksi rajojemme ulkopuolellakin. Ne ovat antaneet uskottavuutta keskuksen työlle.

–Yksi osoitus tästä on, että esimerkiksi liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt meiltä lausuntoja. Professoreitamme pyydetään myös esitelmöimään kansainvälisiin seminaareihin ja kokouksiin, myös tästä tutkimuskeskustamme, joka on varsin ainutlaatuinen viritelmä, Lindholm sanoo.

Hankkeita syntyy hankkeiden päälle

Merikotkasta on lähtenyt näinä päivinä useita hankkeita mahdollisille rahoittajille. Tutkimuksen kohteet ja hankkeet syntyvät Lindholmin mukaan kuin missä tahansa tiedeyhteisössä, vaikka kyse onkin yhteisöjen yhteisöstä.

–Yksi tutkimus synnyttää tiedon siitä, että asiaa on tutkittava lisää. Keskusteluissa keskenämme ja yritysryhmämme kanssa syntyy niin ikään ideoita. Kiinnostavat ja merkitykselliset kysymykset päätyvät sitten hankkeiksi, joilla käymme hakemaan rahoittajaa.

–Kun teemme poikkitieteellistä työtä, monet eri tutkimuslaitoksissa tehtävät tutkimukset linkittyvät toisiinsa ja tukevat toisiaan, Lindholm selvittää.

EU-rahoja saa odotella

Tämän päivän yliopistoelämässä suuri osa tutkijoiden ajasta menee erilaisten hakemusten tekemiseen, kun kaikki kilvoittelevat ulkopuolisesta rahoituksesta.

Myös Lindholm myöntää, että rahoituksen järjestäminen leimaa aika lailla Merikotkaa. Sen toiminta kun perustuu kutakuinkin kokonaan tutkimushankkeisiin.

–Voisimme tehdä jo nyt huomattavasti suuremmalla volyymilla tutkimusta ellei kaikissa



Merikotkan toiminnanjohtaja Terhi Lindholm kiittelee tutkimuskeskuksen onnistumisista koossa olevaa tutkijoiden joukkoa. – Meillä on hyvä porukka ja ilmapiiri tehdä työtä, hän sanoo.

Merikotkan tutkimushankkeita

- SAFGOF on tänä vuonna alkanut kolmivuotinen ja poikkitieteellinen hanke, jossa tutkitaan Suomenlahden meriliikenteen kasvunäkymiä sekä kasvuun vaikutusta ympäristölle ja kuljetusketjujen toimintaan. Hanke on ensimmäinen Merikotkan kaikkia tutkimusaloja yhdistävä hanke. Sen kokonaiskustannukset on 2,2 miljoonaa euroa
- METKU on merenkulun turvallisuuskulttuurin kehittämiseen tarkoitettu 2,5-vuotinen hanke, jonka budjetti on noin 730 000 euroa. Hankkeessa kehitetään käytännön työkaluja merenkulun riskienhallintaan. Hankkeessa on viisi työpakettia, joista vastaavat neljä eri tutkimusyksikköä.
- OILECO on tunnetuin Merikotkan hanke, joka toimi vuosina 2005-2007 ja jolle on menossa jatkohanke. Siinä on selvitetty luonnontaloudellisten arvojen merkitystä öljyvahinkojen torjunnassa ja häittöjen minimoimista Suomenlahdella. Hankkeen virolaisena partnerina on ollut Tarton yliopisto. OILECO on ”päätöksenteon työkalu”.
- TRALIA selvittää transitoilienteen lisäarvopalveluja ja mahdollisuuksia niiden kasvattamiseen kesien 2008 ja 2009 aikana.
- Muita eri vaiheissaan olevia Merikotkan projekteja ovat muun muassa talvimerenkulun hanke MS GOF, Suomen ja Venäjän välisestä kuljetuslogistiikka kehittävä TRANSOGF ja tuotetiedon hallintaan liittyvä TYLOGE.
- Lisää tietoa Merikotkan hankkeista on luettavissa osoitteessa www.merikotka.fi/projektit

EU-ohjelmissa olisi tapahtunut tälle vuodelle lykkäyksiä, hän kuvaa.

Viime vuonna alkaneen uuden ohjelmakauden rahoja on saatu hänen mukaansa hitaasti liikkeelle.

–Osin sen vuoksi meiltä on lähtenyt nyt useita hakemuksia, kun rahoitusohjelmatilanne on helpottunut. Ensi vuodeksi jätetyt hakemuksemme tietävät toteutuessaan parin miljoonan euron arvosta tutkimus Lindholm kertoo.

Tärkeää Merikotkalle olisi myös uuden Kaakkois-Suomen ja Venäjän välisen ohjelman (ENPI) saaminen liikkeelle.

–Sen piti avautua vuoden alusta. Nyt odotetaan tulevan vuoden alkua. Murta pelättävissä on, että asia viivästyy jälleen poliittisista syistä. Viime viikollahan uutisoitiin, että Puola ja Baltian maat haluavat jarrutella asiassa Venäjän painostamiseksi, Lindholm harmittelee.

Poikkitieteellisyys on hankiala asia

Kerran kuukaudessa kokoustaant pitävät Merikotkan professorit pitävät ”meriamiaistaan” Kotkassa kaksi viikkoa sitten.

Parituntisessa kokouksessa keskittyivät tutkimusten vetäjät kertomaan, missä vaiheessa eri hankkeet ovat ja mitä uusia virityksiä oli menossa. Niin ikään selviteltiin yhdessä eteen nouseita tekoja ja vastoinkäymisiä. Tietokannoista, uusista yhteistyöistä, tulevista puheenvuoroista ja vastaavista riitti niin ikään juteltavaa.

–Kirjoita siihen lehteen, että Suomen akatemialta on kutsuunkin turha hakea tutkimusapurahaa poikkitieteelliseen tutkimukseen. Siellä on vain eri tutkimusalojen edustajia, jotka pitävät huolen omasta tutkimusohjelmasta, professorien joukko huokasta kuin yhdestä suusta puheenpidon lomassa.

Valoakin keskuksen tutkimustoiminnan kaltaiselle tutkimiselle on näkyvissä. Sakari Kuikka mainitsi EU:n komission linjauksista, joissa halutaan suuntautua merenkulun tutkimuksessa integroituun riskienhallintaan.

–Teksteissä pureudutaan juuri sellaisiin asioihin ja kysymyksiin, joita olemme yrittäneet täällä nostaa esiin ja tutkimuksen kohteiksi, Kuikka päätteli.

Yhteistyön henkeä kaivataan lisää

Merenkulun professoria järjestelmää tutkiva professori Ulla Tapaninen Turun yliopistosta kertoo olevansa pääosin tyytyväinen Merikotkan kolmen vuoden taivalleeseen.

–Olemme kasvaneet hankehankeelta enemmän yhteen ja arvostamme toistemme tekemistä. On tietenkin kivaa olla mu-

kana kasvavassa ja kehittyvässä yhteisössä, joka myös antaa uusia näkökulmia ja ulottuvuuksia omaankin työhön, Tapaninen kiittelee.

Hän muistuttaa, että logistiikan tutkimus on ollut Suomessa vähäistä. Tutkimisen tarvetta näin ollen riittää alalla, joka käiken lisäksi elää dynaamisista vaihetta ja jonka kansantaloudellinen merkitys on ollut huimassa kasvussa Etelä-Suomessa.

–Se minua harmittaa, että yhteistyökyky Kymenlaaksossa ja koko Etelä-Suomessa ei vastaa sitä, mihin pitäisi päästä. Ei oikein nähdä sitä, että logistiikassa yhden alueen ja alan kehittyminen ei ole toiselta pois. Kilpailu ja työnjako ovat tässäkin asiassa hyödyllisiä. Eivät Turku, Helsinki tai Kotka ole toistensa ”vihollisia”, kun me yritämme pitää huolta tästä suomalaisesta osaamisesta, Tapaninen sanoo.

Pk-sektorille tärkeää työtä

Logistiikan yritystoiminnassa ovat firman pienet. Niinpä on ymmärrettävää, ettei siellä ole käytössä kukaan tutkijoiden ja yritysten välille.

–Merikotkan vastaanotto on ollut siellä hyvää. Logistiikka voimme laittaa alkuun useita-kin pieniä, toisiaan tukevia tutkimushankkeita, joita voidaan hyödyntää melko suoraviivaisesti liiketoiminnassa. TRALIA-hanke, jossa käymme läpi transitoilienteen lisäarvopalveluja ja niiden kehittämistä on tyypillisesti tällainen hanke, Tapaninen mainitsee.

Tutkimushankkeiden synnyttämisessä hänestä on tärkeää vuorovaikutus tutkijoiden ja yritysten välille.

–Merikotkan hankkeet rakentuvat toisen toistensa päälle. Hanke saa uusia ihmisiä kiikutettua joku kysyn minulta keskustelun kuluessa jotakin asiaa, johon joudun toteamaan, että siinäpä ei olekaan tietoa, Tapaninen kertoo.

Uusia virityksiä jatkuvasti

Merikotkan professuurit ovat viiden vuoden mittaisia. Vielä ei olla näin etäällä, jolla on pääteltävä, mikä erityisesti Kotkan kaupungin satsauksesta Merikotkaan on kannattanut.

Niinpä Terhi Lindholminkin ajatukset ovat vihdoin hankkeissa ja yhteistyön verkostoissa, jotta Merikotkan siivet kantaisivat sitä pitkälle tulevaan.

–Yksi tuore virityksemme kohdistuu Venäjän ja itäisen Euroopan tutkimuskeskukseen eli Aleksanteri Instituuttiin. Se yhteistyö voisi tuottaa hedelmällistä tutkimusta, Lindholm kaavaillee.

REIJO HÄMÄLÄINEN



Professori Pentti Kujala Teknilliseltä korkeakoululta on meriliikenteen ja talvimerenkulun turvallisuuden erikoisasiantuntija.



Professori Ulla Tapaninen toivoo Etelä-Suomen tärkeiltä toimijoilta lisää yhteistyökykyä ja -halua.



Kymenlaaksossa ammattikorkeakoulun tutkimusjohtaja Jorma Rytönen on liittynyt joukkoon tämän vuoden alussa.



Helsingin yliopiston kalastusbiologian professori Sakari Kuikka on toiminut osin Kotkassa jo vuodesta 2004.

TIETOA

■ Meriturvallisuuden ja -liikenteen tutkimuskeskus Merikotka on vuonna 2005 perustettu tutkimuskeskus, jonka toimipiste on Kotkan Mussalossa. Keskuksen tavoitteena on muodostaa Kotkan Itämeren keskeinen merenkulun meriturvallisuuden ja meriympäristön osaamiskeskittymä. Tutkimustoiminnan ohella keskuksella on yrityspalvelua ja se on järjestänyt seminaareja, yleisöluentoja ja julkaisutoimintaa

■ Käsitteellistä keskus on noin 25 hengen tutkijayhteisö. Merikotkan toiminta perustuu verkostomaiseen yhteistyöhön. Sillä on professuureja ja tutkijoita Helsingin yliopistosta, Kymenlaakson ammattikorkeakoulusta, Teknillisessä korkeakoulusta ja Turun yliopistosta.

■ Keskuksen tämän vuoden hankkeiden kokonaisbudjetti on 1,1 miljoonaa euroa. Ensi vuoden realistinen kokonaisvolyyymi on 1,1 miljoonaa euroa suurempi. Kuluvaan vuoden hankkeita on hankaloittanut EU:n uuden ohjelmakauden liikkeellelähdön hitaus.

■ Merikotka toimii yhdistyspohjaisesti. Sen hallituksen puheenjohtaja on kaupunginjohtaja Henry Lindelöf ja toiminnanjohtaja on Terhi Lindholm.