

MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA
TURUN YLIOPISTON BRAHEA-KESKUS

PUBLICATIONS OF THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
BRAHEA CENTRE AT THE UNIVERSITY OF TURKU

B 215
2020

SATAKUNNAN SINISEN KASVUN INNOVAATIOALUSTA

Jenny Katila

Anne Erkkilä-Välimäki

Minna Alhosalo

Riitta Pöntynen

Vipuvoimaa
EU:lta
2014–2020



SATAKUNTALIITTO



MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA
TURUN YLIOPISTON BRAHEA-KESKUS

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH
FORSKNINGSCENTRAL
BRAHEA CENTRUM VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS OF THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
BRAHEA CENTRE AT THE UNIVERSITY OF TURKU

B 215
2020

SATAKUNNAN SINISEN KASVUN INNOVAATIOALUSTA

Jenny Katila
Anne Erkkilä-Välimäki
Minna Alhosalo
Riitta Pöntynen

Turku 2020

JULKAISIJA / PUBLISHER:

Turun yliopiston Brahea-keskus / Brahea Centre at the University of Turku
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS
CENTRE FOR MARITIME STUDIES

Käyntiosoite / Visiting address:
ICT-City, Joukahaisenkatu 3-5 B, 5.krs, Turku

Postiosoite / Postal address:
FI-20014 TURUN YLIOPISTO

Puh. / Tel. +358 (0)2 333 51
<http://utu.fi/mkk>

ISBN 978-951-29-7902-8 (Verkkójulkaisu)
ISSN 2342-1436 (Verkkójulkaisu)

TIIVISTELMÄ

Satakunnan sinisen kasvun innovaatioalusta -hankkeessa selvitettiin edellytyksiä sekä elinkeinoelämän että sen toimintaympäristön kestäväen kehittämisen näkökohdat huomioivan yhteiskehittämisen ja innovoinnin toimintamallille Satakunnassa. Tavoitteena oli tuoda Euroopan unionin yhdenmetyen meripolitiikan, sinisen kasvun ja merialuesuunnittelun lähtökohdista tarkastelu Satakunnan alueen tasolle. Alueella arvioidaan olevan vielä hyödyntämätöntä sinisen talouden potentiaalia.

Raportti kuvaa hankkeen keskeiset tulokset. Selvityksessä kartoitettiin Satakunnan sinisen talouden toimijoita ja elinkeinorakennetta keväällä ja kesällä 2018, minkä jälkeen valittiin yritysten, asiantuntijoiden ja julkisen sektorin edustajat teemahaastatteluihin. Selvityksessä tarkastellut toimialat olivat kalatalous (kalastus ja vesiviljely, erityisesti kalankasvatus), matkailu (ml. virkistys- ja kulttuuripalvelut), meriklusteri (merikuljetukset, satamat ja meriteollisuus), energiantuotanto sekä vedenalaiset toiminnot (vesirakentaminen ja sukellus). Aineiston analyysin ja innovaatioalustan toimintamallin laadinnassa haastatteluja täydennettiin Webropol-kyselyllä. Innovaatioalustan toimintamallista järjestettiin kaksi pilottityöpajaa, Kalapaja I ja II. Lisäksi Porissa järjestettiin sidosryhmätilaisuus, Satakunnan sininen aamupäivä. Vertailukohtana ja hyvinä esimerkkeinä kartoitettiin valtakunnallisesti ja kansainvälisesti toimivia innovaatioalustoja, yritysekosysteemejä ja verkostoja.

Yhteistoiminnan tai kehittämisen tarve todettiin kaikissa sinisen talouden toimialaluokissa. Lähes puolet haastatelluista yrityksistä oli ollut jo mukana erilaisissa yhteistyö- tai kehittämishankkeissa, erityisesti matkailualalta. Yli puolet haastatelluista näki alueeseen tai omaan toimialaan liittyvää sinisen kasvun potentiaalia Satakunnassa. Toisaalta kehittämiseen ja innovointiin lähtemisen edellytyksenä nähtiin oman toimialan perusedellytyksien kunnossa olo, erityisesti kalatalousalalla. Suurimmalla osalla haastatelluista oli tarvetta tai kiinnostusta saada uusia yhteistyökumppaneita, toimialarajat ylittäviä tai myös omalta toimialaltaan. Esimerkiksi matkailualan toimijat olivat kiinnostuneita yhdessä oman toimialan toimijoiden kanssa tehtävistä isommista palvelukokonaisuuksista ja -paketeista. Lisää yhteistyötä oltiin kiinnostuneita tekemään myös kuntien ja kaupunkien kanssa.

Yhteiskehittämisen tai sinisen liiketoiminnan kehittämisen haittatekijöinä ja esteinä yritykset mainitsivat kehittämissuunnitelmien ja suunnitelmien konkretisoitumisen yrittäjille, ajan ja resurssien puutteen sekä ennakoasenteet, tiedon puutteen tai kehityksen vastustuksen. Oman organisaation tarpeina nousivat yritysten edustajien haastatteluissa esille verkostoituminen oman liiketoiminnan kehittämiseksi yhteinen myynti, markkinointi tai toiminnan monipuolistaminen sekä ulkopuolinen toimija, joka kerää toimijat yhteen.

Enemmistö kaikista vastaajista oli kiinnostunut osallistumaan sekä yhteiskehittämiseen että innovaatioalustan pilottikokeilussa, toisaalta toiminta ei saisi viedä liikaa resursseja. Resurssien puute vaikutti myös sinisen kasvun ja vähähiilisyden periaatteiden toteutumiseen tai kiinnostukseen. Suurin osa vastaajista arvioi kuitenkin oman toimintansa positiiviseksi sinisen kasvun ja vähähiilisyden näkökulmasta.

Hankkeessa laaditun Satakunnan sinisen kasvun innovaatioalustan toimintamallin toteutuminen edellyttäisi toimiakseen vahvaa koordinoitua ja rahallista tukea. Tavoitteena on pitkäjänteinen ja vakiintunut toiminta, mutta todennäköisin rahoitustapa on hankkeisiin perustuva. Ehdotetun sinisen kasvun innovaatioalustan toiminta perustuu pitkäjänteisesti järjestettäviin työpajasarjoihin kussakin teemassa ja toimialalla. Alueellisten julkisten organisaatioiden yhteinen tahtotila välittyisi hankekentän ja koordinaation avulla yritysmaailmalle. Toimintamallin tulisi antaa verkoston toimijoille mahdollisuus reagoida muuttuviin tilanteisiin. Triple Helix -malli toimii innovaatioalustan toimintamallin eri osa-alueiden vuoropuheluna. Innovaatioalusta tarjoaa yrityksille mahdollisuuksia oman liiketoiminnan kehittämiseen ja innovointiin, alueellisten verkostojen kehittämiseen ja parempaan kuulluksi tulemiseen meri- ja rannikkoalueen kehittämisessä.

Hankkeen toteutti Turun yliopiston Brahea-keskuksen Merenkulku-alan koulutus- ja tutkimuskeskuksen (MKK) Porin yliopistokeskuksessa toimiva Porin toimipiste 1.2.2018–31.12.2019. Hankkeessa työskennelleet MKK:n tutkijat ja asiantuntijat haluavat kiittää Satakuntaliiton myöntämästä EU-osarahoituksesta, Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) toimintalinjasta 2, uusimman tiedon ja osaamisen tuottaminen ja hyödyntäminen. Lisäksi haluamme kiittää hankkeen ohjausryhmään jäseniä, toimitusjohtaja Minna Nore Satakunnan kauppakamarista, toimitusjohtaja Riikka Piispa Rauman kauppakamarista, sekä aluekehitysasiantuntija Krista Tupala Satakuntaliitosta arvokkaista kommentteista hankkeen suunnitteluun ja toteutukseen. Haluamme myös kiittää hankkeen haastatteluihin, kyselyyn ja työpajoihin osallistuneita aktiivisesta osallistumisesta.

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO.....	7
2	MENETELMÄT	9
2.1	Innovointi selvityksen viitekehyksenä.....	9
2.2	Yritysten ja toimijoiden kartoittaminen	10
2.3	Haastateltavien valinta ja ryhmittely	11
2.4	Aineiston analyysi ja innovaatioalustan toimintamallin laadinta	13
2.5	Innovaatioalustan toimintamallin pilotoinnit.....	14
3	SINISEN TALOUDEN KEHITYSNÄKYMIÄ.....	15
3.1	Kalatalous	15
3.2	Rannikko- ja merimatkailu.....	15
3.3	Merienergia	16
3.4	Meriklusteri.....	17
3.5	Muut Satakunnan sinisen talouden toimialat	18
4	HAASTATTELUJEN JA TYÖPAJOJEN TULOKSET	19
4.1	Näkemykset sinisen kasvun potentiaalista ja innovaatioista Satakunnan meri- ja rannikkovesialueilla	19
4.2	Synergioiden kartoittaminen: mahdollisuudet ja kiinnostus sektori- ja toimialarajat ylittävään alueelliseen yhteiskehittämiseen	21
4.3	Konfliktit: näkemykset haittatekijöistä tai esteistä yhteiskehittämiselle tai siniselle liiketoiminnalle	23
4.4	Oman organisaation tarpeet suhteessa sinisen talouden kehittämiseen ja innovointiin.....	27
4.5	Kiinnostus osallistua innovaatiotoimintaan	31
4.6	Oman toiminnan arviointi sinisen kasvun ja vähähiilisuuden periaatteiden toteutumisen näkökulmasta.....	32
4.7	Pilotoinnit	32
4.7.1	Kalapaja II huhtikuussa 2019.....	32
4.7.2	Satakunnan sinisen talouden työpaja lokakuussa 2019	33
5	OLEMASSA OLEVIA INNOVAATIOALUSTOJA JA HANKKEITA.....	35
5.1	SIBE-projekti – Kalankasvatuksen ympärille rakennettava yritysekosysteemi35	
5.2	Turun yliopisto, Bastu®	36
5.3	Demola-innovaatioverkosto	36
5.4	SUBMARINER Network.....	37
5.5	Clean Shipping Project Platform (CSHIPP).....	37

5.6	Green Care Finland ry	37
5.7	One Sea -ekosysteemi	38
5.8	Pro Kala ry	38
5.9	Varsinais-Suomen liiton kumppanuusfoorumi ja Sinisen kasvun verkosto	39
5.10	Fyysiseen sijaintiin perustuvat verkostot ja innovaatioalustat	40
6	SATAKUNNAN SINISEN KASVUN INNOVAATIOALUSTAN TOIMINTAMALLI	41
6.1	Tavoitteet.....	41
6.2	Toimintatavat ja rahoitus	41
6.3	Yhteistyön aihepiirit	42
	LÄHTEET	45
	LIITE 1 TEEMAHAASTATTELURUNKO	50
	LIITE 2 SATAKUNNAN SININEN AAMUPÄIVÄ 31.10.2019	52

1 JOHDANTO

Meri- ja rannikkoalueilla on runsaasti sinisen talouden kasvupotentiaalia. Tulevaisuudessa mereen liittyvien toimialojen odotetaan luovan yhä enemmän työpaikkoja sekä kestävän kehityksen mukaista talouskasvua. Euroopan unionin yhdenmety meripolitiikka (Integrated Maritime Policy) pyrkii edistämään kokonaisvaltaisempaa näkökulmaa meriasioihin lisäämällä eri politiikka-alojen yhteistyötä (Euroopan komissio 2020). Meripolitiikan aloja ovat mm. sininen kasvu ja merialuesuunnittelu.

Sininen kasvu (Blue growth) on sekä käsitteenä että tutkimuksen kohteena melko uusi ala. Siniiseen kasvuun liittyvä strategia hyväksyttiin Euroopan komissiossa vuonna 2012 (Euroopan komissio 2017). Sen avulla pyritään kehittämään EU:n merialojen elinkeinotoimintaa kestävästi, huomioiden meri- ja rannikkoympäristön tila ja ekosysteemipalvelut. Euroopan unionin sinisen kasvun strategiassa on keskitytty viiteen eniten kasvupotentiaalia sisältävään alaan, jotka ovat rannikko- ja merimatkailu, sininen bioteknologia, merienergia, merenpohjan kaivostoiminta ja vesiviljely (Euroopan komissio 2017).

Merialuesuunnittelu (Maritime Spatial Planning) on työkalu, jonka avulla pyritään sovittamaan yhteen eri toimialojen tarpeita huomioiden ympäristön kestäväan käyttöön liittyvät kysymykset (Kaituri et al. 2017). Ensimmäiset merialuesuunnitelmat EU:ssa valmistuvat viimeistään maaliskuussa 2021 kaikissa mereen rajautuvissa jäsenmaissa (Euroopan komissio 2014a). Suomessa merialuesuunnittelussa huomioitavat liiketoiminnan toimialat ovat energia- ja kaivannaisalat, meriliikenne ja meriteollisuus, kalastus ja vesiviljely, matkailu ja virkistyskäyttö sekä bioteknologia (Merialuesuunnittelu 2020).

Satakunnan alueella meri- ja rannikkoalueet ovat perinteisesti olleet talouselämän vetureita. Satakunnan sinisen talouden volyyymiä ei ole erikseen selvitetty, mutta esimerkiksi Pohjanlahden alueella siniseen talouteen liittyvän työllisyyden on arvioitu olevan noin 4 % alueen kokonaistyöllisyydestä (Katila et al. 2019). Satakunnassa arvioidaan olevan vielä hyödyntämätöntä sinisen talouden potentiaalia. Sininen kasvu on mm. Satakunnan maakuntaohjelmassa 2018-2021 yksi kymmenestä kehitysteemasta (Satakuntaliitto 2018).

Satakunnan sinisen kasvun innovaatioalusta -hankkeessa tarkasteltiin edellytyksiä sekä elinkeinoelämän että sen toimintaympäristön kestäväan kehittämisen näkökohdat huomioivan yhteiskehittämisen ja innovoinnin toimintamallille. Selvityksessä haastateltiin Satakunnan merialueella toimivien yritysten edustajia sekä julkisen sektorin ja sinisen talouden asiantuntijoita. Haastattelujen tulosten perusteella tarkasteltiin millaisesta yhteiskehittämisen ja innovoinnin toimintamallista Satakunnan merialueen elinkeinot voisivat hyötyä. Haastattelujen tulosten ja käynnissä oleviin innovaatioalusta-tyyppisiin verkostoihin tutustumisen pohjalta laadittiin toimiala- ja sektorirajat ylittävä alueellisen yhteiskehittämisen malli, joka lisää edellytyksiä systemaattiselle sinisen kasvun innovaatiotoiminnalle Satakunnassa. Tuloksia voi myös hyödyntää muun tyyppisiä yhteiskehittämisen toimintatapoja suunniteltaessa.

Selvityksessä huomioitiin ne toimialat, joiden toiminta tapahtuu meri- ja saaristoalueilla tai hyödyntää merialuetta tai sen resursseja:

- kalatalous (kalastus ja vesiviljely, erityisesti kalankasvatus),
- matkailu (ml. virkistys- ja kulttuuripalvelut),
- meriklusteri (merikuljetukset, satamat ja meriteollisuus),
- energiantuotanto sekä
- vedenalaiset toiminnot (vesirakentaminen ja sukellus).

Selvitys tehtiin Satakunnan sinisen kasvun innovaatioalusta –hankkeessa, jonka suunnitteli ja toteutti Porin yliopistokeskuksessa toimiva Turun yliopiston Brahea-keskuksen Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen Porin toimipiste 1.2.2018–31.12.2019. Satakuntaliito tuki hanketta myöntämällä EU-osarahoitusta Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) toimintalinjasta 2, uusimman tiedon ja osaamisen tuottaminen ja hyödyntäminen. Tässä raportissa kuvataan hankkeen keskeiset tulokset.

2 MENETELMÄT

2.1 Innovointi selvityksen viitekehyksenä

Innovaatioalustan ominaisuudet ja tavoitteet on määriteltävä tapauskohtaisesti, koska yhtä selkeää määritelmää ei ole olemassa. Innovaatio on yksinkertaisesti määriteltynä sellainen tuote tai toimintamalli, joka on otettu käyttöön ja josta on hyötyä käyttäjälleen. Innovaatioalusta tähtää systemaattiseen innovaatioiden tuottamiseen. Esimerkiksi alueiden kehittymiselle lisäarvoa tuottavien yhteistyöverkostojen syntyä voidaan pitää innovaationa (Kolehmainen 2001).

Selvityksen lähtökohtana on yhteiskunnan eri sektorit kattava ja alueelliseen kehittämiseen sopeva Triple Helix eli kolmoiskierre-innovaatiomalli. Se on yhteiskuntatieteen piirissä syntynyt mallikehikko, jota 2000-luvulta lähtien käytetty muun muassa alueellisten innovaatiokulttuurien kehittämiseksi (Lahtonen & Tokila 2014). Triple Helix –malli tarkastelee julkisen hallinnon, yliopistojen ja yritysten välisiä suhteita. Uusi tieto tuotetaan osapuolten yhteistyönä esimerkiksi verkostoissa, tutkimusryhmissä, hankkeissa ja yhteisessä ohjauksessa toimivissa organisaatioissa. Tässä selvityksessä olemme soveltaneet Triple Helix –mallia väljästi.

Innovaatioiden synty-ympäristöt muuttuvat jatkuvasti. Innovaatiot syntyvät usein käytännönläheisesti ja syntyprosessit ovat kaukana tiedeinnovaatioista (Tura & Harmaakorpi 2005, Kallio et al. 2009). Innovaatioita syntyy esimerkiksi eri toimialojen verkostojen välisissä rajapinnoissa. Meri- ja rannikkoalueen sinisen kasvun sektorirajat ylittävä yhteiskehittäminen pohjautuu tähän näkökulmaan. Toimija, joka pystyy ylittämään sosiaalisessa rakenteessa olevan rajapinnan, keksii todennäköisemmin hyvän idean. Näin uudet ideat syntyvät eri taustoista tulevien ryhmien ja ihmisten kohdatessa (Tura & Harmaakorpi 2005, Kallio et al. 2009). Innovaatioiden tekijä tarvitsee luovuuteen liittyvien kykyjen lisäksi hyviä organisointi-, projektityö- sekä tiimityötaitoja. Kehittämiseen, päätöksentekoon, edistämiseen ja implementointiin tarvitaan myös toimeenpanokykyä (Moisio et al. 2009).

Innovaatiojärjestelmät voidaan jakaa kahteen alajärjestelmään: yliopistoista, tutkimuslaitoksista, teknologiakeskuksista ja vastaavista instituutioista koostuva tiedon luomisen ja levittämisen järjestelmä sekä yritysverkostoista koostuva tiedon soveltamisen ja hyödyntämisen järjestelmä. Mainittujen alajärjestelmien dialogi on yhteisten innovaatioprosessien edellytys ja tärkeää myös alueelliseen kehittämiseen tähtäävässä toiminnassa. Se ei kuitenkaan ole helppoa, koska jopa saman alan sisällä perustutkimuksen ja käytännön toimijoiden käyttämät kielet eroavat toisistaan. Tilanne on sama myös eri tieteenalojen, yritystoiminnan ja julkisen sektorin välillä (Tura & Harmaakorpi 2005, Kallio et al. 2009). Meri- ja rannikkoalueella tapahtuva kestävä sininen kasvu ja merialuesuunnittelu edellyttävät eri tyyppisten tahojen vuoropuhelua ja parhaimmillaan sektorirajat ylittävää innovointia. Tämä vuoropuhelu sidosryhmien kanssa on kiinteä osa niin maakunnallista aluekehitystoimintaa kuin merialuesuunnittelua (mm. Kaituri et al. 2017).

2.2 Yritysten ja toimijoiden kartoittaminen

Innovaatiotoiminnan edellytysten selvittämiseksi kartoitettiin Satakunnan sinisen talouden toimijoita ja elinkeinorakennetta keväällä ja kesällä 2018. Satakunnassa sijaitsevia yrityksiä haettiin internetin avoimista tietopalveluista, mm. Kauppalehden yrityshausta. Kerättyjen tietojen pohjalta muodostettiin ajantasainen kuva Satakunnan sinisen talouden elinkeinorakenteesta.

Toimialaluokituksena yrityshauissa käytettiin lähtökohtana Tilastokeskuksen Toimialaluokitusta TOL 2008, joka on Eurostatin hyväksymä Suomen kansallinen versio Euroopan unionin toimialaluokituksesta (Tilastokeskus 2008). Virallisten toimialaluokitusten sekä tilastojen avulla sinisen talouden alaan liittyvien yritysten etsiminen ja määrittely on työlästä. Sinisen talouden yrityksiä ei suoraan löydy tilastoista, tilastot eivät ole ajantasaisia tai yrityksen ilmoittama toimialaluokitus ei kuvaa yritystoimintaa tarpeeksi tarkasti (mm. Katila et al. 2019). Siksi myös tätä selvitystä varten yritykset käytiin läpi yksitellen internetistä tietoa hakemalla. Useista mikroyrityksistä ei ollut pakollisten toimialaluokitusten ja yhteystietojen lisäksi muuta tietoa internetissä, joten kartoitukseen tuli todennäköisimmin mukaan myös sellaisia yrityksiä, joilla on vain ajoittain aktiivista toimintaa tai toiminta on lähes loppunut. Kuolinpesät ja toiminnan päättyneeksi ilmoittaneet yritykset karsittiin jo alkuvaiheessa pois.

Kartoituksessa huomioitiin myös Satakunnan sisävesillä toimivat yritykset, mm. sisävesikalastajat, koska Satakuntaliiton määritelmä sinisestä kasvusta kattaa kaiken veteen liittyvän toiminnan (Satakuntaliitto 2018). Matkailu- ja virkistyspalvelujen osalta yritysten tietoja haettiin kuitenkin vain rannikkokunnista, koska pääpaino oli merimatkailussa. Pääosa näistä yrityksistä ja palveluista on vain osittain luettavissa sinisen talouden piiriin. Satakunnan merialueella toimii yrityksiä, joiden päätoimipaikka on muualla kuin Satakunnassa. Näistä ei haettu erikseen tietoja. Kartoitusvaiheessa todettiin, että melko passiiviset tai muualla kotipaikkaansa pitävät yritykset eivät todennäköisesti ole alueellisen yhteiskehittämisen kannalta keskeisimpiä tekijöitä.

Yrityshakujen perusteella laadittu Satakunnan sinisen talouden elinkeinorakenne sekä kartoituksessa eri toimialoihin luettujen yritysten lukumäärät on esitetty taulukossa 2.1. Toimialojen tilanteesta ja kehitysnäkymistä haettiin tietoja myös kirjallisuudesta ja tilastoista (ks. kappale 3). Olemassa olevien innovaatioalustojen kuvausten teossa on hyödynnetty sekä asiantuntijahaastatteluissa saatua tietoa että internetistä haettuja kuvauksia (ks. kappale 5).

Taulukko 2.1 Satakunnan sinisen talouden elinkeinorakenne ja selvityksessä huomioitujen yritysten lukumäärät. Erityisesti useimpien matkailualan liittyvien yritysten toiminta on vain osin tai ajoittain siniseen kasvuun liittyviä. Tiedot yrityksistä on kerätty vuonna 2018.

Sinisen kasvun toimiala	Yritysten lukumäärä
Kalatalous	177
Matkailu	145
Meriklusteri	94
Energiantuotanto merialueella	5
Vedenalaiset toiminnot	17
Yhteensä	438

2.3 Haastateltavien valinta ja ryhmittely

Selvitykseen koottiin yritysten, asiantuntijoiden ja julkisen sektorin edustajien näkemyksiä innovoinnin toimintamallin edellytyksistä yksilökohtaisilla teemahaastatteluilla, tammikuun 2019 työpajan ryhmähaastatteluilla ja laajemmalle joukolle suunnatulla Webropol-kyselyllä. Lisäksi analysoitiin olemassa olevien innovaatioalustojen toimintamalleja.

Yritysten edustajat haastatteluihin valittiin yrityskartoituksen toimijoiden joukosta. Energiantuotanto sekä vedenalaiset toiminnot jätettiin pois haastatteluista. Satakunnassa ei ole merienergian osalta riittävää yritysjoukkoa, jotta vastaukset olisi voitu käsitellä anonyymisti (ks. myös kappale 3.3.). Siten merienergia oli edustettuna vain asiantuntijoiden joukossa. Vedenalaisiin toimintoihin oli koottu pienehkö, eri tyypisistä yrityksistä koostuva joukko (sukellusta, ruoppausta, vesirakennusta), joiden toiminnan aktiivisuus ja kohdentuminen merialueelle jäi kartoituksessa epäselväksi.

Meriklusterista oli mukana satama-, tavarankuljetus-, ja lastinkäsittelyalan yrityksiä sekä meriklusterialaan liittyviä konsultointiyrityksiä. Matkailualalta oli edustettuna hotelleja, lomakyliä, matkanjärjestäjiä ja -oppaita, vesiliikennevälineiden vuokraus- ja leasingyrityksiä sekä ravintolapalveluita tarjoavia yrityksiä. Matkailutoimialan yrityksiin luettiin tässä hankkeessa vain Satakunnan alueen rannikkokuntiin toimipaikkansa ilmoittaneet yritykset Merikarvialta, Porista, Eurajoelta sekä Raumalta. Kyseisten yritysten tarkempi toimialaluokitus liittyy alueella majoituspalveluja (mm. lomakylät, hotellit, leirintäalueet, asuntovaunu- ja matkailuvaunualueet sekä vuokramökkit) sekä virkistystoimintaa tarjoaviin yrityksiin (mm. vesiliikennevälineiden vuokraus ja leasing, varauspalvelut, matkaoppaiden palvelut, matkanjärjestäjien palvelut, muualla luokittelematon huvi- ja virkistystoiminta). Kuntien ja kaupunkien edustajia haastateltiin matkailuun liittyen, koska meri- ja rannikkomatkailun kehittämisessä paikallisella kaavoituksella ja infrastruktuurilla sekä alueellisella markkinoinnilla on merkittävä rooli.

Kalatalouden osalta yksilöhaastatteluihin valikoitiin yrityksiä, jotka toimivat pääasiassa joko meri- ja rannikkokalastuksen tai vesiviljelyn parissa. Vesiviljelyyn liittyviä yrityksiä oli vain muutama Satakunnan alueella, joten ne yhdistettiin kalastusyritysten kanssa samaan ryhmään. Lisäksi Pan Baltic Scope -hanke sekä Satakunnan sinisen kasvun innovaatioalusta -hanke järjestivät satakuntalaisille ammattikalastajille suunnatun ”Kalapaja” -työpajan Satakuntaliiton tiloissa 14. tammikuuta 2019. Työpajassa pohdittiin ammattikalastajien tarpeita ja näkemyksiä koskien Satakunnan merialueiden käyttöä. Kalapajaan kutsuttiin yli 150 kalatalouden yritystä ja edustajaa Satakunnasta. Kutsut lähetettiin ensisijaisesti sähköpostilla, mutta myös tekstiviestein tai postilla, riippuen siitä, mitä yhteystietoja yrityksestä oli saatavissa. Lisäksi osalle soitettiin joulukuussa 2018. Työpajaan osallistui kymmenen kalastus-, vesiviljely- ja kalastusmatkailualan yrittäjää ja asiantuntijaa, joita haastateltiin kahtena ryhmänä. Ryhmähaastattelujen luonteen vuoksi haastattelujen analyysissä haastatteluryhmää pidettiin yhtenä vastaajana. Ryhmän yleisestä näkökulmasta poikkeavat vastaukset huomioitiin kuitenkin analyysiä tehdessä.

Asiantuntijat valikoitiin hyödyntämällä hanke- ja tutkimustoiminnassa syntynyttä tietoa siniseen talouteen liittyvistä asiantuntijaorganisaatioista sekä internetin kautta päivittämällä ja etsimällä

erilaisten alueellisten ja valtakunnallisten yritysverkostojen ja -alustojen sinisen talouden asiantuntijoita.

Kaikkiaan selvitystä varten haastateltiin 49 henkilöä yksilö- tai ryhmähaastatteluissa. Haastattelut toteutettiin vuoden 2018 kesän ja vuoden 2019 toukokuun välisenä aikana. Kaikki haastattelut nauhoitettiin. Haastattelut ovat luottamuksellisia ja aineisto on käsitelty siten, että tuloksista ei voi tunnistaa yksittäistä vastaajaa. Suurin osa haastatteluista tehtiin puhelimen välityksellä. Osa asiantuntijahaastatteluista tehtiin Business Skypen ja Microsoft Teamsin välityksellä. Ryhmähaastattelut toteutettiin kasvotusten.

Taulukossa 2.2 on esitetty haastateltavien määrät toimialoittain. Webropol-kyselystä on huomioitu vain ne kolme vastannutta, jotka vastasivat vain kyselyyn ja joita ei haastateltu. Kalatalouden ja matkailun edustajien määrä oli suurin, koska joukossa oli runsaasti mikroyrityksiä. Näiden toimialojen edustajat toimivat myös konkreettisesti merialueella ja saaristossa ja ovat siten riippuvaisia merialueen tarjoamista ekosysteemipalveluista ja toiminnan mahdollistavasta infrastruktuurista.

Taulukko 2.2 Haasteltavat ryhmiteltyinä toimialoittain. Webropol-kyselyyn vastanneista on huomioitu ne kolme vastaajaa, jotka eivät antaneet haastatteluja. Työpajaan osallistuneiden määrä on ilmoitettu erikseen, koska ryhmävastaukset on käsitelty yhtenä vastauksena. Työpajaan osallistui sekä yritysten edustajia että asiantuntijoita.

Haastateltavat	Kalatalous	Matkailu	Meriklusteri	Aluekehitys ja innovaatiot	Yhteensä
Yritykset	4	10	6		20
Kunta/kaupunki		8			8
Asiantuntijat	5		2	4	11
Työpajaryhmät	10				10
Webropol-kysely	1	2			3
Yhteensä	20	20	8	4	52

Puolistrukturoiduilla teemahaastatteluilla hankittiin pääosa selvityksen aineistosta. Haastattelut aloitettiin lyhyellä taustaselvityksellä selvityksen tavoitteista. Yritys- ja asiantuntijahaastatteluissa käytettiin eri tavalla kohdennettuja kysymyksiä. Kaikissa haastatteluissa kysymysrunko pitiäytyi kuitenkin samassa kaavassa (Liite 1). Haastattelujen runko jaettiin seuraaviin pääteemoihin:

- 1) Näkemykset sinisen kasvun potentiaalista ja innovaatioista Satakunnan meri- ja rannikkovesialueilla.
- 2) Synergioiden kartoittaminen: mahdollisuudet ja kiinnostus sektori- ja toimialarajat ylittävään alueelliseen yhteiskehittämiseen.
- 3) Konfliktit: näkemykset haittatekijöistä tai esteistä yhteiskehittämiseksi tai siniselle liiketoiminnalle.

- 4) Oman organisaation tarpeet suhteessa sinisen talouden kehittämiseen ja innovointiin – millaisesta toiminnasta yritykset hyötyisivät eniten ja toisaalta julkisen hallinnon organisaatioiden näkemykset.
- 5) Kiinnostus osallistua innovaatiotoimintaan ja näkemykset eri rooleista.
- 6) Oman toiminnan arviointi sinisen kasvun ja vähähiilisuuden periaatteiden toteutumisen näkökulmasta.
- 7) Kiinnostus ja mahdollisuudet kestävä, vähähiilisen yritystoiminnan palvelujen ja tuotteiden kehittämiseksi.
- 8) Kiinnostus osallistua sinisen innovaatioalustan pilotointiin.

Haastatteluja täydennettiin Webropol-kyselyllä, jotta mahdollisimman laaja joukko yrityksiä voisi halutessaan ottaa kantaa siihen millaisesta yhteiskehittämisen ja innovoinnin toimintamallista Satakunnan merialueen elinkeinot voisivat hyötyä. Kysymyksiä yksinkertaistettiin hieman verrattuna teemahaastattelun puolistrukturoituun rakenteeseen, jotta kysely olisi helposti täytettävä. Kaikille vuoden 2018 yrityskartoituksessa listatuille yrityksille, joilla oli sähköpostiosoite, lähetettiin Webropol-kysely helmikuussa 2019. Kysely lähetettiin yhteensä 128 yrityksen edustajalle. Vastauksia kyselyyn tuli kuusi, joista kolme oli jo haastateltuja tai työpajaan osallistuneita henkilöitä. Vastausprosentti oli siis hyvin alhainen. Siksi vastauksia käytettiin vain tarkentamaan ja täydentämään jo analysoituja haastattelutuloksia.

2.4 Aineiston analyysi ja innovaatioalustan toimintamallin laadinta

Analyysivaiheessa aineistoa jäseneltiin teemoittain ja teemoissa esiin tulevia asioita merkittiin alateemoiksi eli kategorioiksi. Aineistoa myös soveltuvin osin kvantifioitiin laskemalla vastauksissa esitettyihin asioihin liittyvien mainintojen määriä. Aineiston käsittelyssä painotettiin Satakunnan sinisen talouden yritysten kehittämis-, innovointi- sekä kohtaamistarpeiden tunnistamista. Tulosten pohjalta laadittiin abduktiivista lähestymistapaa hyödyntäen Satakunnan sinisen kasvun innovaatioalustan toimintamalli (mm. Eskola & Suoranta 1998). Malli on luotu huomioiden kattavasti selvityksessä nousseita näkökohtia ja tarpeita suhteessa seuraaviin sinisen kasvun ja merialuesuunnittelun tavoitteita tukeviin painotuksiin:

- Toimintamalli mahdollistaa eri elinkeinoalojen sisällä ja välillä käytävän keskustelun meri- ja rannikkoalueelle kohdentuvien toimintojen synergioista ja potentiaalisista konflikteista, tavoitteena pyrkiä uusiin ja oivaltaviin synergioihin.
- Se tuo yhteen yrityksiä, asiantuntijaorganisaatioita ja julkisia organisaatioita ideoimaan ja yhteisesti kehittämään uutta toimintaa.
- Malli on keveä ja mahdollistaa sidosryhmille, erityisesti yrityksille, matalan kynnyksen osallistumisen sekä ketterät ja nopeat kokeilut.
- Toimintamalli painottaa ekologisesti kestävä ja vähähiilisen liiketoiminnan kehittämistä.

2.5 Innovaatioalustan toimintamallin pilotoinnit

Innovaatioalustan toimintamallista järjestettiin kaksi pilottityöpajaa. Pilottityöpajojen onnistumista arvioitiin ja tuloksia hyödynnettiin viimeisteltäessä sinisen kasvun innovaatioalustan toimintamallia. Työpajoissa käsitellyistä aiheista saadut tulokset käsiteltiin yhdessä osallistujien kanssa työpajojen lopuksi.

Kalapaja II järjestettiin 10.4.2019 yhteistyössä Satakuntaliiton kanssa jatkona ensimmäiselle Kalapajalle, joka järjestettiin tammikuussa 2019 (ks. kappale 2.3). Toisen Kalapajan pilotointi innovaatioalustan toimintamallista luotiin haastattelujen tulosten perusteella. Siinä keskityttiin tiiviimmän yhteistyöverkoston luomisen edellytyksiin hyödyntämällä tulevaisuudentutkimuksen menetelmistä tulevaisuuspyörää (Rubin 2017).

Satakunnan sininen aamupäivä järjestettiin Porissa 31.10.2019. Se oli alueellinen sidosryhmätilaisuus Satakunnan kaupunkien ja kuntien sekä muiden julkisten organisaatioiden edustajille. Työpajassa yhdistettiin sinisen talouden alaan liittyviä toimijoita yhteisten asioiden äärelle. Tilaisuudessa pohdittiin Satakunnan sinisen kasvun yhteiskehittämisen tilaa. Yhtenä asiantuntijatyöpajan tavoitteena oli testata osallistavaa A3-työkalua tulevaisuuden sinisen kasvun innovaatioalustan työkaluna (Hiltunen 2017). Menetelmää voidaan käyttää sekä ongelmanratkaisun että kehittämisen apuvälineenä. Tavoitteena on esittää asiat tiiviisti siten, että kaikki olennaiset ja keskeiset ajatukset mahtuvat A3-kokoiselle paperille. Menetelmässä eteneminen alkaa nykytilanteesta, minkä jälkeen pohditaan tavoitetta, ongelmaa, vaihtoehtoisia keinoja ja suunnitelmaa, sekä lopuksi mietitään seurantakeinoja.

3 SINISEN TALOUDEN KEHITYSNÄKYMÄ

3.1 Kalatalous

Kalatalouden toimialaan määritettiin yrityskartoituksessa kuuluvan Satakunnan alueella yli 170 erityyppistä yritystä (Taulukko 2.2). Kyseisten yritysten tarkempi toimialaluokitus liittyy alueella merikalastukseen, alkutuotantoon (biotalous), kalatukkukauppaan sekä kalan, äyriäisten ja nilviäisten vähittäiskauppaan, jalostukseen ja säilöntään ja kalanviljelyyn meressä. Näistä yrityksistä suuri osa on yksityisiä elinkeinonharjoittajia, joista vain osa on aktiivisia tai päätoimisia. Samankaltainen havainto tehtiin myös tässä hankkeessa, esimerkiksi kutsuttaessa kalastajia työpajaan ja kalatalouden edustajien haastatteluissa. Pöytäselvitystä tukee myös valtakunnallinen aineisto. Luonnonvarakeskuksen tilastotietokannassa kaupalliset kalastajat jaetaan ryhmiin I ja II (Luonnonvarakeskus 2018). Kalastajien ryhmään I kuuluvat kalastajat, joiden kolmen viimeksi kuluneen tilikauden aikana kertyneen liikevaihdon keskiarvo ylittää 10 000 euroa. Ryhmään II kuuluvat muut kuin ryhmään I kuuluvat kaupalliset kalastajat. Vuonna 2018 Suomessa toimi vain 414 ryhmään I kuuluvaa kalastajaa, kun taas ryhmään II kuului 2085 kalastajaa.

Luonnonvarakeskuksen tilastotietokannan mukaan vuonna 2018 Suomessa oli 43 vesiviljelyä päätoimialanaan harjoittavaa yritystä. Satakunnan alueella oli yrityshakujen perusteella alle viisi yritystä, jotka toimivat aktiivisesti. Vesiviljelyllä arvioidaan kuitenkin olevan Suomessa ja Satakunnan alueella erinomaiset kehittymisen mahdollisuudet. Maa- ja metsätalousministeriön (2015) arvion mukaan kotimainen kalankasvatus oli mahdollista kaksinkertaistaa vuoden 2015 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Elinkeino odotti tuolloin arvon kasvavan yli 40 % ja työllistävyyden parantuvan yli 20 % nykyisestä. Uusien ruokatrendien, kuten lähiruokatrendin myötä lähellä tuotetulle kotimaiselle kalalle on edelleen suuri kysyntä. Kotimaisen kalatuotannon kauppataseen on kuitenkin arvioitu olevan 400 miljoonaa euroa negatiivinen (Leppänen et al. 2018). Kauppataseen parantamiselle on parhaat mahdollisuudet kalankasvatuksessa ja kasvihuoneviljelyssä. Ammattikalastukselle puhdas meriluonto ja toimivat ekosysteemipalvelut ovat välttämättömät edellytykset.

3.2 Rannikko- ja merimatkailu

Rannikko- ja merimatkailu kattoi yli 140 yritystä Satakunnan rannikkokuntien alueella (Taulukko 2.2). Rahalliselta arvoltaan matkailu ja siihen liittyvät oheistoiminnot on yksi kansantaloudellisesti merkittävimpiä työllistäjiä Itämeren alueella ja koko Euroopassa (huom. tilanne ennen koronapandemiaa). Meri- ja rannikkomatkailu on merkittävin matkailun alasektori, tärkein yksittäinen mereen liittyvä taloudellinen toimiala ja merkittävin taloudellinen muutosvoima monilla rannikkoalueilla ja saarilla Euroopassa (Euroopan komissio 2014b). Plan4Blue-hankkeen skenaariotyöskentelyssä matkailun ja kulttuurin sekä vapaa-ajan palveluiden arvioitiin kasvavan hankkealueella Suomenlahdella ja Saaristomerellä (Pöntynen & Erkkilä-Välimäki 2018). Matkailualan kokonaisarvoksi on Itämeren alueella arvioitu kaikkiaan 3,1 miljardia euroa ja sen on arvioitu antavan työtä noin 127 000 ihmiselle (Euroopan komissio 2017).

Satakunnan merellisen matkailun kehittämismahdollisuuksia on selvitetty SustainBaltic- ja BlueSata-hankkeissa (Putaja 2018, BlueSata 2020, SustainBaltic 2020). Tulosten mukaan Satakunnan alueen vahvuustekijöitä ovat erityisesti puhtaat vedet, Yyteri, Pohjoismaiden suurin jokisuisto, vesiluontokohteiden monipuolisuus, vahva kulttuuriperinne ja historia sekä suuret kesätapahtumat. Palvelutarjonta on matkailualalla lisääntynyt voimakkaasti kuluneiden vuosikymmenien aikana. Tavanomaisten ranta- ja kulttuurilomakohteiden ohella matkailijoille tarjotaan nykyisin monia muitakin lomailun muotoja, joita rannikkoalueilla ovat mm. erilaiset toiminnalliset saaristokierrokset, mahdollisuus nähdä villieläimiä niiden luonnollisessa ympäristössä erilaisten piilokojujen kautta, kalastusmatkailu sekä vanhoilla purjelaivoilla tehtävät päiväretket. Luonto- ja kalastusmatkailussa on myös vielä tilaa uusille palveluille. Tarjonnan ohella myös matkailijoiden vaatimukset ja tarpeet ovat kasvaneet ja matkailukohteilta edellytetään nykyistä huomattavasti parempaa palvelutarjontaa ja korkeampaa laatua kuin aikaisemmin. Nykyisin alueen luonto- ja kulttuuriarvot eivät välttämättä enää riitä ylläpitämään alueen arvoa merkittävänä matkailukohteena, vaan siihen vaikuttavat osaltaan myös mm. alueen saavutettavuuteen ja infrastruktuuriin liittyvät tekijät.

Uudet innovatiiviset matkailuelinkeinot ja palvelut sisältävät edelleen huomattavan kasvupotentiaalin, jota kehittämällä on mahdollista kasvattaa alan nykyisiä tulovirtoja Itämeren alueella. Paikoitellen meri- ja rannikkomatkailun synnyttämien tulovirtojen kasvattaminen saattaa kuitenkin olla ristiriidassa sekä alueen luontoarvojen turvaamisen, että alueen muiden elinkeino- ja kasvualueiden kanssa (mm. vesiviljely, merituulivoima, merten mineraalivarat). Tarve näiden tavoitteiden ja päämäärien yhteensovittamiselle tulee lisääntymään ja tähän voidaan todennäköisesti myös vastata aiempaa laaja-alaisemmalla merialueiden käytön suunnittelulla (mm. Pöntynen & Erkkilä-Välimäki 2018). Puhdas ja monimuotoinen luonto on kuitenkin perusedellytys meri- ja rannikkomatkailun kehittämiseksi Itämeren alueella. Tästä syystä alueen luontoarvojen turvaamiseen sekä luonnonsuojeluun tähtäävät tavoitteet tukevat merkittäväällä tavalla myös matkailua.

3.3 Merienergia

Energiantuotantoon liittyviä yrityksiä on Satakunnassa kymmeniä. Kyseisten yritysten tarkempi toimialaluokitus liittyy biokaasu/maakaasu/LBG/LNG -polttoaineisiin, energian tuotantoon sekä sähkön tuotantoon vesi- ja tuulivoimalla. Näistä yrityksistä vain viisi on ilmoittanut päätoimialakseen sähkön tuotannon vesi- ja tuulivoimalla (Taulukko 2.2). Satakunnan alueella Tahkoluodossa sijaitsee Suomen ensimmäisen merituulivoimalan ympärille rakennettu ja vuonna 2017 käytöön otettu kymmenen offshore-tuulivoimalan merituulipuisto (Suomen Hyötytuuli 2020).

Uusiutumattomien energiavarojen ehtyminen sekä tarpeet ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi ovat lisänneet tarvetta uusiutuvan energian käytön lisäämiseen. Erityisesti tuulivoimalla ja biomassan avulla tuotetun energian osuus on Euroopassa kasvanut viime vuosina tuotantotekniikoiden kehittymisen sekä uusiutuvan energian lisäämiseen tähtäävän tukipolitiikan seurauksena (Ijäs 2015).

Merialueet pitävät sisällään lähes loppumattoman resurssin uusiutuvan energian käytön lisäämiselle. Merellisen energiantuotannon kannalta potentiaalisia tuotantomuotoja ovat mm. offshore-merituulivoima sekä virtaukseen, vuoroveteen ja aaltoihin perustuva energiatuotanto. Itämerellä merituulivoimaa on 2000-luvun aikana rakennettu pääasiassa alueen eteläosiin Saksan, Tanskan ja Ruotsin rannikkoalueille. Sen sijaan Itämeren pohjoisosissa hankkeet eivät ole vielä edenneet tuotantovaiheeseen pääasiallisesti korkeista investointikustannuksista johtuen. Merituulivoimaloissa käytettävät rakentamiskäytännöt perustuvat nykyisin ensisijaisesti joko maatuulivoimahankkeissa tai vastaavasti öljyn- ja kaasunporauksen yhteydessä saatuihin kokemuksiin ja toimintatapoihin. Menetelmät poikkeavat kuitenkin merkittävästi nykyaikaisten merituulivoimaloiden tarpeista, minkä vuoksi tutkimus- ja kehitystoiminnassa on potentiaalia erityisesti merituulivoimatuotannon perustamiskustannusten pienentämiseen liittyen. Suurin kehitystarve on erityisesti pohjoisen Itämeren alueella, jossa merituulivoiman rakentamisolosuhteet (mm. merenpohjan rakenne, jäätilanne) poikkeavat merkittävästi jo toteutetuista tuulivoima-alueista eikä nykyisiä menetelmiä ole mahdollista siitä syystä sellaisenaan hyödyntää. Merituulivoimaan verrattuna muut merellisen energian tuotantomuodot (mm. aaltovoima) ovat Itämeren alueella vasta demonstraatiovaiheessa, eikä pitkällä olevia suunnitelmia teollisen tuotannon aloittamiseksi vielä ole (Ijäs 2015), vaikka Satakunnassa on aaltovoimaan liittyvää teknologiaa tuottavia yrityksiä.

3.4 Meriklusteri

Satakunnan alueen yksi saavutettavuuden perustekijä on sijainti Pohjanlahden rannalla ja siihen liittyvät meriyhteydet (Satakuntaliitto 2018). Satakunnalla onkin vahvat perinteet meriklusterin toimialalla. Alaan luettiin yrityskartoituksessa yli 90 erilaista yritystä (Taulukko 2.2). Mukaan otettiin laajasti erityyppisiä yrityksiä eri toimialoilta, mm. koneet, laitteet, kalusteet, kierrätys, muu vesiliikennettä palveleva toiminta, huolinta ja rahtaus, lastinkäsittely sekä satamat.

Satakunnan talous -katsauksen mukaan Satakunnan meriklusterin liikevaihdon kehitys on laskenut vuoden 2010 jälkeen tasaisesti ja painui koko teollisuuden liikevaihdon kehityksen alle vuonna 2016 (Vähäsantanen 2019). Yritysten lukumäärä on katsauksessa hieman pienempi kuin tässä selvityksessä, koska meriklusteriin ei siinä lueta huolinta- ja rahtaus- sekä satama-alan yrityksiä.

EU on säätänyt useita direktiivejä koskien merenkulun strategioita, vesien käyttöä, merten alue-suunnittelua ja rikkipäästöjen sääntelyä. Tiukemman sääntelyn vastapainoksi uudet innovatiiviset meriklusteriin liittyvät tuotteet ja palvelut sisältävätkin huomattavan sinisen kasvun potentiaalin. Meriklusterin kannalta potentiaalisia sinisen kasvun innovaatioita voisi löytyä korkean teknologian cleantech-palveluista ja -tuotteista, joita voisi hyödyntää erilaisten järjestelmien kustannustehokkuuden optimoinnissa, monitorointitehtävissä ja ympäristökuormituksen vähentämisessä. Satakunta voisi olla edelläkävijä myös perinteisten vahvojen toimialojen päivittämisessä bio- ja kiertotalouden aikakauteen (Vähäsantanen 2018).

3.5 Muut Satakunnan sinisen talouden toimialat

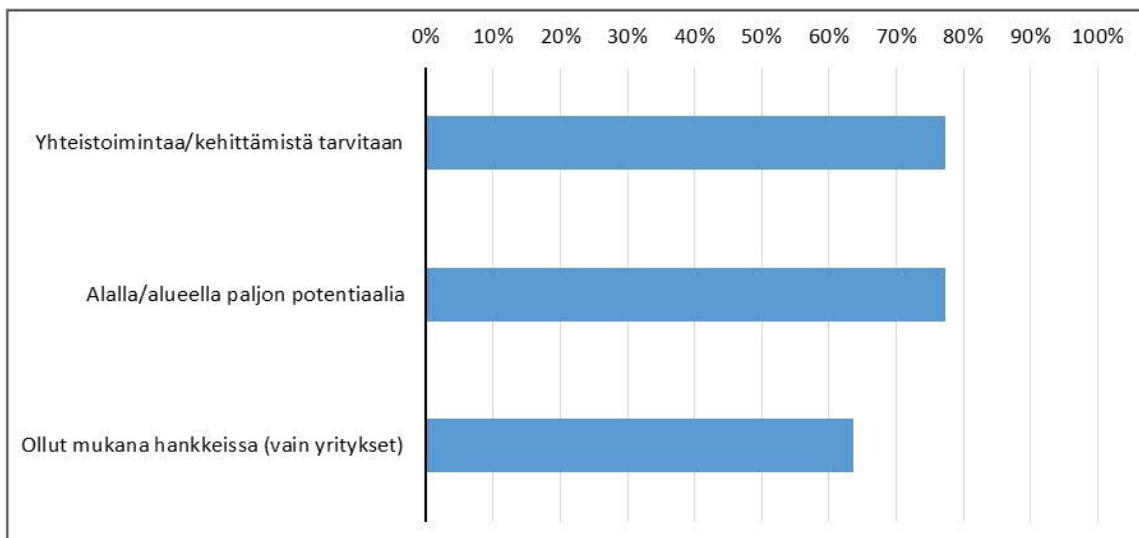
EU:ssa sinisen biotalouden odotetaan pitkällä aikavälillä lisäävän korkean osaamistason työllisyyttä sekä muuta välillistä työllisyyttä. Sininen bioteknologia pyrkii tutkimaan ja löytämään mahdollisuuksia monimuotoisten meren eliöiden hyödyntämiseksi uusien tuotteiden kehittämisessä. Sinisellä bioteknologialla pyritään esimerkiksi kehittämään uusia lääkkeitä tai teollisia entsyymejä (Euroopan komissio 2017). Sinisen bioteknologian toimiala on vasta kehittymässä Suomen merialueilla, eikä näin ollen alalla ole myöskään Satakunnan alueella suoria työllisyys- tai liiketoimintavaikutuksia (Leino et al. 2018).

Merenpohjassa arvioidaan myös olevan huomattavia mineraaliesiintymiä, joita pyritään kaivostoiminnalla hyödyntämään (Euroopan komissio 2014b). Merenpohjan kaivostoimintaa tai merkittävää maa-ainesten ottoa merialueilta ei tällä hetkellä Suomen merialueilla ole (Leino et al. 2018). Merenpohjan kaivoshankkeissa on kuitenkin edettävä tulevaisuudessa varovasti, sillä merenpohjan ympäristöstä ei vielä tiedetä tarpeeksi. Vedenalaiseen toimintaan tarvitaan Itämeren huonon tilan takia erityisen tiukkoja selvityksiä ja lupaehtoja (Euroopan komissio 2014b).

4 HAASTATTELUJEN JA TYÖPAJOJEN TULOKSET

4.1 Näkemykset sinisen kasvun potentiaalista ja innovaatioista Satakunnan meri- ja rannikkovesialueilla

Haastatteluissa ensimmäisenä teemana oli selvittää alan toimijoiden yleisiä näkemyksiä sinisen kasvun potentiaalista ja innovaatioista Satakunnan meri- ja rannikkovesialueilla. Vastauksista erottui selkeästi kolme kategoriala, joiden ympärille useimmat vastaukset sijoittuivat (Kuva 4.1).



Kuva 4.1 Mainintojen lukumäärä ja prosenttiosuus vastaajista (kaikki vastaajat N=35, yritykset N=22).

Puhuttaessa sinisen kasvun potentiaalista ja innovaatioista Satakunnan meri- ja rannikkovesialueilla suurin osa vastaajista mainitsi, että yhteistoimintaa tai kehittämistä tarvitaan. Kommentit liittyivät sekä oman alan yhteiskehittämiseen, eri toimialojen synergiaetujen löytämiseen ja koko Satakunnan alueen yhteistyön kehittämiseen.

Tämän hetkinen toimialojen sisäinen toimijaverkko sekä sininen toimiala nähtiin Satakunnassa hajanaisena. Meriklusterialan toimija kuvaili meriklusterin yhteiskehittämisen kenttää näin:

”Meriklusterin verkostot ovat pirstaloituneita, varsinkin pienten yritysten osalta. Alan toimintakenttä on laaja, joten yhteistoimintaa ja kehittämistä tarvittaisiin.”

Mainintoja yhteistoiminnan tarpeesta tuli suhteellisen tasaisesti kaikilta toimialaluokilta. Vain kalatalousalan haastateltavat eivät maininneet tätä kategoriala haastatteluissa yhtä useasti kuin muut. Kalatalouden sisällä kategoriala mainitsi kaksi kolmasosaa haastateltavista. Muutama vastaaja ei nähnyt yhteiskehittämisestä olevan erityistä hyötyä omalle liiketoiminnalleen. Muilla toimialoilla lähes kaikki haastateltavat mainitsivat yhteistoiminnan tarpeen joko suoraan tai viittaamalla siihen.

Lähes puolet haastatelluista yrityksistä oli ollut jo mukana erilaisissa yhteistyö- tai kehittämishankkeissa. Tässä on todennäköisesti positiivista vinoumaa todelliseen osallistumisprosenttiin verrattuna, koska haastatteluihin ja työpajoihin osallistuvat aktiivisimmat toimialan edustajat. Huomattavasti laajempaa joukkoa passiivisempia yrityksiä on vaikea tavoittaa, mikä näkyi mm. työpajojen ja Webropol-kyselyn alhaisina osallistumis- ja vastausmäärinä. Haastateltavien mielestä osa hankkeista oli hyödyllisiä, mutta monet kommentoivat erityisesti yhteistyöhön liittyvien kehittämishankkeiden vievän paljon resursseja eikä konkreettista tulosta hankkeista ole välttämättä saavutettu.

Haastateltavat matkailualalta olivat osallistuneet eniten hankkeisiin. Tämä selittyy Satakunnassa toteutettuihin matkailuun liittyviin hankkeisiin osallistumisella, mm. BlueSata ja SustainBaltic, (Bluesata 2020, SustainBaltic 2020). Meriklusterin yrityksistä puolet mainitsi osallistuneensa ja kalatalouden alalta kolmannes.

Haastateltavat erityisesti matkailualalta mainitsivat, että hankkeita ja tapahtumia on ollut paljon. Lisäksi matkailualan toimijat totesivat, että oman toimialan edustajat näkevät toisiaan usein erilaisissa tilaisuuksia. Tästä huolimatta suurin osa matkailualan yrittäjistä oli sitä mieltä, että kehittämistä ja yhteistoimintaa tarvitaan vielä lisää. Lisäksi he kokivat, että eivät tunne kaikkia alueelta saatavissa olevia palveluja muodostaakseen toimivia palvelukokonaisuuksia. Matkailualan toimija kommentoi asiaa näin:

”Mukana on oltu erilaisissa kehittämishankkeissa, mutta niiden tehokkuudesta ei ole taetta. Hankkeiden kautta ollaan tehty esimerkiksi tutustumismatkoja Kanadan kalamatkailuun.”

Lisäksi kommenteissa esiin nousi yli puolella haastatelluista alueeseen tai omaan toimialaan liittyvä kasvun potentiaali. Näitä vastauksia tuli kaikilta toimialoilta. Meriklusterin toimijat mainitsivat kuitenkin tämän muita harvemmin (33 %), vaikka meriklusteri on kasvava ala erityisesti Rauman seudulla. Matkailualan yrittäjät taas mainitsivat kasvun potentiaalin muita useammin (70 %).

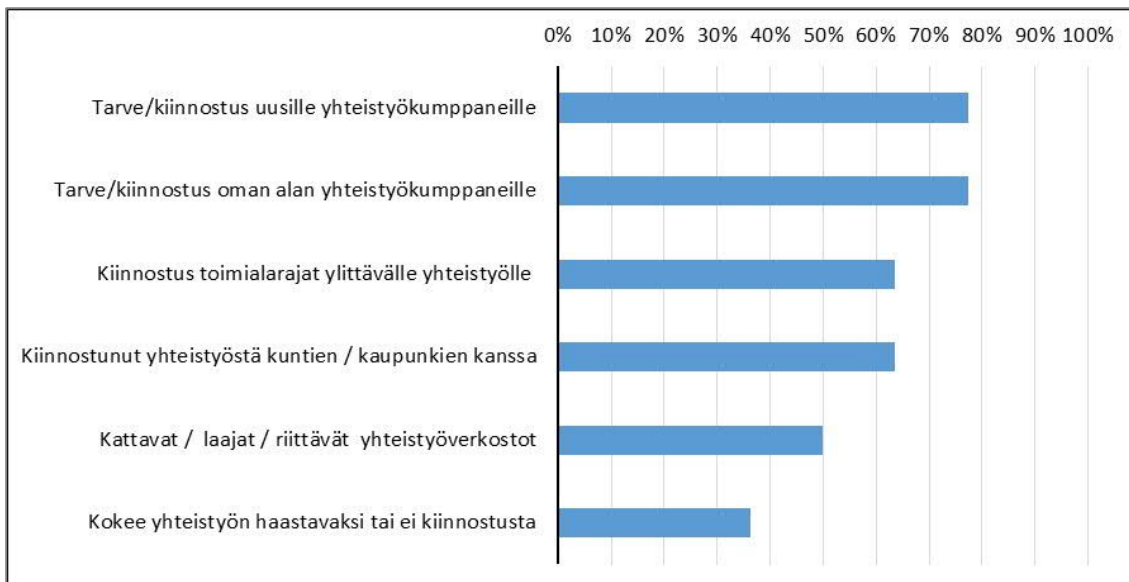
Yksittäisiä kommentteja sinisen kasvun potentiaalista ja innovaatioista Satakunnan meri- ja rannikkovesialueilla jäi pääkategorioiden ulkopuolelle. Nämä teemat saivat kokonaisuutena haastateltavien keskuudessa kuitenkin vain muutaman maininnan, joten ne eivät muodostuneet varsinaisiksi alateemoiksi. Todettiin, että kehittämiseen ja innovointiin ei uskalleta lähteä mukaan. Muutaman toimijan mielestä toiminnan perusedellytyksien on oltava kunnossa ennen uuden kehittämistä. Näitä mainintoja toimintaedellytysten puutteista tuli erityisesti kalatalouden piiristä. Eräs kalatalouden haastateltava totesi:

”Alan kasvu ja kehitys ei ole mahdollista, ellei saada taetta lupa-asioihin liittyvästä toiminnan jatkuvuudesta.”

4.2 Synergioiden kartoittaminen: mahdollisuudet ja kiinnostus sektori- ja toimialarajat ylittävään alueelliseen yhteiskehittämiseen

Toisena teemana käsiteltiin yritysten mahdollisuuksia ja kiinnostusta sektori- ja toimialarajat ylittävään alueelliseen yhteiskehittämiseen. Haastateltavilta kysyttiin muun muassa millaisten yritysten ja toimijoiden kanssa Satakunnassa he haluaisivat tehdä yhteistyötä oman toimintansa kehittämiseksi.

Analyysissä huomioitiin vain yritysten edustajien kommentit, koska yritysten osallistumishalukkuuden selvittäminen oli yksi hankkeen keskeisistä kysymyksistä. Kysymysten vastaukset jakaantuivat kuuteen kategoriaan (kuva 4.2).



Kuva 4.2 Yritysten kiinnostus alueelliseen yhteiskehittämiseen (N=22).

Haastateltavista lähes 77 % oli sitä mieltä, että heillä oli tarvetta tai kiinnostusta saada uusia yhteistyökumppaneita, myös omalta toimialaltaan. Esimerkiksi matkailualan toimijat olivat kiinnostuneita mm. yhdessä oman toimialan toimijoiden kanssa tehtävistä isommista palvelukokonaisuuksista ja -paketeista:

”Uusia yhteistyökumppaneita tarvitaan aina. Tehtäisiin yhdessä isompia kokonaisuuksia ja palvelupaketteja.”

Matkailualan edustajista 80 % koki yhteistyön oman alan toimijoiden kanssa yleensä positiivisena asiana ja oli kiinnostunut hankkimaan uusia yhteistyökumppaneita. Ravintola- ja majoitus-toiminta mainittiin oman alan mahdollisina yhteistyökumppaneina. Kalatalouden ja merikluste-

rin vastaava osuus oli 67 %. Kalatalouden sekä meriklusterin toimijat mainitsivat muita useammin, että yhteistyöverkostot oman toimialan yrittäjiin olivat jo niin tiiviit ja kattavat, ettei heillä välttämättä ollut tarvetta uusille yhteistyökumppaneille.

Haastatelluista 64 % mainitsi kiinnostuksen löytää toimialarajat ylittäviä yhteistyökumppaneita. Mainintoja tuli selvästi eniten kalatalouden toimialalta (83 % kalatalouden edustajista). Matkailualan haastateltavista 70 % mainitsi kiinnostuksen toimialat ylittävien yhteistyökumppanuuksien luomiselle. Meriklusterin edustajista kategorian mainitsi vain kolmannes haastateltavista. Kalatalouden toimialojen edustajat mainitsivat matkailualan yrittäjät mahdollisina yhteistyökumppaneina. Kalatalouden edustaja kuvaili yhteistyömahdollisuuksia seuraavasti:

”Matkailualan kanssa voisi olla kiinnostusta tehdä yhteistyötä, jos joku haluaa tulla esimerkiksi katsomaan, kun kalanviljelyä tehdään.”

Matkailualalla taas oltiin kiinnostuneita toimialat ylittävästä yhteistyöstä erityisesti alueen markkinointiin liittyen. Yksi matkailualan yrittäjästä totesi:

”Kaikkien alojen kanssa on kiinnostunut yhteistyöstä jos kyseessä olisi esimerkiksi alueen yhteinen markkinointi.”

Meriklusterin haastateltavat olivat muita kiinnostuneempia erityisesti vain oman toimialan yhteistyökumppanuuksista, eivätkä maininneet yhtä useasti muita sinisen talouden toimialoja mahdollisina yhteistyökumppaneinaan. Haastattelujen perusteella meriklusterin toimijat eivät kokeneet yhteistyön muiden sinisen talouden alojen kanssa olevan heille erityisesti hyödyksi.

Vastaajista 64 % mainitsi kunnat ja kaupungit toimijoiksi, joiden kanssa olisi kiinnostunut tekemään lisää yhteistyötä. Yhteistyön lisääminen tarkoitti myös olemassa olevien yhteistyökumppanuuksien syventämistä. Kalatalouden yritykset ovat kiinnostuneet yhteistyöstä kuntien ja kaupunkien kanssa (83 % kalatalouden haastateltavista). Osa heistäkin koki, että yhteistyö kuntien ja kaupunkien kanssa on haastavaa, mutta sitä haluttiin kuitenkin kehittää. Osa oli kuitenkin myös sitä mieltä, että oman kunnan tai kaupungin alueella yhteistyö toimii hyvin jo nyt, eikä kehitettävää löytynyt.

Matkailualalta 60 % oli kiinnostunut yhteistyöstä kaupunkien/kuntien kanssa. Matkailualan yrittäjä kommentoi muun muassa, että kaupungit ja kunnat voisivat vetää alueellisia yhteistyöverkostoja. Satakunnan alueella on matkailuun liittyviä yritysryhmiä, jotka ovat yleensä pienelle alueelle keskittyneitä (BlueSata 2020). Alueen matkailuyrittäjät ovat myös organisoituneet yhdistykseksi (Satakunnan matkailuyrittäjät ry) ja Porissa matkailua kehitetään Visit Porin kautta. Satakunnan Matkailuyrittäjät ry:n (SataMat) ensisijaisena tavoitteena on edistää satakuntalaisten matkailuyrittäjien yhteistyötä ja toimia maakunnan matkailuyrittäjien edunvalvojana Satakunnassa (Satakunnan Matkailuyrittäjät 2019).

Meriklusterin haastateltavista puolet mainitsi, että on kiinnostunut uudesta yhteistyöstä tai lisäämään yhteistyötä kuntien/kaupunkien kanssa. Erityisesti isommilla meriklusterin yrityksillä

yhteistyö kuntien ja kaupunkien kanssa oli jo valmiiksi hyvin tiivistä, eikä sitä ollut tarvetta erityisesti kehittää.

Puolet kaikista vastaajista totesi, että heillä on jo kattavat, laajat tai riittävät yhteistyöverkostot. Sekä kalatalouden että meriklusterin toimialoilta kategorian mainitsi kaksi kolmannesta haastateltavista ja matkailualalta kolmannes.

Yleisesti ottaen hieman yli kolmannes kaikista haastatellusta mainitsi kokevansa yritysten välisen yhteistyön haasteellisena, erityisesti oman toimialan ulkopuolisten toimijoiden kanssa. Kaksi kolmannesta kalatalousalan haastateltavista mainitsi tämän, matkailun edustajista viidenes ja meriklusterin haastatelluista kolmannes. Kalatalouden haastateltava totesi:

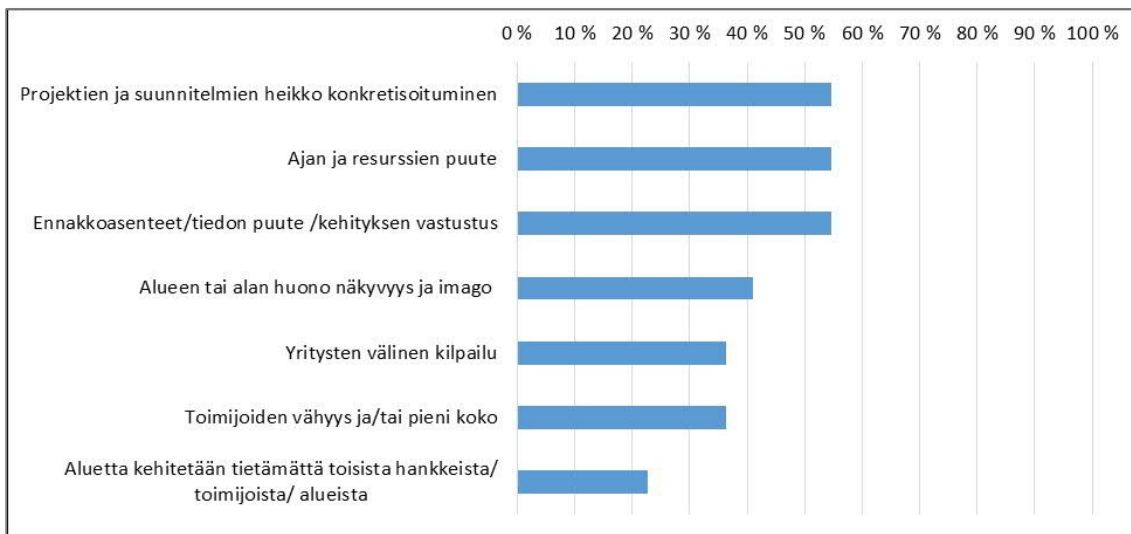
”Kalastuksen ja matkailun yhdistämisestä on puhuttu jo kauan aikaa,
mutta yhteistyön tekeminen on haasteellista”

Haastateltavat mainitsivat myös yksittäisiä yrityksiä ja toimijoita, joiden kanssa he haluaisivat tehdä yhteistyötä oman toimintansa kehittämiseksi (mm. maakuntaliitot, ELY-keskukset ja Tulli). Yksittäiset toimijat saivat haastateltavien keskuudessa kuitenkin vain muutaman maininnan.

4.3 Konfliktit: näkemykset häirtatekijöistä tai esteistä yhteiskehittämiselle tai siniselle liiketoiminnalle

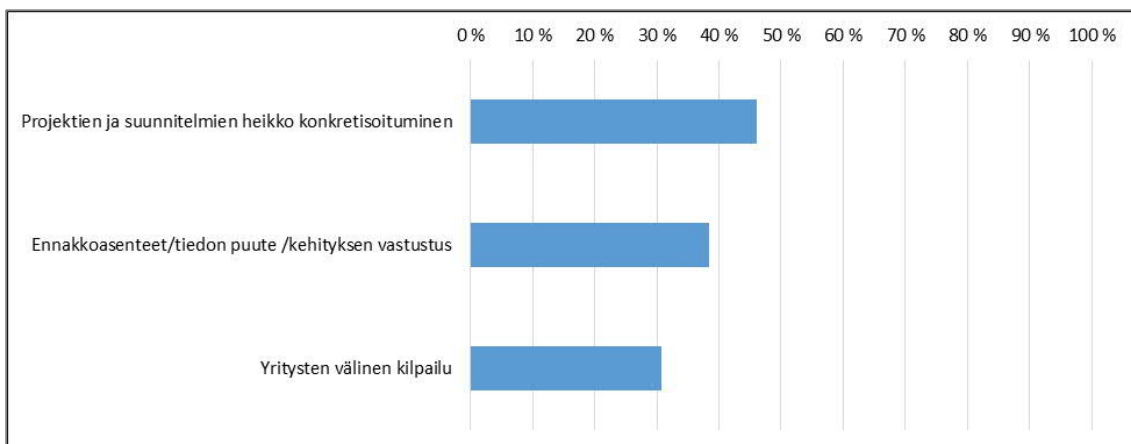
Kolmannessa teemassa toimijoilta kysyttiin meri- tai vesistöalueille kohdistuvan yritystoiminnan kehittämisen esteistä ja/tai häirtatekijöistä Satakunnassa. Kolmannen teeman kohdalla vastauksissa oli hajontaa ja näkemyksiä enemmän kuin muissa teemoissa.

Häirtatekijöistä ja esteistä eniten mainintoja yritysten edustajien haastatteluissa saivat kehittämisprojektien ja suunnitelmien konkretisoituminen, ajan ja resurssien puute sekä ennakoasenteet, tiedon puute tai kehityksen vastustus. Nämä häirtatekijät tai esteet mainitsivat yli puolet kaikista haastatelluista (Kuva 4.3). Useita mainintoja saivat myös Satakunnan alueen huono näkyvyys, alan ja alueen pienet toimijat sekä alueiden välinen ja toimialan sisäinen kilpailu.



Kuva 4.3 Yritystoiminnan kehittämisen esteet ja/tai häiritteijät Satakunnassa (N=22).

Kuvassa 4.3 esitetyt teemat saivat eniten mainintoja myös asiantuntijoiden sekä kuntien ja kaupunkien edustajien keskuudessa (Kuva 4.4). He kertoivat oman taustansa ja kokemuksensa mukaisesti yritysten välisen yhteistoiminnan esteistä ja häiritteijöistä. Ajan ja resurssien puutteen mainitsi 69 %, projektien ja suunnitelmien konkretisoitumisen 46 % sekä ennakoasenteet, tiedon puutteen ja kehityksen vastustuksen 38 %.



Kuva 4.4 Asiantuntijoiden sekä kuntien/ kaupunkien edustajien näkemykset haitoista tai esteistä yhteiskehittämiseksi ja sisäiselle liiketoiminnalle (N=13).

Kehittämisprojektien ja suunnitelmien konkretisoitumisen haaste liittyy vahvasti siihen, että kehitystyötä ja projekteja on jo aikaisemmin tehty, mutta puhutut tai suunnitellut asiat eivät

olleet konkretisoituneet yrittäjille. Tätä puoltaa myös asiantuntijaroolissa vastanneen kommentti:

”Tutkimus, kehittäminen ja innovaatio ovat hitaita työkaluja, ei ole helppo kehittää läpimurtoja, konkretisoituminen ottaa aikaa”.

Myös toinen asiantuntija kommentoi konkretisoitumisen haastetta näin:

”Pitkän tähtäimen kehitysprojekteihin on vaikea saada yrityksiä mukaan, yritykset näkevät vain lyhyen tähtäimen tulokset.”

Kehittämisprojektien ja suunnitelmien konkretisoitumisen haasteen mainitsivat haittatekijäksi tai esteeksi eniten kalatalouden toimijat (83 % kalatalouden haastateltavista). Matkailualan edustajista puolet mainitsi tämän, kun taas meriklusterin edustajista vain kolmannes mainitsi konkretisoitumisen esteeksi.

Ajan ja resurssien puute yhteiskehittämisen haasteena tai esteenä liittyi kommenttien mukaan useasti siihen, että erityisesti kalatalous- ja matkailuyritykset ovat pieniä. Pienillä yrityksillä ei ole resursseja kehityshankkeisiin, koska varsinaisen työn tekeminen vie aikaa. Lisäksi taloustilanne ja rahan puute mainittiin useassa haastattelussa. Myös asiantuntijat olivat samoilla linjoilla yritysten kanssa.

Asiantuntijakommentin mukaan:

”Pienet yritykset eivät pysty hyödyntämään hankevälineitä. Heillä ei ole resursseja yhteiskehittämiseen, koska konkreettinen työnteko vie ajan.”

Isommilla yrityksillä, mm. meriklusterin toimijoilla, ajan tai resurssien puute liittyi enemmänkin siihen, että alan innovaatioissa ja kehitystyössä kyse on isommista kokonaisuuksista ja niiden läpivieminen on pitkä ja resursseja vaativa prosessi:

”Meriklusterialalla muutokset ovat hitaita, uusien innovaatioiden lanseeraaminen vaatii paljon resursseja.”

Ajan ja resurssien puutteen mainitsikin hieman useammin kalatalouden edustaja kuin matkailun tai meriklusterin edustaja (67 % kalatalouden haastateltavista). Matkailun ja meriklusterin edustajista noin puolet mainitsi tämän kategorian.

Ennakoasenteet, tiedonpuute ja kehityksen vastustus yhteiskehittämisen haasteena liittyi joko alueen yleisiksi koettuihin asenteisiin tai tiettyjen henkilöiden tai ryhmien kehitysvastaisuuteen. Kommenteissa tuli myös esille, että haastateltavien mielestä kehitysvastainen mielipide perustui useasti väärään tietoon tai tarvittavaa tietoa mielipiteen muodostamiselle ei ole ollut. Haastateltava kalatalouden alalta totesi:

”Yleinen mielipide ja asenne kehittämiseen on negatiivinen, mielipide ei perustu tietoon tai tietoa ei haluta uskoa.”

Ennakoasenteet, tiedonpuutteen tai kehityksen vastustuksen mainitsivat esteenä muita useammin haastateltavat kalatalouden alalta (83 %). Saman suuntaisia ovat kommentit, joiden mukaan kalatalousala kohtaa myös ulkopuolelta tulevaa vastustusta. Meriklusterin toimijoista 7 % ja matkailualalta 30 % mainitsi tämän kategorian esteeksi tai haittatekijäksi.

Mainintoja yritysten edustajien keskuudessa saivat lisäksi alueen huono näkyvyys tai imago, kilpailu sekä alueen vähäinen yritysmäärä tai toimijoiden pieni koko. Osa yritysten edustajista totesi, että Satakunnassa alueellista kehittämistä tehdään tietämättä toisista hankkeista, toimijoista tai alueista. Asiantuntijoilta mainintoja saivat kilpailu sekä alueiden kehittäminen tietämättä toisista hankkeista, toimijoista tai alueista.

Alueen tai alan huonon näkyvyyden tai imagon haittatekijänä tai esteenä näki puolet matkailualan haastatelluista, muilla toimialoilla kolmannes. Alueen imago ja näkyvyys kilpailuetuina liittyvätkin vahvasti erityisesti matkailualaan. Myös kalatalouden haastateltavien mielestä rannikkokalastuksella ja vesiviljelyllä oli heikompi imago kuin esimerkiksi sisävesikalastuksella.

Kilpailun yhteiskehittämisen haasteena mainitsivat muita toimialoja useammin meriklusterin edustajat (67 %), kun taas matkailualalta kategorian mainitsi vain 20 % ja kalatalouden haastateltavista 17 %. Kalatalouden ja matkailun haastateltavat totesivat, että toimialojen sisällä ei ole Satakunnan alueella kilpailua, vaan saman alan toimijoiden kanssa tehtiin mielellään yhteistyötä. Kalan saatavuus ei ole ongelma ja kalastajien määrä on voimakkaasti vähentynyt, joten kilpailua ei näistä syistä enää synny toimialan sisällä. Matkailualan toimijat kokivat, että muut täydentävät palvelut ovat hyväksi, joten kilpailua ei nähtävästi tästä syystä koeta.

Toimijoiden vähyyden tai pienen koon mainitsi esteeksi 36 % kaikista haastateltavista. Kalatalouden sekä meriklusterin haastateltavista puolet ja matkailualalta viidennes mainitsi tämän kategorian. Haastateltavat kokivat, että pienen yrityksen tai pienen yritysryppään on hankalampi saada näkyvyyttä valtakunnallisessa tai kansainvälisessä kilpailussa.

Alueiden kehittämisen tietämättä toisista hankkeista, toimijoista tai alueista mainitsi niin yritysten kuin asiantuntijoiden keskuudessa 23 % haastateltavista. Meriklusterin yritykset mainitsivat kategorian muita yrityksiä useammin (50 % haastateltavista).

Yksittäisiä mainintoja saivat vastaajien keskuudessa myös mm. luonnonsuojelun ja taloudellisen kehittämisen ristiriita sekä ympäristökonfliktit ja ympäristönsuojelutoimet. Muutama haastateltava näki sekä oman toimialan sisäiset että henkilöstiriidat kehittämisen esteenä. Haittatekijöiksi ja esteiksi mainittiin myös mm.

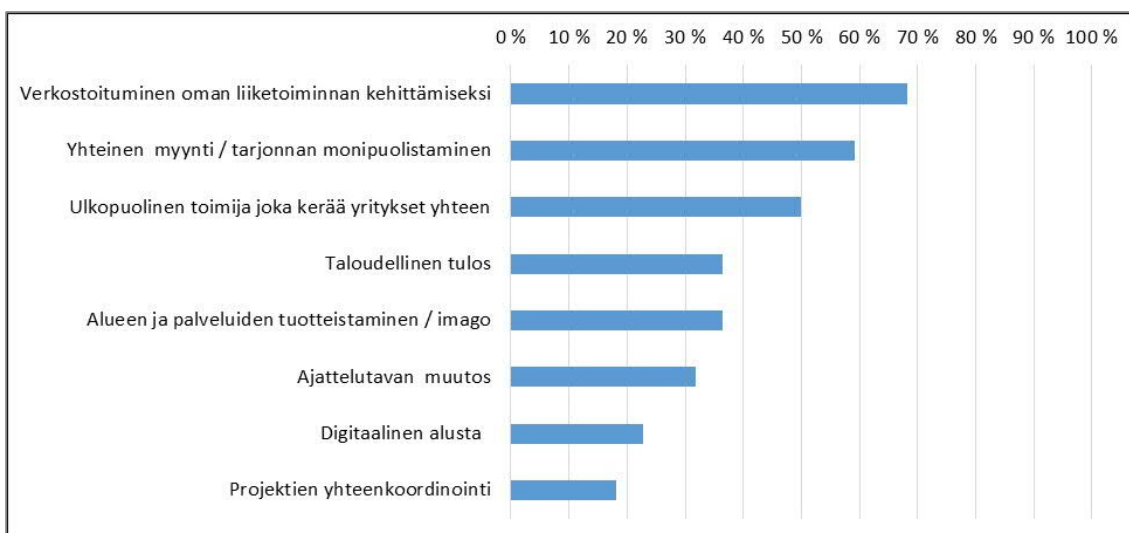
- koulutetun henkilökunnan vajuus (meriklusteri),
- toiminnan pirstaloituneisuus (matkailu),
- yhteistyöhön liittyvän kontaktoinnin haastavuus (matkailu),
- matkailun kausiluonteisuus (matkailu),
- hankalat vastuukysymykset (kunta/kaupunki matkailusta),
- hidas kaavoitus (matkailu),
- ilmastonmuutos (kalatalous),

- poliittinen päätöksenteko (kalatalous)
- epätasainen neuvotteluasema (kalatalous & meriklusteri),
- sopivan rahoituksen löytyminen (asiantuntija),
- motivoituneen omistajatahon/vetäjän puute (asiantuntija),
- fyysiset etäisyydet (asiantuntija),
- sekä hankkeiden jatkumon katkeaminen (asiantuntija).

4.4 Oman organisaation tarpeet suhteessa sinisen talouden kehittämiseen ja innovointiin

Neljäntenä teemana haastatteluissa selvitettiin yritysten tarpeita suhteessa sinisen talouden kehittämiseen ja innovointiin. Haastatteluissa yrityksiltä kysyttiin, millaisesta toiminnasta tai yhteiskehittämisestä yritykset hyötyisivät eniten.

Eniten mainintoja yritysten edustajien haastatteluissa saivat verkostoituminen oman liiketoiminnan kehittämiseksi (73 %), yhteinen myynti, markkinointi tai toiminnan monipuolistaminen (59 %) sekä ulkopuolinen toimija, joka kerää toimijat yhteen (50 %). Yli neljä mainintaa saaneet kategoriat ja niiden saamat prosenttiosuudet on esitetty kuvassa 4.5.



Kuva 4.5 Yritysten ja julkisen hallinnon näkemyksiä yritysten tarpeista suhteessa sinisen talouden kehittämiseen ja innovointiin (N=22).

Kysyttäessä tarpeista sinisen talouden kehittämiseen ja innovointiin, suuri osa yritysten edustajista mainitsi verkostoitumisen oman liiketoiminnan kehittämiseksi. Verkostoitumisesta olivat kiinnostuneet kaikki meriklusterin toimijat. Matkailualalta verkostoitumisesta oli kiinnostunut 90 % ja kalataloudesta 67 %.

Yhteisen myynnin ja tarjonnan monipuolistamisen mainitsi 59 % kaikista haastateltavista. Matkailualan edustajista mainitsi tämän kategorian 80 %, kalataloudesta 67 % ja meriklusterin edustajista puolet. Matkailualan toimijat kommentoivat tarpeikseen mm. ”yhteistä myyntielintä”, ristiinmyyntiä, alueen mainontaa sosiaalisen median kanavilla ja matkailupakettien myyntiä. Matkailualan toimija kommentoi ytimekkäästi yhteistä myyntiä seuraavasti:

”Ainoa yhteiskehittämisen alue, missä yhteistä voimaa voidaan hyödyntää, on yhteinen markkinointi.”

Sinisen talouden kehittämisen ja innovoinnin tueksi haastateltavista puolet mainitsi tarpeen löytää ulkopuolinen toimija, joka keräisi yrityksiä yhteen. Vastaukset jakaantuivat tasaisesti toimialojen välillä. Haastateltavien mielestä yhteen kokoava taho voisi olla muun muassa kaupunki tai kunta tai selvästi ulkopuolinen toimija esimerkiksi hankerahoituksen avulla. Tärkeää olisi kuitenkin, että alueen yritysten kenttä olisi ulkopuoliselle toimijalle tuttu. Lisäksi haastatteluissa mainittiin useasti, että tapaamisten pitäisi tapahtua kasvotusten eikä tapahtumia saisi olla liikaa. Verkostoitumistapahtumilla pitäisi haastattelujen mukaan olla myös selkeä aihe tai päämäärä. Matkailualan toimija kiteytti tarpeensa seuraavasti:

”Yksi kokoava tekijä, joka kokoaa toimijoita tapaamaan kasvotusten. 1-2 tapahtumaa vuodessa, jotka olisivat selkeästi kehitystapaamisia”

Taloudellisen tuloksen mainitsi 36 % kaikista haastatelluista yrityksistä. Toimialojen sisällä mainintoja tuli eniten kalatalouden sekä meriklusterin haastateltavilta (50 %), kun taas matkailutoimialalla mainintoja tuli suhteellisesti muita toimialojen harvemmin (20 %). Kalatalouden yrittäjä muun muassa mainitsi:

”Pitää olla jokin taloudellinen tai liiketoiminnallinen hyöty ja hyöty pitää olla saatavissa heti, koska pienet toimijat eivät osaa katsoa usean vuoden päähän.”

Digitaalisen alustan mainitsi 23 % kaikista haastateltavista. Sillä tarkoitettiin laajemmin esimerkiksi internetissä toimivaa verkostoa tai alustaa, joka olisi hyödyllinen yhteistyön edistämisen ja siten oman liiketoiminnan kannalta. Digitaalisen verkoston mainitsi kaksi kolmannesta meriklusterin edustajista ja matkailualalta 10 %. Kalatalouden haastatteluissa kategoria ei saanut yhtään mainintaa. Kalatalouden haastateltavat suosivat kasvotusten tapahtuvia kohtaamisia tai yhteydenpitoa esimerkiksi puhelimen välityksellä.

Meriklusterialan toimijat kaipasivat esimerkiksi verkostoalustaa satamien digitalisaatioon tai yhteen kokoavaa portaalia, josta löytyisi alan toimijat. Meriklusterialan toimija kuvaili tarpeitaan seuraavasti:

”Pitäisi koota yhteen porukka satama-alueen tietojärjestelmän kehittämiseksi, nyt useita eri tietojärjestelmiä, jotka eivät keskustele keskenään.”

Alueen ja palveluiden tuotteistamisen ja imagon mainitsi noin kolmannes yritysten edustajista. Kyseinen kategoria menee hieman päällekkäin yhteisen myynnin ja tarjonnan monipuolistamisen kanssa, mutta kyse on enemmän alueen ”brändäyksestä” ja imagosta, kun taas myynnissä

kyse on enemmän yhteisen myynnin ja tarjonnan organisoimisesta. Alueen ja palveluiden tuoteistamisen ja alueen imagon mainitsivat haastatteluissa muita toimialoja useammin haastateltavat matkailutoimialalta (70 % alan edustajista), sillä se vaikuttaa paljon alueen matkailualan vetovoimaisuuteen. Puolet kalatalouden haastatelluista ja 17 % meriklusterin edustajilta mainitsi tämän kategorian. Kalataloudessa alueen imago liittyi muun muassa Satakunnan huonoon imagoon rannikkokalastuksessa verrattuna sisävesikalastukseen, jonka koettiin houkuttelevan enemmän uusia kalastajia ja toisaalta saavan enemmän tukea myös julkiselta sektorilta. Meriklusterialan sekä kalatalouden alan edustajilta tuli myös kommentteja koulutetun henkilökunnan tarpeesta.

Matkailualan edustaja taas kaipasi erityisesti verkossa olevaa ajantasaista tietoa muista alueen toimijoista. Matkailualan toimija kuvaili tarpeitaan seuraavasti:

”Eri toimialojen tarjoamat palvelut olisi jossain yhteisessä paikassa kootusti tietona, niin uusille yhteistyökumppaneille kuin ulkopuolisille sidosryhmillekin, eli verkossa oleva koottu tieto yrityksistä.”

Ajattelutavan muutosta kaipasi kolmannes kaikista haastateltavista. Muutoksen mainitsivat useimmin kalatalouden edustajat (66 %). Meriklusterialalta tuli mainintoja kolmannekselta haastatelluista ja matkailutoimialalta 10 %. Kalatalouden toimijoiden keskuudessa ajattelutavan muutostarve liittyi erityisesti kalatalouden huonoon imagoon ja arvostukseen. Haastateltavat toivoivat lisää arvostusta ja uudenlaista ajattelutapaa sekä yleisesti kansalaisilta mutta erityisesti poliitikoilta ja päättävässä asemassa olevilta. Myös meriklusterin toimija kaipasi poliittisen ajattelutavan muutosta Satakunnassa:

”Alueen poliittisen tahtotason muutos, aluetta pitäisi kehittää yhdessä. Pitäisi tapahtua kokonaisvaltainen alueellinen rakennemuutos.”

Projektien yhteenkoordinointi mainittiin lähes joka viidennessä haastattelussa. Tätä esitti kolmannes meriklusterin edustajilta sekä viidennessä matkailualan edustajista. Toimijat mainitsivat, että erilaisia hankkeita ja niiden tapahtumia on välillä liikaa. Matkailualan toimija kommentoi projektien yhteen koordinointia seuraavasti:

”Tärkeää on, että hankekenttä ei menisi päällekkäin eikä tapahtumia olisi liikaa.”

Asiantuntijoiden, kuntien ja kaupunkien haastatteluissa yritysten tarpeita suhteessa sinisen talouden kehittämiseen ja innovointiin lähestyttiin työssä saatujen kokemusten kautta. Lähes kaikilla haastatelluilla henkilöillä oli kokemusta yritysverkostoista tai yritys yhteistyöstä. Haastateltavia pyydettiin kertomaan, miten innovaatio-ohjelmien tai -alustoiden toimijat olivat osallistuneet yhteiseen yritystoiminnan kehittämiseen haastateltavan vetämissä hankkeissa (Liite 1).

Kaikissa asiantuntijakommenteissa tuli esiin yritysverkoston tai -alustan koordinaattorin tärkeä rooli. Eräs asiantuntija totesi:

”Tärkeää on ulkopuolinen koordinaattori, yritykset eivät halua antaa toisilleen sitä

etua että ovat itse ekosysteemin vetäjiä, vaan yritykset ovat näin tasavertaisia.”

Koordinaattorin tulisi haastateltavien mukaan olla neutraali toimija. Yksittäisten ihmisten sinnikkyys verkoston rakentajana ja yritysten ”patistajana” koettiin tärkeänä. Koordinaattorin rooli nähtiin myös alustan tai verkoston mahdollistajana, kuten yritysyhteistyön asiantuntija kommentoi:

”Verkoston tulee olla yrityslähtöinen. Kehitysorganisaatio toimii vain mahdollistavana alustana ja foorumina.”

Koordinaattorin roolin ohella lähes kaikissa asiantuntija- sekä kunta- ja kaupunkihaastatteluissa esiin nousi yritysten tarve kohdata kasvotusten, kun puhutaan yritysyhteistyön synnyttämisestä. Yritysyhteistyön asiantuntijat kommentoivat kasvotusten tapaamista mm. seuraavasti:

”Yhteistyötä kehitettäessä olisi tärkeää, että yrittäjät tuntevat toisensa ja verkostoituvat.”

”Keskeinen asia yhteiskehittämisessä on fyysiset yhteistyöympäristöt, missä tapahtuu konkreettista toimintaa. Toimijat pitää pakottaa yhteen keskustelemaan.”

Toisto ja pitkäjänteisyys sai myös asiantuntijoiden sekä kuntien ja kaupunkien haastatteluissa useita kommentteja. Toisto nähtiin oleellisena osana alustan tai verkoston toimintaa, kuten asiantuntija kommentoi:

”Toistuvuus on alustan arvo. Alustaa ei kannata rakentaa toiminnalle jota tehdään yksi tai kaksi kertaa.”

Innovaatioalustan koettiin myös tarvitsevan selkeän päämäärän, johon pyritään pitkällä tähtäimellä:

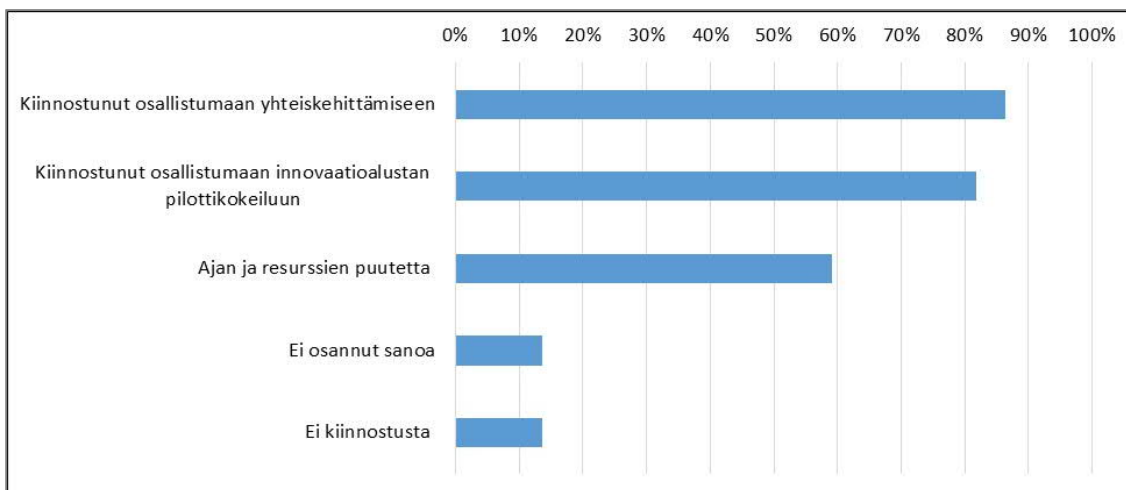
”Alustan pitäisi mahdollistaa monivuotinen päämäärätietoinen julkisen ja yksityissektorin yhteistyöhön perustuva kehitystyö.”

Useat asiantuntijat mainitsivat myös markkinoinnin ja palvelujen tuotteistamisen sekä verkoston määrittelyn tärkeänä osana onnistunutta yritysyhteistyötä.

Haastateltavien mukaan yhteistyöverkoston toiminnan pitää olla yritysten intresseistä ja tarpeista lähteviä. Yritysten pitäisi olla aktiivisesti mukana verkoston toiminnassa. Verkoston tavoitteiden pitäisi myös asiantuntijoiden mukaan olla lyhyemmän tähtäimen tavoitteita, koska resurssit ja raha kiinnostavat aina yrityksiä. Konkreettisesti onnistuneiden yritysverkoston toimintatavoista mm. onnistuneet tilaisuudet ja työpajajärjestelyt mainittiin.

4.5 Kiinnostus osallistua innovaatiotoimintaan

Haastatteluissa kysyttiin yritysten kiinnostuksesta osallistua innovaatiotoimintaan ja näkemyksiä eri rooleista. Kiinnostuksen osallistua yhteiskehittämiseen ilmoitti 86 % ja kiinnostuneita osallistumaan innovaatioalustan pilottikokeiluun oli 82 % (kuva 4.6).



Kuva 4.6 Yritysten kiinnostus osallistua innovaatiotoimintaan (N=22).

Vaikka enemmistö kaikista vastaajista oli kiinnostunut osallistumaan sekä yhteiskehittämiseen että innovaatioalustan pilottikokeiluun, eivät vastaukset olleet yksiselitteisiä. Vastaajista 59 % mainitsi resurssien puutteen, kun kysyttiin kiinnostusta yhteiskehittämiseen. Vastaajat olivat kiinnostuneita yhteiskehittämisestä vain ajan ja resurssien puitteissa. Lisäksi vastaajat olivat valmiita priorisoimaan kehittämishankkeita ja tilaisuuksia. Yhteiskehittäminen ei saisi toimijoiden mukaan viedä liikaa resursseja, kuten matkailun edustaja kommentoi:

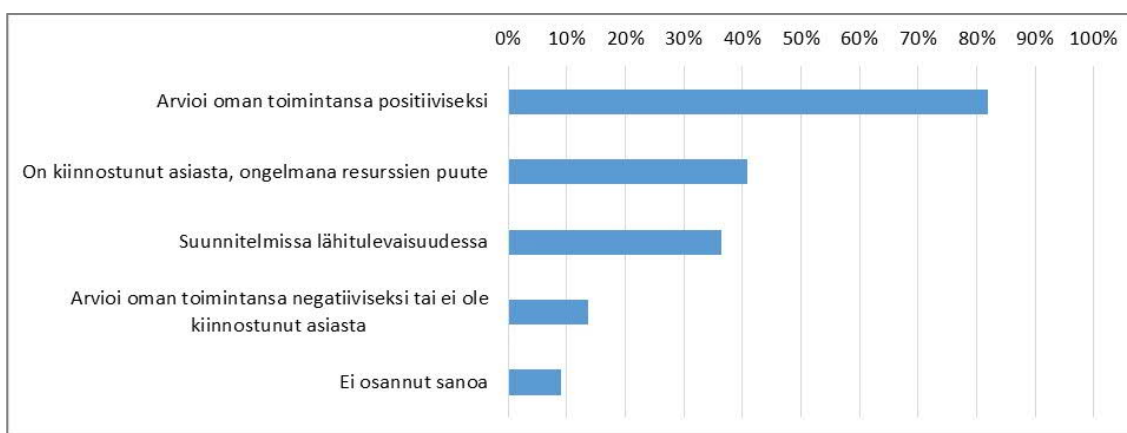
”Resursseja löytyy yhteiskehittämiseen, jos se on pienimuotoista, ei viikoittaista vaan esimerkiksi 2-3 kertaa vuodessa. Tilaisuuksien pitäisi olla selkeästi liiketoiminnan kehittämistä.”

Asiantuntijoiden sekä kaupunkien ja kuntien edustajat olivat kiinnostuneita yhteiskehittämisestä koordinaattorin roolissa. Kaupunkien ja kuntien haastatteluissa tuotiin esiin, että ne joko koordinoivat yritysryhmien toimintaa tai pyrkivät kokoamaan yrityksiä yhteen. Yritysryhmät olivat pääsääntöisesti toimialakohtaisia, eivätkä kattaneet laajempaa aluetta tai ylittäneet toimialarajoja.

4.6 Oman toiminnan arviointi sinisen kasvun ja vähähiilisyiden periaatteiden toteutumisen näkökulmasta

Haastateltavia pyydettiin arvioimaan oman toimintaansa sinisen kasvun ja vähähiilisyiden periaatteiden toteutumisen näkökulmasta (kuva 4.7). Oman toiminnan arviointi positiiviseksi erottui selkeästi vastauksista. Haastatelluista 82 % mainitsi, että kokee toimintansa positiiviseksi tai on ainakin resurssiensa sallimien rajojen sisällä kiinnostunut sinisen kasvun ja vähähiilisyiden toteutumisesta. Oman toimintansa negatiiviseksi arvioi 14 % vastaajista. Oman toimintansa negatiiviseksi arvioivat mainitsivat, etteivät olleet kiinnostuneita sinisen kasvun ja vähähiilisyiden periaatteista omassa liiketoiminnassaan. Vastaajista 36 % mainitsi suunnittelevansa sinisen kasvun ja vähähiilisyiden periaatteiden mukaisia toimintoja tulevaisuudessa.

Vaikka enemmistö haastatelluista oli kiinnostunut sinisen kasvun ja vähähiilisyiden periaatteiden toteutumisesta, useat vastaajat mainitsivat periaatteiden toteuttamisen haasteeksi resurssien puutteen. Varsinkin pk-yrityksillä ei ollut suunnitelmista huolimatta taloudellisia mahdollisuuksia toteuttaa uusia vähähiilisyteen liittyviä suunnitelmia. Monet haastateltavista mainitsivat, että he tekevät kaiken sen mihin tämän hetkisten resurssien kautta pystyvät, kierrätyksestä alkaen. Useat haastateltavat, muun muassa kalatalouden alalta, pitivät myös itse liiketoimintansa sinisen kasvun ja vähähiilisyiden periaatteiden mukaisena.



Kuva 4.7 Haastateltavien arviot sinisen kasvun ja vähähiilisyiden periaatteiden toteutumisesta omassa toiminnassaan (N=22).

4.7 Pilotoinnit

4.7.1 Kalapaja II huhtikuussa 2019

Kalapaja II:n tavoitteena oli osallistujien kanssa pyrkiä ymmärtämään alan markkinakehitystä paremmin ja hahmottaa uusia innovaatio- ja synergiamahdollisuuksia. Tulevaisuuspyörä-työskentelyn ensimmäisessä vaiheessa osallistujia pyydettiin pohtimaan, millainen on Satakunnan

kalatalouden mahdollinen tulevaisuus vuonna 2030. Ensimmäisen vaiheen kommenttien perusteella rakennettiin ensimmäinen tulevaisuuspyörä teemoittamalla saadut vastaukset (kuva 4.8). Toisessa vaiheessa osallistujien kanssa keskustelemalla valittiin ensimmäisen kierroksen teemoista yksi tulevaisuuskuva seuraavan tulevaisuuspyörän keskiöön. Keskiön teemaksi valikoitui ”Alan arvostus vuonna 2030”. Osallistujia pyydettiin pohtimaan, millaisia konkreettisia toimenpiteitä kuvatussa tulevaisuudessa tarvitaan ja miten valittuun tulevaisuuskuvaan päästään. Työpajan tulokset sisällytettiin innovaatioalustan toimintamallin kehittämiseen (ks. kappale 5).



Kuva 4.8 Kalapaja II työskentelyä, kalatalouden tulevaisuuspyörä.

4.7.2 Satakunnan sinisen talouden työpaja lokakuussa 2019

Työpajassa innovaatioalustan toimintamallin luonnostelmaa kehitettiin eteenpäin seuraavien teemojen osalta:

- yhteisen Satakunnan sinisen kasvun tahtotilan määrittely,
- sinisen talouden yrityksille suunnattujen työpajojen suunnittelu,
- työpajojen kohderyhmien määrittely sekä
- Satakunnan sinisen talouden innovaatioverkostoon liittyvien prosessien määrittely.

Työpajan osallistujat jaettiin kahteen ryhmään. Kun aiheet oli käyty läpi, kahden ryhmän ajatukset yhdistettiin A3-arkille ja keskusteltiin yhdessä kaikkien osallistujien kanssa. Todettiin, että ”yhteistä tahtotilaa” ei tällä hetkellä ole, mutta sellaiselle olisi tarvetta. Työpajan tuloksia käytettiin innovaatioalustan toimintamallin viimeistelyssä.

Nykytilanteen kartoittamisessa tuotiin esiin alueen siniseen talouteen liittyvä potentiaali, jota ei kuitenkaan ole riittävästi hyödynnetty. Tavoitteeksi esitettiin verkostoitumista eri alojen kesken sekä konkreettisten, riittävän laajojen asiakokonaisuuksien edistämistä. Tavoitteeseen pääsyn esteitä todettiin oleman eri tyyppisiä, mm. hankkeiden irrallisuus, toimijoiden pienuus sekä keskittyminen ainoastaan oman liiketoiminnan kehittämiseen, minkä vuoksi laajempien kokonaisuuksien kehittäminen jää taustalle. Kokeiltaviin yhteiskehittämisen keinoihin liittyen tuotiin esiin mm. siniseen talouteen liittyvän "kattojärjestön" perustaminen ja alueellisen innovoinnin vahvistaminen kaupunki- ja maakuntaliittojohtoisesti. Suunnitelmiin liittyen mainittiin merialue-suunnitteluun liittyvät mahdollisuudet.

A3-menetelmän seurantavaihetta ei toteutettu hankkeessa. Työpajan jälkeen tuloksena syntynyt A3 lähetettiin työpajaan osallistuneille sekä jaettiin sosiaalisessa mediassa (Liite 2).

5 OLEMASSA OLEVIA INNOVAATIOALUSTOJA JA HANKKEITA

Satakunnassa alueellista kehitystä tukevia innovaatioalustoja on perustettu vähän ja ne ovat joko hyvin paikallisia, esimerkiksi Porin elävän kaupunkikehityksen innovaatioalusta, tai toimialakohtaisia, mm. Prizztechin ylläpitämä Lounaisrannikon meriteollisuuden innovaatioalusta. Valtakunnallisesti tai kansainvälisesti on olemassa laajempia innovaatioalustoja, jotka perustuvat mm. sijaintiin, toimialaan tai tiettyyn taloudelliseen projektiin.

Verkosto-, alusta-, foorumi-, hanke-, tai ekosysteemimääritelmät eivät ole yksiselitteisiä, vaan verkosto itse määrittelee itsensä. Myös asiantuntijahaastattelussa tuli esiin, että verkosto-, alusta- ja foorumimääritelmät sekä niihin liittyvät käsiteinnovaatiot ovat tärkeässä osassa innovaatioalustan toiminnassa. Oleellista on myös verkoston kohderyhmän määrittely, koska toimijoiden pitää pystyä tunnistamaan itsensä verkostoon kuuluvaksi. Keskeistä on myös verkoston, prosessin ja pelisääntöjen määrittely.

Tässä kappaleessa kuvataan esimerkkejä valtakunnallisesti ja kansainvälisesti toimivista innovaatioalustoista, yritysekosysteemeistä ja verkostoista. Esimerkkeiksi on valittu verkostoja, joiden toimintatavat voisivat sopia satakuntalaisten toimijoiden esittämiin tarpeisiin ja tavoitteisiin. Kuten edellä on todettu, kyseiset verkostot ovat erilaisia ja eri nimillä toimivia. Yhteisenä piirteenä niissä on kuitenkin tarkka kohderyhmän ja verkostoon liittyvien prosessien määrittäminen. Verkostot ovat usein lähteneet liikkeelle projektista tai hankkeesta, jonka avulla on luotu pelisääntöt ja toimintatavat.

5.1 SIBE-projekti – Kalankasvatuksen ympärille rakennettava yritysekosysteemi

Sinisen Biotalouden Ekosysteemi (SIBE) –hanke on esimerkki hankkeen sisällä luodusta yritysekosysteemistä, joka on luotu konkreettisen taloudellisen haasteen ympärille. Hankkeen lähtökohta oli hyvin konkreettinen: Laitakari Kala Oy:n suunnitelmat Haukiputaan Martinniemeen sijoitettavasta suuresta kalankasvattamosta. Tämä on esimerkkinä tietyn sinisen talouden toimialakohtaisen sekä sijaintiin perustuvan verkoston rakentamisesta. Yritysekosysteemi rakennettiin hankkeessa toimijoiden kanssa yhdessä haastatteluiden sekä työpajatilaisuuden kautta (Leppänen et al. 2018).

Hankkeessa kehitettiin uutta konseptia kalankasvatuksen ympärille rakennettavasta yritysekosysteemistä, jossa useat toimijat toimisivat symbioosissa. SIBE-hankkeen loppuraportin mukaan (Leppänen et al. 2018) hankkeessa rakennetun liiketoimintaekosysteemin tarkoitus oli toimia verkostona, jossa toimijat ovat jatkuvasti muuttuvassa symbioottisessa, dynaamisessa ja kehittyvässä vuorovaikutuksessa keskenään ja sitä kautta luodaan kilpailuetua sekä uusia innovaatioita toimialalle (ks. myös Zahra & Nambisan 2012, Hearn & Pace 2006).

SIBE-hankkeen loppuraportin mukaan jokaisella mukana olevalla yrityksellä on oltava aidot liiketoimintaintressit liittyä mukaan verkostoon, jotta yritysekosysteemi toimisi. Kyseinen uuden

kalankasvattamon perustamiseen liittyvä yritysekosysteemi todettiin hankkeessa kannattamattomaksi, mutta ekosysteemimalli-ajattelussa todettiin olevan paljon potentiaalia (Leppänen et al. 2018).

5.2 Turun yliopisto, Bastu®

Yrityskehittäjä Bastun tarkoituksena on edistää kiertotaloutta sekä rakentaa Turun alueelle resurssiniukkuuteen vastaavaa kuudennen aallon yritystoimintaa. Bastun ajatuksena on olla mahdollistava alusta ja tilannekuvafoorumi, jossa tuodaan monen eri toimialan edustajia yhteen: liike-elämästä, korkeakouluista, kansalaisista sekä hallintoelimistä. Verkosto toimii tulevaisuus-työkaluna, jonka sisällä pohditaan, millaisia arvonaluonnin prosesseja voitaisiin yhdessä tehdä eri tavalla kuin ennen (Bastu® Turku 2020).

Konkreettisenä tekemisenä Bastu tarkoittaa mukana olevien toimijoiden ydinosaamisen luovaa yhdistämistä ja hyödyntämistä siten, että voidaan aikaansaada uusia bisnesnovaatioita, olemassa olevien yritysten toiminnan suuntaamista kiertotaloutta edistäviksi ja olemassa olevien rakenteiden ja prosessien kehittämistä. Bastu järjestää tehokkaita törmäytystyöpajoja ja verkostoyhteistyötä, joissa haetaan uusia liiketoimintakonsepteja. Ratkaisuja haetaan lähestymällä asioita perinteiset toimintamallit ja toimialarajat ylittäen. Työpajojen ohessa Bastu rakentaa toimijaverkostoa ja käynnistää uutta toimintaa (Bastu® Turku 2020).

5.3 Demola-innovaatioverkosto

Demola perustettiin 10 vuotta sitten tarjoamaan yrityksille mahdollisuutta tehdä yhteistyötä monialaisten opiskelijatiimien kanssa. Demola on tamperelaisten korkeakoulujen, ICT- ja media-alan yritysten sekä Hermia Oy:n rakentama avoin innovaatioympäristö. Innovaatioympäristössä opiskelijat saavat tilaisuuden kehittää digitaalisia tuotteita, palveluja ja toimintamalleja yritysten ja julkisten organisaatioiden projekti-ideoiden pohjalta. Demola koordinoi verkoston yhteistyötä ja ristipölytystä. Demola on luonut verkostolle tarkat pelisäännöt, joiden puitteissa on tehty tuhansia kehittämishankkeita (Demola 2020).

Demola lähti liikkeelle projektina, jossa verkoston toimintatavat määriteltiin ja toimintaa pilotointiin. Demolan toiminnassa hyödynnetään Lean-tuotekehitysmallia (mm. Maurya 2012) Malli ohjaa kehittäjiä testaamaan oletuksiaan asiakkaasta, markkinoista ja tuotteen ominaisuuksista ennen tuotteen varsinaista kehittämistä ja resurssien tuhlaamista. Alustan tehtävänä on tarjota puitteet, pelisäännöt ja prosessit, joilla päästään konkreettiseen tuotekehitystyöhön.

5.4 SUBMARINER Network

Yksi Itämeren alueen merkittävimpiä sinisen kasvun yhteistyöverkostoja on SUBMARINER Network, eli sinisen kasvun edistämiseen perustettu yhteistyöverkosto. Verkoston tavoitteena on tuoda yhteen Itämeren sinisen kasvun toimijoita ja koordinoida sinistä kasvua edistäviä projekteja EU:n strategian mukaisesti. Verkosto toimii aiheeseen liittyvien hankkeiden solmukohtana, mutta pyrkii myös aikaansaamaan uusia kestävän kehityksen mukaisia bisnesinovaatioita. Erilaiset hankkeet, kuten Baltic Blue Biotechnology Alliance, Baltic Blue Growth, InnoAquaTech, Smart Blue Regions, BalticRIM sekä MUSES luovat verkoston ytimen. Tämän lisäksi verkostoon voi liittyä jäseneksi. Jäsenyys on maksullista ja jäseneksi voi liittyä joko täysjäseneksi tai tukijäseneksi (Submariner 2019). Verkoston käynnistäjänä toimi vuosina 2010-2013 toteutettu SUBMARINER-hanke. Vastaavia verkostoja, jotka koordinoivat tiettyä teemaa edistäviä projekteja, löytyy myös muita.

5.5 Clean Shipping Project Platform (CSHIPP)

EU:n Itämeren alueelle kohdistetulla uudentyypisellä Interreg-rahoituksella on haluttu tukea samaa asiaa edistävien hankkeiden verkostoitumista. Yksi tällaisista "project platform"-hankkeista on CSHIPP (Clean Shipping Project Platform), jonka tavoitteena on lisätä yhteistyötä useiden puhtaan merenkulun hyväksi toimivien tahojen välillä (CSHIPP 2020). Alustan osallistujat tarkastelevat yhteistä aihetta eri näkökulmista, jolloin syntyy uusia ideoita ja synergiaetuja. Alustatyypisellä toimintamuodolla on myös haluttu panostaa hankkeiden jatkuvuuteen ja tulosten parempaan hyödyntämiseen.

CSHIPP-hankkeen toiminta kohdistuu puhtaan merenkulun eri toimijaryhmiin, joita ovat tutkimusorganisaatiot, yritykset, teollisuuden edustajat ja päätöksentekijät. Yhtenä keskeisenä ajatuksena on se, että ympäristöystävällinen merenkulku ja kannattava liiketoiminta eivät ole toisiaan poissulkevia tavoitteita.

5.6 Green Care Finland ry

Green Care Finland ry on valtakunnallinen yhdistys, jonka käynnistäjänä toimi SITRA. Green Caren aloituksessa on vuosina 2005-2006 ollut yrityksiä ja tutkimuslaitoksia, jotka ovat olleet kiinnostuneita kehittämään Green Care -toimintaa. Yhdistys toimii kattojärjestönä, jonka tarkoituksena on lisätä Green Care -toiminnan tunnettuutta, parantaa alan yleisiä toimintaedellytyksiä sekä edistää ja kehittää alaan liittyvää tutkimus- ja kehittämistoimintaa. Yhdistyksen jäsenenä on paljon toimialan yrityksiä ja kehittämisorganisaatioita (Green Care Finland ry 2020).

Konkreettisenä toimintana yhdistys mm. listaa Green Care -aiheisia tapahtumia, pitää listaa Green Care -palveluita tuotavista yrityksistä ja julkaisee ja viestii Green Care -aiheisista materi-

aaleista, hankkeista sekä julkaisuista. Vuosittain järjestetään mm. Green Care -päivät, joissa tutkitaan alan tulevaisuuden kehittämisen suuntia. Yhdistyksen toiminta pitää yllä jatkuvuutta ja toimintaa rahoitetaan jäsenmaksuilla (Green Care Finland ry 2020).

5.7 One Sea -ekosysteemi

Vuonna 2016 perustettu One Sea -ekosysteemi on esimerkki yhteistyöstä, jossa alojensa kansainvälisessä kärjessä olevat yritykset pyrkivät yhdessä saavuttamaan tavoitteensa, tässä tapauksessa autonomisen laivaliikenteen kehittämiseen liittyen. One Sea-ekosysteemi on lähtenyt liikkeelle Meriteollisuusyhdistyksestä, jonka strategisen tutkimusagendan yhdeksi teemaksi on määritelty digitalisaatio. One Sea -ekosysteemin perustajajäsenet ovat ABB, Cargotec (MacGregor ja Kalmar), Ericsson, Meyer Turku, Rolls-Royce, Tieto ja Wärtsilä. Meriteollisuus-yhdistys tukee työtä ja innovaatorahoituskeskus Tekes on investoinut ekosysteemiin. One Sea -ekosysteemiä johtaa DIMECC Oy (DIMECC Oy 2020).

DIMECC Oy on yritysten ja tutkimuslaitosten omistama ulkopuolinen digitaalisen innovaatioalusta ja koordinaattori, joka yhdistää Suomen valmistavan ja digitaalisen teollisuuden sekä akateemisen tutkimuksen. One Sea-ekosysteemi on vain yksi DIMECC:n johtamista yritysekosysteemeistä (DIMECC Oy 2020).

Selkämerellä sijaitseva Jaakonmeri-testialue on yksi konkreettinen esimerkki One Sea-ekosysteemin tuotteista. Alueella voi testata itseohjautuvaa meriliikennettä, aluksia ja teknologioita. One Sea -ekosysteemi on maksullinen, ja jäsenenä lähinnä vain suuria alan huippuyrityksiä. One Sea -verkoston puitteissa on kehitetty myös mm. verkoston oma tietokanta. Verkoston jäsenille järjestetään pari kertaa vuodessa tapaamisia (DIMECC Oy 2020)

5.8 Pro Kala ry

Pro Kala -yhdistys on perustettu 25 vuotta sitten. Yhdistyksen tavoitteena on kalan menekin edistäminen sekä kalatoimialan kehittämishankkeiden vetäminen ja verkostoituminen. Ideana on, että yritykset verkostoituvat keskenään, mutta että myös alaan liittyvä tutkimus, hallinto ja järjestöt voivat verkostoitua. Yhdistys toimii jäsenmaksuilla (Pro Kala ry 2020).

Jäseninä verkostossa ovat kalatalousalan ketjun yritykset ja yhdistykset. Yhdistyksen toiminta lähti liikkeelle Merisilakka-projektista, jossa todettiin tarve jatkuvalla kalamenekin edistämiseksi. Pro Kala on koordinoinut useita erilaisia kehittämis- ja menekinedistämishankkeita. Se tekee kalatoimialan yritysten kanssa jatkuvasti tiivistä yhteistyötä.

Markkinoinnin innovaatio-ohjelmassa on keskiössä neljä kalatalousalan markkinointiteemaa:

- kestävästi tuotettujen kalatuotteiden markkina-arvon ja volyymin lisääminen,
- toimialan verkostoitumisen kehittämien,
- toimialan imagon kehittäminen sekä
- vienti ja kansainvälistyminen.

Pro Kalan jäsenet ovat iso kalatalouden verkosto. Konkreettista toimintaa verkostossa ovat esimerkiksi erilaiset tapahtumat (Pro Kala ry 2020):

- Kalapäivät eli kalatalouden innovaatiopäivät syksyisin,
- Kalafoorumi-tapahtumat ajankohtaisten teemojen ympärillä,
- opintomatkoja yrityksille (verkostoituminen ja kansainvälistyminen) sekä
- koulutustilaisuuksia ja valmennuksia ajankohtaisista aiheista tai tarpeista.

5.9 Varsinais-Suomen liiton kumppanuusfoorumi ja Sinisen kasvun verkosto

Kumppanuusverkosto lähti liikkeelle 2014 tehdystä Varsinais-Suomen liiton maakuntastrategiasta. Kantavana ajatuksena maakuntastrategiassa on kumppanuusajattelu, johon liittyen haluttiin rakentaa kumppanuusfoorumi. Kumppanuutta toteutetaan erilaisissa verkostoissa maakuntaliiton kumppanien kanssa. Maakuntaliitto toimii verkostoissa mahdollistajana ja koordinaattorina. Yhtenä kumppanuusverkoston verkostona toimii Sinisen kasvun verkosto (Kumppanuusfoorumi 2020).

Kumppanuusajattelulla on haluttu tuoda mahdollisimman paljon erilaisia maakunnan toimijoita mukaan erilaisiin verkostoihin. Tavoitteena on olla maakunnan toimijoiden yhteinen verkosto. Asiantuntijaorganisaatiot toteuttavat verkostoissa tapahtuvan työn ja maakuntaliitto tarjoaa alustan. Foorumityössä on tunnistettu tietty määrä temaattisia kokonaisuuksia, joiden ympärille verkostot ovat kehittyneet. Sinisen kasvun verkosto on lähtenyt käyntiin projektien kautta. Olemassa olevien sinisen kasvun hankkeiden toimijoita on tuotu yhteen työryhmään (Kumppanuusfoorumi 2020).

Sinisen talouden verkosto on syntynyt Smart Blue Regions- ja Clipper (Ratkaisuja merialan pk-yritysten tukemiseksi) -hankkeiden kautta. Verkosto sisältää myös merialueen asiantuntijaryhmän, joka on Varsinais-Suomen liiton vetämä. Ryhmä on pääasiassa julkisen sektorin työryhmä, jossa Turku Science Park edustaa yritysmaailmaa. Merialuesuunnittelu on asiantuntijatyöryhmän kantavana voimana (Kumppanuusfoorumi 2020.)

5.10 Fyysiseen sijaintiin perustuvat verkostot ja innovaatioalustat

Fyysiseen sijaintiin perustuvana innovaatioverkoston tai -alustan esimerkkinä voidaan pitää mm. Raumalla sijaitsevaa Teollisuuspuisto Seaside Industry Park Raumaa (SIPR). Vastaavia teollisuuspuistoja on ympäri maailman. Fyysiseen sijaintiin perustuva yhteenliittymä on tietyllä tapaa innovaatioverkosto, joka voi luoda innovaatioherkkyyttä alalle. SIPR on Rauman meriklusterin keskus. Teollisuuspuistossa toimivat laivanrakennuksen ja meriteollisuuden veturiyritykset toimitajaverkostoineen (mm. Rauma Marine Construction, Kongsberg Maritime Finland). Seaside Industry Park tarjoaa tehokkaan tuotantoympäristön ja yhteistyöverkoston, jonka avulla pienemätkin yritykset voivat osallistua suuriin hankkeisiin ja saavuttaa sekä kilpailuetua että lisäarvoa (Seaside Industry Park Rauma 2019).

Seaside Industry Park tarjoaa yrityksille mm. logistisesti hyvää sijaintia, valmista ja yhteistä infrastruktuuria sekä yhteisiä palveluita. Näitä hyödyntämällä yritykset voivat saavuttaa skaalatuja ja hyödyntää olemassa olevia verkostoja toiminnassaan. Yritykset saavat myös tukipalveluja, koko alueen toiminnan kattavan yhteisen ympäristöluvan sekä koulutusmahdollisuuksia (Seaside Industry Park Rauma 2019).

6 SATAKUNNAN SINISEN KASVUN INNOVAATIOALUSTAN TOIMINTAMALLI

6.1 Tavoitteet

Selvityksen lähtökohtana oli Satakunnan meri- ja rannikkoalueiden siniseen kasvuun liittyvän kasvupotentiaalin ja mahdollisten synergioiden tunnistaminen sekä yhteiskehittämisen tarpeiden ja edellytysten selvittäminen. Toimintamalli kehitettiin satakuntalaisten toimijoiden esittämien tarpeiden ja tavoitteiden pohjalta, verraten tuloksia käynnissä olevien innovaatioalustojen toimintaan.

Satakunnan innovaatioalustan konkreettisena toimintana verkostossa tulisi olla toimijoiden yhteen tuominen sekä esimerkiksi rahoitusmahdollisuuksista viestiminen. Verkoston tulisi kuitenkin toimia nopeasti, intensiivisesti ja muokkautua prosessinomaisesti toimijoiden tarpeisiin. Toimintamallin tulisi antaa verkoston toimijoille mahdollisuus reagoida muuttuviin tilanteisiin. Tavoitteena olisi koko toimialaa ja arvoketjua pysyvämmiin hyödyttävä kehitystyö.

6.2 Toimintatavat ja rahoitus

Haastatteluissa tuli selvästi esiin, että toimijat näkevät mielellään kasvotusten. Toisaalta toiminta ei kuitenkaan saa olla liian sitouttavaa eikä erilaisia tapaamisia tai tapahtumia saisi olla liian usein. Tapahtumien pitäisi olla selkeitä, hyvin organisoituja kehitystapahtumia tai työpajoja. Työpajat olisi hyvä pyrkiä mahdollisuuksien mukaan kiinnittämään muihin sinisen talouden hankkeisiin ja toimintoihin, esimerkiksi sijoittamalla tilaisuuksia samalle päivälle tai yhdistämään vastaavia tilaisuuksia. Työpajoissa oleellista tulisi olla myös toisto ja systemaattinen eteneminen. Työpajan jälkeen toimijoille on viestittävä selkeästi, miten jatketaan eteenpäin ja mikä on seuraava askel kehitystyössä.

Viestinnällisesti oleellista olisi puhua verkostosta tai alustasta, ei hankkeesta. Haastattelujen perusteella toimijat kaipaavat pitkäjänteistä ja jatkuvaa toimintaa. Hankekenttä ei ole paras vaihtoehto yritysyritysten kehittämiseen yritysnykymästä, koska hankkeet ovat määräaikaista. Hankkeissa tehdystä yhteiskehittämisestä on haastattelujen perusteella saatu vain vähän hyötyä. Verkoston pyörittämiseen tarvitaan kuitenkin taloudellista panostusta, joka yleensä on aikaansaatu hankkeiden avulla. Toimijoilla oli myös jonkin verran huonoja kokemuksia projektien kautta tehdyistä yhteiskehittämishankkeista.

Toisena innovaatioalustan toiminnan rahoittamisen vaihtoehtona ovat jäsenmaksut, joita kerätään verkoston jäseniltä. Jäsenmaksujen edellytyksenä on kuitenkin jo vakiintunut jäsenmäärä. Verkoston tulisi käytännössä toimia hankerahoituksella niin kauan, että verkoston asema saadaan vakiinnutettua. Hankejatkumon aikaansaaminen on kuitenkin haastavaa, ja siksi olisi oleellista verkoston toiminnan kannalta, että toiminta saadaan nopeasti vakiinnutettua ja kannattavaksi.

6.3 Yhteistyön aihepiirit

Satakunnan sinisen kasvun innovaatioalustan tulisi haastattelujen perusteella olla konkreettinen kehittämiseen sekä innovaatioiden synnyttämiseen tähtäävä työpajojen ja/tai kehitystapaamisten sarja. Toiminta olisi säilytettävä kuitenkin joustavana ja nopeasti eri tarpeisiin muokkautuvana.

Meriklusterin, kalatalouden, matkailun sekä energia-alan edustajat toimivat kaikki samalla Satakunnan rannikko- ja merialueella, mutta toimialat ovat operatiiviselta toiminnaltaan ja siten tarpeiltaan varsin erilaisia. Siksi toimialarajat ylittävää yhteiskehittämistä ja innovointia ei helposti synny. Erityisesti meriklusteri erottui matkailusta ja kalataloudesta. Innovointi ja yhteiskehittäminen vaativat resursseja, joita monella matkailun ja kalatalouden pienyrittäjällä ei ole. Toisaalta haastatellut vaikuttavat kokevan Triple Helix -mallin tyyppisen verkostoitumisen hyödylliseksi.

Koska alueen toimijoiden kenttä on hajanainen, satakuntalaisten toimijoiden konkreettiset tarpeet ja tavoitteet tiivistettiin neljään aihepiiriin:

- Kehittyvä kalatalous Satakunnassa. Teema sisältää mm. alan "brändäyksen", alan imagon kohottamisen sekä alan toimintaedellytyksien parantamisen.
- Satakunnan matkailun tietopankki. Teema sisältää mm. alueen näkyvyyden parantamisen, alan yhteisen päämäärän luomisen, yhteisen markkinoinnin sekä saatavan tiedon muista alan ja alueen toimijoista.
- Älykäs Meriklusteri. Teemaan kuuluu mm. digitalisaation kehittämisen sekä tieto muista alan ja alueen toimijoista (erityisesti alan pk-yritykset).
- Sinisen talouden synergiat. Teema pitää sisällään mahdolliset toimialojen rajapinnat, jotka mahdollistavat uusien innovaatioiden syntyminen.

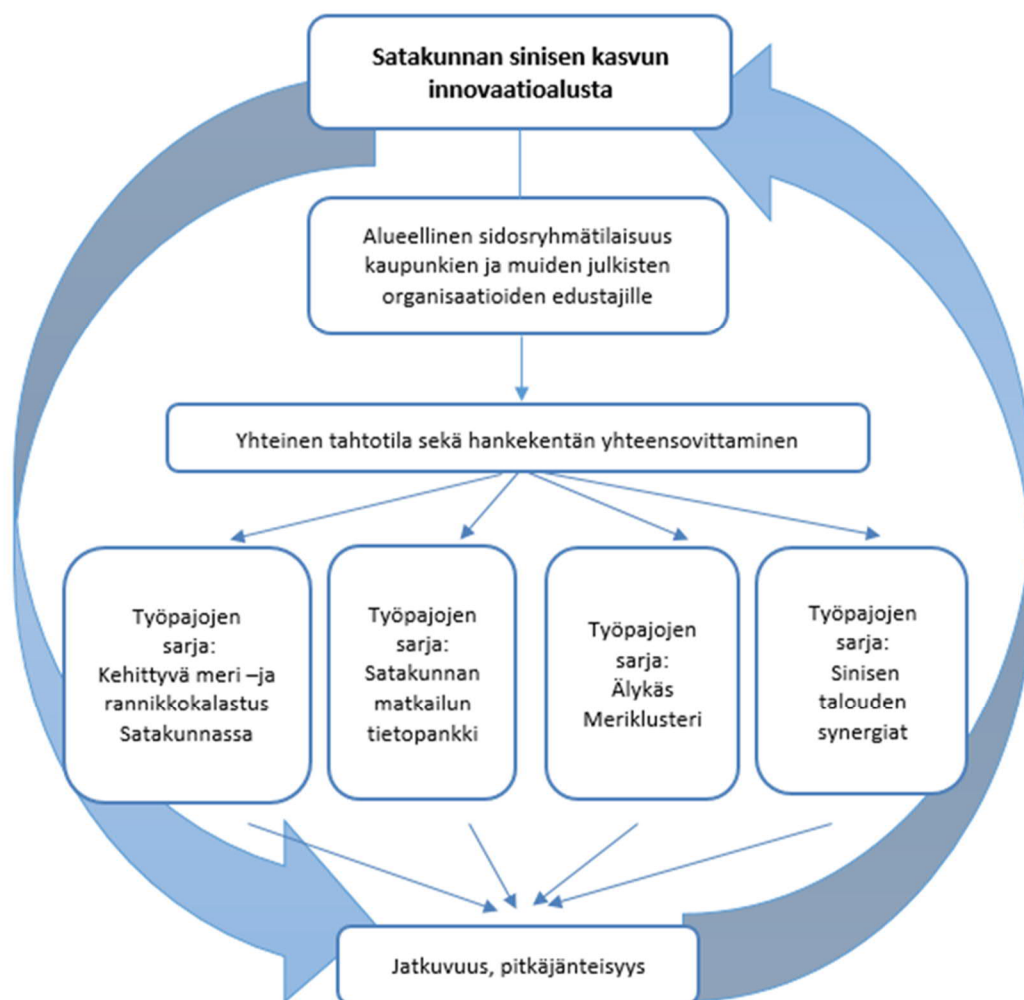
Taulukossa 6.1 on esitetty tiivistetysti Satakunnan sinisen kasvun innovaatioalustan osa-alueet. Hankerahoitus olisi käytännössä ainoa vaihtoehto käynnistysvaiheessa, koska olemassa olevilla toimijoilla tai innovaatioita tukevilla verkostoilla ja alustoilla ei ole resursseja lähteä käynnistämään toimintaa.

Hankkeessa laadittu Satakunnan sinisen kasvun innovaatioalustan toimintamalli edellyttää toimiakseen vahvaa koordinoitua ja rahallista tukea. Laaja-alaiselle, kaikki Satakunnan sinisen talouden alat kattavalle innovaatioalustalle ei löytynyt yksittäistä alustan toteuttajaa tai järjestävää tahoa selvityshankkeen aikana. Hankkeet ovat perinteisesti toimineet kehittämistyön apuvälineinä, vaikka tavoitteena olisi ollut pitkäjänteinen, vakiintunut toiminta. Varsinainen yhteiskehittäminen ja innovaatioiden ideointi, suunnittelu ja toteutus tapahtuvat paikallisten toimijoiden, yhdistysten ja yritysten voimin. Yhteiskehittämisen tulisi näin toteutua julkisten organisaatioiden sekä yrityssektorin välisenä prosessina ja hankkeiden tulisi toimia tämän prosessin mahdollistajana. Innovaatioalustan ylläpito- ja rahoitusmallin selvittämisen perusteella erilaiset projektit (huolimatta määräaikaisesta luonteestaan) ovat käytännössä innovaatioalustan alkuvaiheen toiminnan ja koordinaation mahdollistajat ja keskeisimmät rahoitusmuodot.

Taulukko 6.1 Sinisen kasvun innovaatioalustan osa-alueet.

	Alueellinen sidosryhmätilaisuus kaupunkien ja muiden julkisten organisaatioiden edustajille	Toimialakohtaisten työpajojen sarjat (Työpajasarjat 1-3)	Toimialojen yhteinen synergiatyöpaja-sarja (Työpajasarja 4)	Viestintä
Tavoite	Satakunnan sinisen talouden kehityksen näkemysten ja yhteisen tahtotilan kokoaminen sidosryhmiltä.	Toimialakohtainen verkostoituminen, toimialan yhteinen alueellinen tahtotila, uudet liiketoimintamahdollisuudet ja yritystoiminnan kilpailukyky, innovaatiotoiminnan kiihdyttäminen.	Synergiaetujen löytäminen, toimialojen rajapinnoilla toimiminen, innovaatiotoiminnan kiihdyttäminen.	Viestinnän tavoitteena luoda luottamusta ja läpinäkyvyyttä toimijoiden sekä organisaattorin välille (sisäinen viestintä) sekä tavoittaa kaikki toimintaan liittyvät sidosryhmät (ulkoisen viestintä).
Kohderyhmät	Satakunnan alueen kaupunkien/kuntien ja muiden julkisten organisaatioiden edustajat.	Satakunnan alueen sinisen talouden toimijat ja yritykset (erityisesti pk-sektori).	Satakunnan alueen sinisen talouden toimijat ja yritykset (erityisesti pk-sektori).	Satakunnan sinisen talouden yritykset sekä sidosryhmät (sisäinen viestintä) sekä sinisen talouden verkosto valtakunnallisesti (ulkoisen viestintä).
Menetelmät	Ryhmätyöskentelyssä käytetään tulevaisuuden tutkimuksen menetelmiä ja esimerkiksi etätyöskentelyn mahdollistavia sovelluksia. Viestitään näkemyksiä sekä toimialoille että sidosryhmille.	Pitkäjänteisen yhteistyön synnyttämistä edistävä verkostoituminen, ensin vapaamuotoista tutustumista, rahoitusinfo, ryhmätöitä käyttäen tulevaisuudentutkimuksen menetelmiä.	Verkostosta ja muista työpajoista etsitään ja tuodaan yhteen sopivia yhteistyökumppaneita. Yhteistyötä edistetään: vapaamuotoista tutustumista, rahoitusinfoja, ryhmätöitä (tulevaisuuden tutkimuksen menetelmiä).	Sisäinen viestintä: tiedotus tapahtumista. Ulkoinen viestintä: Internet-sivut, sosiaalinen media, alustan markkinointi erilaisissa toimialojen tapahtumissa.

Sinisen kasvun innovaatioalustan toiminta perustuu pitkäjänteisesti järjestettäviin työpajasarjoihin kussakin teemassa. Mallissa on vaikutteita mm. Yrityskehittäjä Bastun toiminnasta (Bastu® Turku 2020). Työpajasarjojen ohella mallissa on otettu kuitenkin vahvasti huomioon myös alueelliset julkiset organisaatiot, joiden yhteistä tahtotilaa viedään hankekehittämisen avulla yrityskentälle. Lisäksi työpajojen toiminnasta viestitään ylöspäin muille sidosryhmille. Toimintamallin tulisi antaa verkoston toimijoille mahdollisuus reagoida muuttuviin tilanteisiin. Triple Helix -malli toimii innovaatioalustan toimintamallin eri osa-alueiden vuoropuheluna. Innovaatioalusta tarjoaa yrityksille mahdollisuuksia oman liiketoiminnan kehittämiseen ja innovointiin, alueellisten verkostojen kehittämiseen ja parempaan kuulluksi tulemiseen meri- ja rannikkoalueen kehittämisessä (kuva 5.1).



Kuva 6.1 Satakunnan sinisen kasvun innovaatioalustan toimintamalli

LÄHTEET

- Bastu® Turku (2020). Miksi? – Bastu® Turku – Kuudennen aallon yritystoimintaa. Saatavilla: <https://bastuturku.utu.fi/miksi/>, haettu 31.10.2020.
- BlueSata (2020). BlueSata – Vesistöistä palveluliiketoimintaa Satakuntaan. Saatavilla: <https://www.gcfinland.fi/kehittaminen/hanke-esittelyt/hankkeet/bluesata--vesistoista-palveluliiketoimintaa-satakuntaan-/>, haettu 31.10.2020.
- CSHIPP (2020). CSHIPP – Clean Shipping Project Platform. Saatavilla: <https://cshipp.eu/>, haettu 31.10.2020.
- Demola 2020. About us - what is Demola? Saatavilla: <https://www.demola.net/about>, haettu 31.10.2020.
- DIMECC Oy (2020). About us. Saatavilla: <https://www.dimecc.com/company/about-us/>, haettu 31.10.2020.
- Eskola, J. & J. Suoranta (1998). Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere, Vastapaino. 266 s.
- Euroopan komissio (2014a). Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 Establishing a Framework for Maritime Spatial Planning. Official Journal of the European Union, L 257/135. Saatavilla: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0089&from=EN>
- Euroopan komissio (2014b). Commission staff working document. Sustainable Blue Growth Agenda for the Baltic Sea Region. Brussels, 16.5.2014. SWD(2014) 167 final. Saatavilla: http://ec.europa.eu/newsroom/mare/document.cfm?action=display&doc_id=5663.
- Euroopan komissio (2017). Commission staff working document. Report on the Blue Growth Strategy Towards more sustainable growth and jobs in the blue economy. Brussels, 31.3.2017, SWD(2017) 128 final.
- Euroopan komissio (2020). Yhdennetty meripolitiikka. Saatavilla: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_fi, haettu 26.10.2020.
- Green Care Finland ry (2020). Mitä on Green Care? Saatavilla <https://www.gcfinland.fi/green-care-/>, haettu 31.10.2020.
- Hearn, G. & C. Pace (2006) Value-creating ecologies: understanding next generation business systems. Foresight 8/1, 55-65. Saatavilla: <https://doi.org/10.1108/14636680610647147>.

- Hiltunen, L. (2017). Prosessit haltuun leanin keinoin. Haaga-Helia ammattikorkeakoulu Oy., Yrittäjyyden ja liiketoimintaosaamisen koulutusohjelma (YLI). 73 s. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-201701271719>.
- Ijäs, A. (2015) Merituulivoimarakentamisen markkinapotentiaali pohjoisen Itämeren alueella. Saatavilla: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiivtv7h93sAhUH_KQKHcGwAt0QFJAAegQIA-xAC&url=https%3A%2F%2Fwww.prizz.fi%2Fmedia%2Fenergiaratkaisut%2Fenergiaratkaisut-materiaalit%2Fmerituulivoimapotentiali-pohjoisen-itameren-alueella_ijas-2015.pdf&usq=AOvVaw0cPph72qZIMXh29op-sm-H, haettu 30.10.2020.
- Kaituri, A., Vatanen, S., Yrjölä, R., Pakkanen, T., Hannula, H. & K. Saarniaho (2017). Merialuesuunnittelun lähtökohtia. Merialueiden nykyinen käyttö, tulevaisuuden näkymät ja merialueita koskeva tietopohja. Ympäristöministeriön raportteja 15/2017. 119 s. Saatavilla <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-11-4708-1>.
- Kallio, A., Harmaakorpi, V. & T. Pihkala (2010). Absorptive Capacity and Social Capital in Regional Innovation Systems: The Case of the Lahti Region in Finland. *Urban Studies* 47/2, 303-319. Saatavilla: <https://doi.org/10.1177/0042098009346373>.
- Katila, J., Ala-Rämi K., Repka, S., Rendon, E. & J. Törrönen (2019). Defining and quantifying the sea-based economy to support regional Blue Growth strategies -case Gulf of Bothnia. *Marine Policy* 100, 215-225. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.11.035>.
- Kolehmainen, J. (2001) Yritykset ja alueet tietointensiivisessä globaalitaloudessa – Kilpailukyky kohtalonyhteytenä. Tampereen yliopisto, Alueellisen kehittämisen tutkimusyksikkö, SENTE-julkaisuja 12/2001. Cityoffset Oy, Tampere. Saatavilla: <https://docplayer.fi/7223080-Yritykset-ja-alueet-tietointensiivisessa-globaalitaloudessa-kilpailukyky-kohtalonyhteytena.html>, haettu 26.10.2020.
- Kumppanuusfoorumi (2020). Varsinaissuomalaisen yhteistyön sytyttäjä. Saatavilla: <https://kumppanuusfoorumi.fi/>, haettu 31.10.2020.
- Lahtonen, J. & A. Tokila (2014). Triple Helix: Malli menestyvälle alueelliselle innovaatiokeskittymälle. *Kansantaloudellinen aikakauskirja* 1/2014, 50-60.
- Leino, K., Lindholm, T., Pokela, P., Saario, M. & A. Vaahtera (2018). Sinisen talouden tilannekuva merialuesuunnittelun lähtökohtana 2018. Sinisen kasvun strategisen tavoitetilan kartoitus ja suunnittelualueiden sinisen talouden profiilin luominen. Gaia Consulting. ISBN 978-952-320-027-2 (PDF). 43 s. Saatavilla: <https://www.merialuesuunnittelu.fi/tilannekuvamateriaali-ja-raportit/>

- Leppänen, T., Anttila, J., Lind, V., Haapasalo, H., Ulvi, T., Rytönen, A-M., Ihme, R., Vehviläinen, H., Jokinen, K., Kankainen, M. & J. Vielma (2017). Kalankasvatuksen ympärille rakennettava yritysökosysteemi –SIBE-projektin tapaustutkimus. Luonnonvara –ja biotalouden tutkimus 3/2018. Helsinki. 54 s. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-326-530-1>.
- Luonnonvarakeskus (2018). Merialueen kaupalliset kalastajat muuttujina. Tilastotietokanta. Saatavilla: https://statdb.luke.fi/PXWeb/pxweb/fi/LUKE/LUKE__06%20Kala%20ja%20riista__02%20Rakenne%20ja%20tuotanto__02%20Kaupallinen%20kalastus%20merella/?rxid=e5af6f49-f2f4-4e07-b522-8427f98f83e2, haettu 6.9.2019
- Maa – ja metsätalousministeriö (2015). Vesiviljelystrategia 2022. Kilpailukykyinen, kestävä ja kasvava elinkeino. Valtioneuvoston periaatepäätös 4.12.2014. 16 s. Saatavilla: https://mmm.fi/documents/1410837/1516655/1-3-Vesiviljelystrategia_2022.pdf/89ae6a1d-9fa5-4c51-b339-35029399801f/1-3-Vesiviljelystrategia_2022.pdf.pdf, haettu 3.7.2019
- Maurya, A. P. (2012). Running Lean – Iterate From Plan A to a Plan That Works. 2. p. Yhdysvallat: O'Reilly Media.
- Merialuesuunnittelu (2020). Merialuesuunnittelu –sivusto. Saatavilla <https://www.merialuesuunnittelu.fi/>, haettu 26.10.2020.
- Moisio, E., Lempiälä, T. & T. Haukola (2009) Palkitseminen ja innovatiivisuus. Tutkimustuloksia ja havaintoja rahallisesta palkitsemisesta innovatiivisilla työpaikoilla. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja. Työ ja yrittäjyys 47/2009. Saatavilla: <https://docplayer.fi/6633321-Palkitseminen-ja-innovatiivisuus-tutkimustuloksia-ja-havaintoja-rahallisesta-palkitsemisesta-innovatiivisilla-tyopaikoilla.html>, haettu 1.9.2019
- Pro Kala ry (2020). Pro Kala ry – Pro Fisk rf. Saatavilla: <https://www.prokala.fi/>, haettu 31.10.2020.
- Putaja, E. (2018). Merellisen matkailun kehittäminen Satakunnassa. Opinnäytetyö, matkailun koulutusohjelma, Satakunnan ammattikorkeakoulu. 38 s. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2018110716795>.
- Pöntynen, R. & A. Erkkilä-Välimäki (2018). Blue Growth – Drivers and Alternative Scenarios for the Gulf of Finland and the Archipelago Sea. Qualitative analysis based on expert opinions. Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja A75. Turun yliopisto. Saatavilla: https://research.utu.fi/converis/portal/Publication/37622647?lang=en_GB.

- Rubin, A. (2017). Tulevaisuudentutkimus tiedonalana. TOPI – Tulevaisuudentutkimuksen oppimateriaalit. Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turun yliopisto. Saatavilla: <https://tulevaisuus.fi/perusteet/tulevaisuudentutkimus-tiedonalana/>, haettu 30.10.2020.
- Satakunnan Matkailuyrittäjät ry (2019). Satakunnan Matkailuyrittäjät ry. Saatavilla: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjpk5GEzd7sAhXK6qQKHccY-BEwQFjAAegQIARAC&url=https%3A%2F%2Fwww.visitsatakunta.fi%2Fwp-content%2Fuploads%2F2018%2F01%2Fvisitsatakunta-a5-esite-2017.pdf&usq=AOvVaw1oNKgyNoZwNEgjtT98msL6>.
- Satakuntaliitto (2018). Satakunnan maakuntaohjelma 2018-2021. Hyväksytty maakuntavaltuustossa 15.12.2017. 81 s.
- Seaside Industry Park Rauma (2020). Tehokas toimintaympäristö. Saatavilla: <https://www.seasideindustry.com/fi/alueenesittely>, haettu 31.10.2020.
- Submariner (2020). The SUBMARINER Network. Saatavissa: <https://www.submariner-network.eu/about-us>, haettu 31.10.2020.
- Suomen Hyötytuuli (2020). Tahkoluodon merituulipuisto. Saatavilla: <https://hyotytuuli.fi/merituulivoima/>, haettu 30.10.2020.
- SustainBaltic (2020). Project Implementation and Deliverables. Saatavilla: <https://sites.utu.fi/sustainbaltic/etusivu/project-implementation-and-deliverables/>, haettu 31.10.2020.
- Tilastokeskus (2008) Toimialaluokitus TOL 2008. Tilastokeskus, Käsikirjoja 4. Multiprint Oy, Helsinki 2008. 405 s. Saatavilla: https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/103614/yksk4_200800_2008_net.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Tura, T. & V. Harmaakorpi (2005). Social capital in building regional innovative capability. *Regional Studies* 39, 1111–1125. Saatavilla: <https://doi.org/10.1080/00343400500328255>.
- Vähäsantanen, S. (2018) (toim.) Satakunnan talous 32. Joulukuu 2018. Nykytila ja tulevaisuuden näkymät. Turun yliopisto, Turun kauppakorkeakoulu ISSN-L 1798-784. Saatavilla: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwit0M3biN3sAhXL3KQKHW_6CF8QFjABegQIAXAC&url=http%3A%2F%2Fwww.satamittari.fi%2Ffiles%2Fasiakaskuvat%2FSatamittari%2FSatakunnan_talous%2FTalouskatsausII2018%2FSatakunnan%2520talous%2520katsaus%252032%2520joulukuu%25202018.pdf&usq=AOvVaw1UbNDBxgPbUImoCXfvhE6A

Vähäsantanen, S. (2019) Satakunnan talous 33. joulukuu 2019. Nykytila ja lähiajan näkymät. Saatavilla: <https://docplayer.fi/134008239-Satakunnan-talous-nykytila-ja-lahiajan-nakymat-33.html>, haettu 30.10.2020.

Zahra S. A. & Nambisan S. (2012) Entrepreneurship and strategic thinking in business ecosystems. *Business Horizons* 55, 219-229. Saatavilla: <https://doi.org/10.1016/j.bushor.2011.12.004>.

LIITE 1 TEEMAHAASTATTELURUNKO

1. Näkemykset sinisen kasvun potentiaalista ja innovaatioista Satakunnan meri- ja rannikovesialueilla
 - Miten yritystoimintaa Satakunnan meri- tai vesistöalueilla voisi kehittää? Millaisia uusia avauksia voisi olla?
 - Millainen kehittäminen hyödyttäisi omaa toimintaanne?
2. Synergioiden kartoittaminen: mahdollisuudet ja kiinnostus sektori- ja toimialarajat ylittävään alueelliseen yhteiskehittämiseen
 - Millaisten yritysten / toimijoiden kanssa Satakunnassa haluaisit tehdä yhteistyötä oman toimintasi kehittämiseksi? Ei pelkästään oman alan, vaan mahdollisesti myös muiden.
 - Pystyisitkö oman käytännön toiminnan ohessa osallistumaan Satakunnan alueella yhteiseen meri- tai vesistöalueisiin liittyvän yritystoiminnan kehittämiseen?
3. Konfliktit: näkemykset häirtatekijöistä tai esteistä yhteiskehittämislle tai siniselle liiketoiminnalle
 - Mitkä ovat meri- tai vesistöalueille kohdistuvan yritystoiminnan kehittämisen esteet tai häirtatekijät Satakunnassa?
4. Oman organisaation tarpeet suhteessa sinisen talouden kehittämiseen ja innovointiin – millaisesta toiminnasta yritykset hyötyisivät eniten ja toisaalta julkisen hallinnon organisaatioiden näkemykset (erilliset kysymykset julkisille toimijoille)
5. Kiinnostus osallistua innovaatiotoimintaan ja näkemykset eri rooleista (myös millaisessa roolissa ko. organisaatio voisi olla)
 - Haluaisitko osallistua yhteiskehittämiseen tai jonkinlaiseen innovointiin?
 - Jos haluaa, niin millaisessa roolissa?
 - Haluaisitteko osallistua mahdollisesti kehitettävän sinisen innovaatioalustan pilottikokeiluun? (esim. 2-4 h kestoinen kokous tai pieni työpaja tms.)
6. Oman toiminnan arviointi sinisen kasvun ja vähähiilisyyden periaatteiden toteutumisen näkökulmasta
 - Miten otatte yrityksenne toiminnassa huomioon kestävän kehityksen periaatteita? Esimerkiksi energiaa säästävät toiminnot, uusiutuvat energialähteet tai ympäristöystävälliset toimintatavat ja tekniikat?

- Oletteko suunnittelemassa yritystoimintaanne ympäristöä tai energiaa säästäviä toimintoja lähitulevaisuudessa?
7. Kiinnostus ja mahdollisuudet kestävän, vähähiilisen yritystoiminnan palvelujen ja tuotteiden kehittämiseksi
- Olisiko yritystoiminnassanne mahdollisuutta tai tarvetta ympäristöystävällisten tai energiaa säästävien / uusiutuvia energiamuotoja käyttävien palvelujen ja tuotteiden kehittämiseksi
8. Kiinnostus osallistua sinisen innovaatioalustan pilotointiin

LIITE 2 SATAKUNNAN SININEN AAMUPÄIVÄ 31.10.2019

A3-menetelmän taulukko sivuille sovitettuna. Seurantavaihetta ei työpajassa käsitelty.

1. Taustatiedot

Miksi aiheesta on syytä keskustella?

- Tällä hetkellä ei ole "yhteistä tahtotilaa"
- Satakunta on suhteellisen pieni alue, joten yhteistyölle on tarve tulosten aikaansaamiseksi
- Tarvitaan lisää keskustelua ja tiedonvaihtoa > toimialatuntemuksen laajentaminen
- Erityisosaaminen tuo työpaikkoja (pitkä rannikko ja laaja jokisuisto)
- Onko Satakunta vihreä vai sininen maakunta?
 - **VIHREÄ:** mm. Pro Agria
 - **SININEN:** puolet Satakunnasta on merta > mahdollisuuksia mm. yritystoimintaan. Meri on maakunnalle elinehto ja meri on useassa asiassa tavalla tai toisella mukana, mm. kuljetukset, matkailu (edellyttää puhdasta vettä, puhdasta merta).

2. Nykytilanne

Missä mennään tällä hetkellä? Ketä asia koskee? Onko olemassa toimialat ylittävää yhteiskehittämistä?

- Siniseen talouteen liittyen on olemassa paljon potentiaalia, jota ei kuitenkaan ole riittävästi hyödynnetty. Voisi olla Suomen valtti/brändi!!
- Liittyy paljon aloja ja ammatteja, mutta toistensa tunteminen on heikkoa
- Sinisiin aloihin liittyy usein kausiluonteisuus, mikä on haaste
- Kaikki yrittävät selviytyä yksinään, ei alueellista yhteiskehittämistä, lähinnä vain toimialojen sisäistä kehittämistä
- Yhteistyötä toki olemassa (esim. satamissa käyneiden risteilyalusten käyntien järjestelyt ovat vaatineet paljon yhteistyötä eri tahoilta)
- Meriklusterialan alihankkijayritykset ovat riippuvaisia isoista yrityksistä
- Sininen kasvu sisällytetty maakuntaohjelmaan, mutta konkretisoituuko mitenkään...?

3. Tavoite

Miten asioiden pitäisi olla? Onko tarvetta yhteiselle toiminnalle sinisen talouden alalla?

Jos, niin mitä tällä voitaisiin saada aikaiseksi?

- Alojen/ammattien/työvoiman välille pitäisi löytyä synergiaa > verkostoituminen
- Tietoa kestävän kehityksen perusteista > sininen talous tunnetuksi kokonaisuutena
- Satamien yhteistyön lisääminen
- Tarvitaan lisää konkreettista suurien asioiden edistämistä
- Enemmän sinisen talouden (liike)toimintaa hyvin suunniteltuna
- Satakunta kartalle, jokin "kärki" joka nostetaan esille

4. Ongelman analyysi

Mitkä seikat hankaloittavat ja estävät tavoitteeseen pääsyä? Mitkä ovat ongelmien syitä?

- Olemassa yksittäisiä, toisistaan irrallaan olevia hankkeita, ts. ei tarpeeksi yhteistyötä
- Sesonki-/kausiluontoisuus > tästä pitäisi päästä ympärivuotiseen toimintaan
- Pienet toimijat (mm. yksittäiset kalastajat)
- Satakuntaliitolle matkailu ei ole (enää) pakollinen toimi
- Yrityksillä usein "driverina" oman liiketoiminnan kehittäminen, ei niinkään koko alan kehittämistoimet (onko tämä sitten ongelma?). Toisin sanoen keskittyminen ydinliiketoimintaan, sektorikohtaisuus > laajemmat mahdollisuudet jäävät näkemättä. Poikkeuksiakin toki on: esim. telakkateollisuus, joka on laajentunut ja maantieteellisesti kattaa koko rannikon
- Liikenneyhteydet/saavutettavuus eri suunnilta, kahta mieltä: heikot ja hyvät yhteydet
- Kotimaisen kalan huono arvostus, esim. suurin osa silakasta menee kalan rehuksi eikä ihmisten ruokapöytiin
- Olemassa sääntelyä, joka vaikeuttaa kehittämistä (esim. turistien/matkailijoiden ottaminen kalastusalueisiin ei ole mahdollista).
- Ei ole olemassa alan katto-organisaatiota
- Satakunta ei ole tarpeeksi tunnettu/houkutteleva alueen ulkopuolella
- Satakunta ei ole ekosysteemi, tarvittavat riippuvuussuhteet puuttuvat
- Aluepolitiikka

5. Kokeiltavat keinot

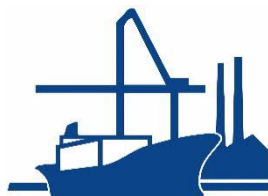
Millaisia yhteiskehittämisen keinoja on olemassa tavoitteen saavuttamiseksi?

- Toimialojen tunteminen ja määrittäminen määrittävät mahdollisuuksien kenttää
- Yhteistyö, jolla voi synnyttää lisäarvoa
- Tiedon jakaminen esim. somen avulla ("Rent a Finn" -tyyliin)
- Selkämeren kansallispuiston parempi hyödyntäminen
- Satama-alueiden hyödyntämisen monipuolistaminen
- Sinisen talouden Satakunnan "järjestön" perustaminen, järjestäjänä esim. Satakunnan kauppakamari tai Satakunnan Yrittäjät
- Alueellisen innovoinnin vahvistaminen, yhdistys/kaupunki/Satakuntaliitto

6. Suunnitelma

Miten muutoksia tulisi viedä eteenpäin? Ketä asia koskee? Kenen tulisi tehdä ja mitä?

- Merialuesuunnittelun mahdollisuudet: Varsinais-Suomi – Satakunta – ruotsinkieliset alueet (kaikki haluavat mennä oma alue edellä)
- Yterille Green Key –sertifikaatti, miten tätä voisi hyödyntää
- Voisiko jotenkin hyödyntää mahdollisia alanvaihtajia
- Alan koulutukseen panostaminen
- Jatkuvuus (yhdistys tms.)
- Vastuutahosta sopiminen (kuka yhdistystä/verkostoa vetää?)
- Toimijat pitäisi saada aktivoitua (hankkeet toimivat huonosti), kauppakamarit mukaan toimintaan



Turun yliopiston Brahea-keskus
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-20014 TURUN YLIOPISTO

www.utu.fi/mkk



**TURUN
YLIOPISTO**