

택시플로이테이션 : 플랫폼기반 운송 운전자들의 심화된 착취와 집단 저항 (2)

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, 인도네시아 반텐에서 라이더들의 대규모 집회가 있었다. 이 집회와 플랫폼 택시 서비스 노동 관련 기사를 7월 호에 이어 8월호에도 전한다. (편집자 주)

플랫폼 경제의 비정규직화 심화

온라인 승차 공유 서비스 사업은 인터넷 연결, 휴대전화 기술, 자동차 보급률, 국가가 제공하는 교통 인프라, 그리고 은행 시스템에 의존하여 성장해 온 산업 형태다. 이 산업 모델은 프리랜서 노동자에게 크게 의존하지만, 프리랜서 노동자들은 독립계약자로 분류되어, 노동과 관련한 모든 위험을 감수해야 한다.(Fuchs, 2010; Aloisi, 2015)

심지어 온라인 운전기사들의 상황은 갈수록 나빠지고 있다. 매우 불안정한 수입과 함께 장시간 노동에 점점 더 얽매이게 되었기 때문이다. 평균적으로 운전기사들은 사회 보장 혜택 없이 하루 12시간 이상, 한 달에 30일 이상 일해야 하며, 자동차 소유 및 유지 관리부터 교통사고 위험 감수까지 감당해야 한다. 더욱이, 이들은 플랫폼 운영자들의 엄격한 감시를 받으며, 해고 또는 영업 정지라는 끊임없는 위협에 내몰리고 있다.

노동조합과 노동 관찰자 연합인 ‘KHL’(Komite HidupLayak/Living Wage Committee)은 2023년과 2024년 각 이코노미, 제조업, 어업, 플랜테이션, 광업 부문 노동자 가구의 지출 패턴과 생존 전략에 대한 보고서를 발표했다(KHL, 2023; KHL, 2024). 이 연구에서 오토바이 택시 운전자들이 소비량과 영양 섭취를 줄이면서도 근무 시간(입찰



▲ 지난 5월 열린 인도네시아의 택시배달노동자들의 집회 현장. 사진: Reuters 유튜브 채널 캡처

시간)을 늘리고 있으며, 다양한 플랫폼 운영자의 여러 계정에 등록하고, 부채에 의존함으로써 생존한다는 것을 보여주고 있다.

국제 노동 기준에 따르면, 평균 표준 근로 시간은 약 월 160시간이다.(2023년 OECD 평균 월 노동시간 156.2) 반면, 인도네시아 오토바이 승차 공유 서비스 운전자의 월평균 노동시간은 418.3시간으로 한 달 근로 시간이 제조업 또는 서비스업 노동자의 약 2.5개월 근로 시간과 비슷한 것으로 나타났다.

또한, 2024년 KHL 조사에 의하면, 자카르타 광역권(자보데타벵)에서 조사한 오토바이 택시 운전기사 80명 중 대부분이 빚에 시달리고 있었다. 빌린 돈은 주로 오토바이 할부금, 휴대폰 요금, 그리고 생활비로 사용하였다. 특히 우려스러운 점은 이러한 빚 중 일부가 승차 공유 플랫폼 자체에 내장된 대출 기능을 통해서 발생하고 있다는 점이다.

저항의 새로운 단계: 플랫폼에서 애플리케이션 운영자까지

운영 10년 차에 접어든 지금, 온라인 승차 공유 서비스의 수요와 공급은 균형 상태에 도달했다. 이로 인해 플랫폼 운영자들은 운전자를 위한 보너스와 인센티브에 공격적으로 지출했던 ‘현금 소진’ 시기를 마감했다. 그러므로 앞으로 애플리케이션 기반 오토바이 기사들의 노동조건은 더욱 나빠질 것으로 예측된다.

다행히 지난 3년 동안 오토바이 택시 운전기사들은 기존 제조업 노조에 가입하거나 독립적인 협회를 설립하는 방식으로 노동조합을 조직하기 시작했다. 이들은 유동적이고 상호 부조적인 지역사회 접근 방식과 노동조합의 체계적인 전략을 결합한 조직 방식을 개발하여 플랫폼 운영자와 국가 모두에게 압력을 가할 수 있게 되었다. 7월호에 언급했듯이, 지난 5월 20일에는 오토바이 택시 기사들이 인도네시아 반텐에서 모여서 플랫폼 업체에 저항하는 대규모 시위를 벌이기도 했다. 조직된 운전기사들의 투쟁이 더욱 힘을 받겠지만, 이에 반해 플랫폼 업체들의 착취 또한 더욱 심해질 것으로 예상된다. **알터**