

Digitalisaatio pankkialalla – kuinka käy työllisyyden?

29.11.2017 14:30 • BLOGI •



KIRJOITTAJA

Karlo Kauko

Neuvonantaja

Viime aikoina olemme voineet lukea lehdistä, miten työtehtävät eräissä pankeissa vähenevät voimakkaasti lähivuosina. Syyksi on mainittu etenkin digitalisaatio. Nämä uutiset ovat sopusoinnussa ns. teknologisen työttömyyden hypoteesin kanssa: kun asiat tehdään koneellisesti ja automatisoidusti, työvoiman kysyntä vähenee ja työttömyys pahenee.

Historiasta löytyy runsaasti esimerkkejä tapauksista, joissa työllisyys jollain alalla on suorastaan romahtanut tuottavuuden nousun seurauksena. Ilmeinen esimerkki on maatalous. Vielä pari sukupolvea sitten maatalous oli Suomessa pääelinkeinona. Työllisyys pelloilla ja navetoissa on vähentynyt dramaattisesti, kun traktorit ja lypsykoneet ovat syrjäyttäneet ihmistyötä.

Teknologisen työttömyyden hypoteesissa on kuitenkin yksi paha ongelma: on helppo löytää täysin päinvastaisia esimerkkejä. Toisinaan työn tuottavuuden nousu on tapahtunut yhdessä työllisyyden voimakkaan kasvun kanssa. Hyvänä esimerkkinä voidaan pitää lentoliikennettä.

Matkustajakilometreinä yhden lentäjän suorite työtuntia kohti on nykyisin paljon suurempi kuin silloin, kun Suomen ensimmäinen matkustajaliikennekenttä avattiin Katajanokan kärkeen vesitasoja varten. Ensimmäiset reittiliikennekoneet vuonna 1924 lensivät alle 200 kilometrin tuntivauhdilla, ja niihin mahtui neljä matkustajaa. Tehokkuus matkustajien kuljettamisessa on moninkertaistunut, mutta merkkejä teknologisesta työttömyydestä ei ole. Suomessa oli aluksi yksi Saksasta rekrytoitu lentäjä – kotimaassa ei ollut ammattitaitoista työvoimaa saatavilla. Vuonna 2016 pelkästään Finnairilla oli vuosikertomuksen mukaan yli 800 lentäjää. Parantunut tuottavuus on alentanut lentomatkustamisen hintaa, joka on keskimääräiseen tulotasoon verrattuna suorastaan romahtanut sen jälkeen kun Aero Oy aloitti reittiliikenteen Kruunuvuorenselältä Tallinnaan.

Lentoalalla hinnan suhteellinen aleneminen voi hyvinkin johtua myös muista tekijöistä, mutta tuottavuuden nousu sekä itse lentämisessä että lentokoneiden valmistamisessa ja huollossa on varmasti keskeinen syy. Suoritteen valtava volyymikasvu on vaikuttanut työllisyyteen paljon voimakkaammin kuin yhtä matkustajakilometriä kohti tarvittu

työpanoksen väheneminen. Viime vuosina joidenkin lentoyhtiöiden työllisyys myynnissä on vähentynyt, mutta myyntipuolellakin on yhä paljon enemmän työpaikkoja kuin 1920-luvulla.

Joissain tapauksissa tuotteen kysyntä ei paljonkaan muutu, vaikka sen hinta suhteessa potentiaalisten asiakkaiden tuloihin laskisi kuinka voimakkaasti tahansa. Kehittyneissä maissa ihmiset eivät enää kaipaa suurempia ruoka-annoksia, joten maataloudessa tuottavuuden nousu normaalisti vähentää työllisyyttä. Myös rajallisen raaka-aineen hyödyntämisessä tuottavuuden nousu usein vähentää työpanosta lisäämättä suoritetta. Vielä 1970-luvulla Suomessa oli noin 100 000 metsuria. Jos tuollainen väkijoukko pantaisiin nykyisillä välineillä savottaan, metsien paikalla olisi pian pelkkiä avohakkuita, eikä uutta hakattavaa olisi kunnolla vuosikymmeniin.

Mikä on tilanne rahoituslalla? Seuraako tuottavuuden noususta vain se, että suunnilleen samat asiat tehdään pienemmällä työpanoksella? Vai seuraako tuottavuuden noususta toimialan valtava kasvu? Rahoituslala ei ole jonkin rajallisen luonnonvaran hyödyntämistä, joten minkään niukan resurssin ehtyminen ei aseta rajoitteita. Ensimmäinen tärkeä kysymys on siis rahoituspalveluiden kysynnän hintajousto, siis hintojen vaikutus palveluiden kysyntään. Toinen olennainen seikka on kysynnän tulojousto: kuinka paljon rahoituspalveluita tarvitaan lisää, jos väestön tulotaso nousee vaikkapa 10 %? Kolmas tärkeä kysymys on kilpailun aste: jos yksi erittäin suuri yritys pystyy toimialan murroksessa kaappaamaan määräävän markkina-aseman, se voi pitää rahoituspalvelut keinotekoisesti kalliina, jolloin suoritetta käytettäisiin yhtä säästeliäästi kuin ennenkin. Jos kysynnän tulo- ja hintajousto ovat voimakkaat ja kilpailu kovaa, rahoitusalan työllisyys todennäköisesti kasvaa tulevina vuosina.

Rahoituspalveluita ei normaalisti käytetä niiden itsensä takia. Tilisiirtoja ei tehdä eikä lainoja nosteta, koska se on hauskaa, terveellistä tai muodikasta. Tästä ei seuraa, että rahoituspalveluiden kysyntä olisi vakio. Kysyntä riippuu monesta seikasta myös silloin, jos suorite ei ole ostajalle itsessään tavoiteltava asia. Vain hyvin harvat ostavat lentolippuja saadakseen istua pienessä nojatuolissa katsomassa pilviä ylhäältäpäin.

Rahoituspalveluiden kysynnän hintajoudesta makrotalouden tasolla ei ole juuri lainkaan tutkimusta. Jos maksuliikenteen palkkiot, otto- ja antolainauskorkojen erotus sekä sijoitusrahastojen hallinnointipalkkiot laskevat, paljonko perinteisten rahoituspalveluiden käyttäminen lisääntyy? Yleistyvätkö täysin uudenlaiset rahoituspalvelut, jotka eivät korvaa mitään aiempaa, vaan tyydyttävät piileviä tarpeita? Vai eikö muutokseen reagoida mitenkään muuten kuin työpanosta vähentämällä? Nouseeko pankkien kannattavuus samalla kun asiakkaat saavat entisen määrän samoja, vanhoja palveluita, joskin uudessa muodossa ja halvemmalla? Näihin olennaisiin kysymyksiin ei tiedetä vastausta. Emme siis myöskään tiedä, mikä on digitalisaation vaikutus työllisyyteen rahoituslalla pitkällä aikavälillä, kun kaikki suorat ja epäsuorat vaikutukset otetaan huomioon.

Tiedämme vain, että työllisyys monissa rahoitusalan perinteisissä tehtävissä vähenee tai loppuu kokonaan ainakin vanhoissa organisaatioissa. Uudet työtehtävät syntyvät ehkä alan perinteisiin toimijoihin, tai ehkä aivan muualle. Mahdollisesti niitä ei tule juuri lainkaan, tai ehkä sittenkin paljon enemmän kuin vanhoja tehtäviä lakkaa.

Avainsanat

pankit, työllisyys