

# 택시플로이테이션 : 플랫폼기반 운송 운전자들의 심화된 착취와 집단 저항

샤리프 아리핀 Lembaga Informasi Perburuhan Sedane

동남아시아에서는 어플리케이션 기반의 오토바이 택시 서비스가 활발하게 운영 중이다. 그러나 라이더들은 플랫폼 업체에 소속되어 일해도 저임금과 빚에 허덕이며 과로로 목숨을 잃고 있다. 지난 5월, 라이더들의 대규모 집회가 있었다. 이 집회와 플랫폼 택시 서비스 관련 기사를 7월호와 8월호, 두 달에 걸쳐 전하고자 한다. (편집자 주)

2025년 5월 20일, 수천 명의 온라인 오토바이 택시 기사, 승차 공유 서비스 기사, 그리고 다양한 플랫폼 제공업체 소속 택배 기사들이 인도네시아 전역에서 대규모 ‘오프-비드(Off-bid, 입찰 불참)’ 시위를 벌였다.<sup>1)</sup> 이들은 플랫폼 택시 기사들을 과로와 저임금 노동으로 몰아넣는 배달 시스템의 파트너십 기반 고용 모델, 법적 보호 부족, 불공정한 요금 공제 부과에 항의했다.

자카르타에서는 경비대의 바리케이드로 교통부에서의 시위가 막히자, 시위대가 국왕궁에서 약 200미터 떨어진 파퉁 쿠다 지역으로 이동했다. 그곳에서 시위대는 정치·법률·안보 조정부(케멘코폴캠) 관계자들의 접견을 받았다. 케멘코폴캠은 기자들에게 시위대와 교통부 관계자들 간의 회동을 주선하겠다고 약속했다.

같은 날 오후, 시위대 대표단은 교통부 관계자들과 회동을 가졌는데, 이 자리에서 교통부는 시위대가 제기한 사안의 해결을 약속했다. 그러나 제시된 쟁점들은 추가 검토 및 평가가 필요하다고 덧붙였다.

1) 택시플로이테이션: Grab Indonesia의 승차 서비스 산업에서의 착취 심화에 대한 사례연구 (미발표, 2025) 의 요약본이며, 몇 가지 추가 정보가 포함되어 있다.



▲ 2025.05.20. 인도네시아 반텐에서 열린 대규모 플랫폼 오토바이 택시기사 시위. 사진 : 샤리프 아리핀

그보다 하루 전인 5월 19일, Grab, GoTo, Maxim, Indrive 등의 플랫폼 사업자들은 자카르타 교통부와 집중 논의를 가졌다. 이 회의에서 사업자들은 최대 20%의 요금 할인이 착취의 한 형태라는 주장을 부인했다. 또한 주문 건당 수수료 인하를 10%로 낮추자는 제안도 거부했다. 그들은 현재 할인율은 교통부 규정에 따른 것이라며, 나아가 이러한 할인은 운전자에게 혜택을 주기 위한 프로모션 및 서비스 혁신에 재투자된다고 주장했다.

플랫폼 사업자들은 또한 정식 고용 관계에서 운전자를 근로자로 인정하는 것을 거부한다고 밝혔다. 그들은 유연성이 승차 공유 사업 모델의 핵심 강점이라고 주장했다. 유연한 근무제 덕분에 운전자는 출퇴근 의무가 없는 파트타임 직업으로 간주될 수 있으며, 더 많은 운전자를 시스템에 포함시킬 수 있다고 주장했다. 또한, 이러한 유연한 모델 하에서 운전자는 개별 성과에 따라 수입을 관리할 자율성을 갖는다고 주장했다.

5월 14일, 인도네시아 하원(DPR RI) 인민열망기구(BAM)는 서자바주 베카시시 알룬 알룬 M. 하시부안에서 포커스그룹 토론(FGD)을 개최했다. 이 토론회에는 통신디지털부, 교통부, 인력부, 협동조합 및 중소기업부 관계자들과 Maxim 및 12개 온라인 운전자 협회 관계자가 참석했다.

이 자리에서 온라인 운전자의 권리를 보호하기 위한 체계를 정부가 일관되게 제공하지 못했다는 점이 드러났다. 교통부 관계자는 온라인 운송의 존재와 법적 지위에 대해 아직 연구 중이라고 밝혔다. 한편, 인력부 관계자는 정부가 온라인 운전자들을 비공식 부문 노동의 틀 안에서 배치할 계획이라고 밝혔다.

온라인 승차 공유 및 배달 사업 운영에 대해 관대한 입장을 취하고 규제 체계를 구축한 다른 국가들과는 달리, 인도네시아 정부는 배타적인 형태의 수용 정책을 펼쳐왔다. 그로 인해 온라인 운전자에 대한 책임은 한 부처에서 다른 부처로 빈번하게 이전되고 있고, 명확한 책임을 맡으려는 단일 기관이 없다. 온라인 운전자는 선거 때는 종종 ‘교통 영웅’으로 칭송받으면서도, 공식적인 노동 정책에서는 배제되거나, 교통부가 주최하는 세미나에 참석자로만 포함되는 경우가 많다. **알터**