

인도네시아 플랫폼 오토바이 택시 기사 이야기 ③

이 얘기 속 오토바이 기사는 어떤 사람들인가

샤리프 아리핀 Lembaga Informasi Perburuhan Sedane

*샤리프 아리핀 활동가의 플랫폼 오토바이 택시 기사에 관한 글을 세 달에 걸쳐 내보냅니다.

지난 석 달에 걸쳐 소개한 이야기는 온라인 오토바이 택시를 독점하고 있는 사업자가 아니라 고용 안정성과 보호 장치가 없는 노동자에 관한 이야기다. 농장, 광업, 항만 및 공항 운송 분야에서도 비슷한 이야기를 찾아볼 수 있다. 현대 산업의 새로운 현상인 프레카리아트에 대한 가이 스탠딩(『프레카리아트, 새로운 위험한 계급』)의 한탄과 다르지 않다. 스탠딩은 신자유주의의 노동시장 유연화 속에서 유럽 노동자들이 누리던 ‘사치’가 타격받고 있다고 한탄했다. 유럽 노동자들은 한때나마 지금 아시아 국가 노동자들이 겪고 있는 열악한 노동 조건, 장시간 노동에서 벗어나 충분한 휴가를 즐기고 안정된 미래를 꿈꿀 수 있는 ‘복지사회의 노동자’라는 ‘사치’를 누렸다. 하지만 신자유주의가 세계를 지배하는 지금, 유럽 노동자들 역시 이런 ‘사치’를 모두 잃어버렸다.

인도네시아 경제를 떠받치지만 보이지 않는 노동자들

인도네시아에서는 이런 유연근무제 유형이 오랫동안 존재해 왔으며, 여러 분야로 널리 퍼지고 있다. 과거에는 안전하고 안정적이며 품위 있고 장래가 밝다고 여겨지던 분야가 이제는 불안정하고 미래가 암울한 분야로 바뀌고 있다. 적절한 임금과 사회적 보호가 없는 이러한 유형의 임시직은 국영 기업, 국가 공무원, 제조업 부문에서 확산하고 있다.

트리오노와 수백만 명의 온라인 오토바이 택시 기사들은 매일 휴식도 없이 사람, 물건, 음식을 배달한다. 정해진 시간에 목적지까지 안전하게 배달해야 한다. 배달 사업은 경제의 근간을 이루는 산업 중 하나다. 사람들은 집에서 직장으로 또는 그 반대로 이동하고, 상점

에서 구매자에게 음식과 상품을 배달한다. 이들은 지역 경제를 되살리는 사람들이다.

모멘텀 워크 보고서에 따르면 인도네시아는 2023년 동남아시아에서 음식 배달 사업에서 가장 큰 GMV(총 상품 가치)를 기록한 국가 중 하나로, 46억 달러, 즉 72조 5,000억 루피아를 기록할 것으로 예상된다고 한다. 음식 배달 사업에서 가장 큰 비중을 차지하는 업체는 GrabFood가 50%, GoFood가 38%, 마지막으로 ShopeeFood가 12%를 차지하고 있다(CNBC Indonesia, 2024.2.1). Grab의 혜택을 예로 들어보겠다. 2023년 4분기에는 54억 4,000만 달러에 달할 것이다. 세부적으로는 배달 사업이 13% 증가한 26억 5천만 달러, 택시 및 온라인 오토바이 택시(일명 오졸)가 28% 증가한 14억 7천만 달러, 금융이 14% 감소한 12억 6천만 달러, 신규 사업이 40% 증가한 6,400만 달러(Katadata.co.id, 2024.2.26)를 기록했다.

트리오노와 온라인 오토바이 택시는 경제 거래를 지원할 뿐만 아니라 24시간 이내에 주문을 배달할 준비가 되어 있는 등 국가와 회사의 의무를 수행하는 역할도 한다. 사실, 도로 교통 및 운송에 관한 2009년 인도네시아 공화국 법률 제22호 139조에 따르면 ‘도시와 지역에서 교통 서비스를 제공할 의무’는 도시 또는 지역 차원의 지방 정부의 의무다. ‘대중교통 서비스 제공은 국영, 지방 소유 기업 또는 기타 법인에 의해 수행된다’라고도 명시하고 있다. 안전하고 편안한 대중교통을 제공해야 하는 의무는 야간에 근로자를 고용하는 기업의 의무이기도 하다. 이런 지방 정부와 기업의 책무를 오토바이 택시 기사들이 수행하고 있다.

이렇게 온라인 오토바이 택시가 온라인 운송업의 경제 거래에 크게 기여하며 국가와 기업의 의무까지 담당하고 있지만, 그들에게는 이름이 없다. 플랫폼 기업에 고용된 사람이라고도, 운송 서비스 노동자라고도, 기업의 노동자라고도 불리지 않는다. 그들은 보호받지 못하고, 인정받지 못하고, 법적 보호를 받을 수 없으며, 공식적인 노동조합에서도 중요하게 생각하지 않는 사람들이다. 