



深度

评论

摩托车上的数字化浪潮：互联网出行与印尼的大国梦想

出行平台在印尼创造了前所未有的互联网经济生态，乃至成为了民族主义的新符号。但劳工权益和传统的政经格局，并没有什么太大的变化。

夏兰杨、Chris | 2019-09-19



生于印尼本土的Gojek起步于9年前，十年不到就由一个电召摩托车平台变成了一个全方位覆盖的生活APP——下载数量超过1.4亿次，注册司机超过170万名，还有成千上万的商户也和他们的网络连接。摄：Dimas Ardian/Bloomberg via Getty Images

去过印尼的人都会对这一画面印象深刻：在大小城市街头巷尾穿梭着许多载客摩托车，司机们戴着各色头盔，穿着绿色制服。这些摩托车和司机主要出自两大出行公司——印尼本土的Gojek，与来自新马的Grab。不同于风行欧美的Uber、中国大陆的滴滴或者俄语世界的Yandex这些用车平台，Gojek和Grab可以电召摩的，付款方式也更加灵活，比如可以直接支付现金给司机。

其中，生于印尼本土的Gojek的起步经历尤具代表性。9年前，Gojek刚刚于雅加达起步的时候，只是一个电召摩托车平台，手头也只有20位司机。仅仅十年不到，他们就已经从电召平台变成了一个全方位覆盖的生活APP——下载数量超过1.4亿次，注册司机超过170万名，还有成千上万的商户也和他们的网络连接。Gojek搭建的电子支付平台Gopay则培养着印尼用户的信用借贷、电子货币与移动支付使用习惯，互联网经济与平台经济等时髦概念借助着他们的业务在印尼实现了本土化。

印尼的市场体量据东南亚之最、年龄在17到35岁之间的千禧一代占印尼2.6亿人口的近三分之一，其中又有98.2%的人使用智能手机。这吸引着全球创业资本——日本软银、美国谷歌、中国的阿里、腾讯等跨国资本纷纷在Grab和Gojek等平台上下注。而这些东南亚的创业巨头们也不断将业务扩展到越南、马来西亚、菲律宾等邻国，还以投资的形式进军南亚乃至非洲。

新的互联网出行经济正在改变印尼的经济与社会状况。但这个过程也带有着典型的互联网经济的特点——传统的职业被纳入平台，创造了庞大的非正规就业的“合作伙伴”队伍，被转换成了无需合同的劳工与流量入口。而Gojek这样的平台也发展成了一个涵盖外卖、快递、闪送、医药、娱乐服务的“巨无霸”APP，变成了天罗地网一般的互联网经济生态，甚至成为了印尼民族主义的新符号。

这种经济模式会带来什么？



Gojek在印尼发家于坐拥3000万人口的“世界最堵车城市”雅加达。摩托车能够应付狭窄的空间，“藐视”交通规则，通过绕道避开高度拥挤的路段，比起轿车更显优势。摄：Bay Ismoyo/AFP/Getty Images

新经济、老格局

Gojek在印尼发家于坐拥3000万人口的“世界最堵车城市”雅加达。摩托车能够应付狭窄的空间，“藐视”交通规则，通过绕道避开高度拥挤的路段，比起轿车更显优势。本来只是电召中心的Goojek抓住了互联网经济的风口，于2015年1月上线了App程序，转变为一家科技公司，并将大量传统的摩托的士车手整合到平台上。

Gojek和竞争对手Grab的市场大战，快速推动着印尼社会的电子化进程。尽管可以支付现金是Gojek这样的印尼本土互联网企业的优势，也正是这样他们击垮了水土不服的Uber印尼分公司（Uber坚持乘客需要使用信用卡支付，而印尼的信用卡使用率只有3%），但他们很快就推出了自己的电子钱包和在线支付系统Gopay——在这个过程中，Gojek先是帮助司机开通银行账户，然后通过车资优惠鼓励顾客也使用Gopay支付行程费用。甚至，为了那些没有银行账户的乘客，Gojek还让每一个司机骑手都变成移动的ATM——可以通过司机给自己的Gopay账户充值。Gojek也用巨大的开户吸引力拉拢银行和自己合作，比如让一些银行为Gojek骑手提供按揭贷款或者存钱参加麦加朝圣的机会。通过建立支付平台，创建整个生态系统，Gojek试图加大人们对自身的依赖，让自己变成印尼社会的某种新“基础设施”，从而在和对手的竞争中占据上风。至于没有主场优势的新加坡公司Grab，在印尼也不甘人后，他们通过与现有的OVO Pay合作开展电子支付业务。



Uber坚持乘客需要使用信用卡支付，而印尼的信用卡使用率只有3%，令Uber在印尼未能普及起来。摄：Dimas Ardian/Bloomberg via Getty Images

尽管因信用系统质量参差不齐，东南亚地区一直被传统金融业忽略，但两家互联网平台公司的成功，让金融业对热带的群岛打起了更多盘算——毕竟整个地区的6.5亿人口不是小数目。而从前无法突破的人们的储蓄习惯和金融基础——大多数人口没有银行账户（印尼只有50%的人有银行账户，而在中国这个数字是80%），也因此没有建立信用制度，但这一切正在被这些互联网出行平台以意想不到的方式所改变。

无论是Gojek还是Grab，都试图打造一整套生态系统。比如，Gojek的业务版图包括了出行运输、娱乐、服务与移动支付，甚至包括了上门美容、上门按摩、预订娱乐服务等等，这一切都整合在了单单一个手机App中。《日经亚洲评论》曾经刊文指出，这样的超级App，都和中国的微信模式类似，以一个入口获得一批忠实用户，然后将其扩展到一切商业领域。

这样的科技巨头的快速崛起成为了印尼社会政经变迁的象征。比如，印尼政府越来越开始强调印尼的创业公司和科技实力。科技的发展也成为印尼国内政治的巨大资源。比如在竞争激烈的2019年印尼总统大选中，竞选连任的总统佐科（Joko Widodo）就不断夸耀自己任期内出现的互联网独角兽公司，在选举辩论时，他直接问对手普拉博沃如何支持印尼独角兽公司的发展，普拉博沃哑口无言，只能反问独角兽是什么。这一段对话成了选民津津乐道的谈资。

如今，科技公司也凝聚了印尼的新兴民族主义热潮。作为印尼的第一家独角兽公司，Gojek有意识地通过文宣、短视频和系列活动等方式塑造出自身的印尼认同，比如在印尼文的招聘资料中写上“成为国家工作革命的一部分”、“国家之子做得到！（Anak Bangsa Bisa!）”。甚至，他们还举办全国范围的Gojek骑手带着国旗巡回接力。印尼官方也把Gojek当作印尼新一代企业家和社会创新能力的象征。1984年出生的Gojek创始人Nadiem变成了一个白手起家的印尼神话——尽管他的父辈和祖辈要么是印尼民族主义革命的元勋，要么是律师一类的社会贤达。

据统计，Go-Jek 每年为印尼经济的贡献达到了七亿美元。受到这些新兴企业的激励，印尼政府宣称希望在2025年之前催生20家新的独角兽公司。这个目标，又和“G20国家”、“本世

纪中叶GDP第四大国家”等经济上雄心壮志的愿景一起，成为了印度尼西亚民族主义的支柱。



一位摩托车司机展示Gojek的应用程序。摄：Adek Berry/AFP/Getty Images

然而，快速改变着社会样貌的新兴互联网经济，并没有改变印尼政经格局的基本局面，在一篇分析文章中，法国高等商学院（KEDGE）的两名研究员就指出，尽管印尼计划在2020年之前催生总价值超过100亿美元的1000家高科技公司，但是这些产业的进步并不意味着印尼改变了低技术和低增长的总体经济样貌，并且，整个国家的基本商业环境没有特别大的改变——小企业家仍然要面对复杂的审批手续乃至政府的腐败行为。

而另一方面，如果审视印尼新创领域的几大独角兽和最重要的公司，人们仍然会发现，苏哈托独裁时代的商业结构并没有什么太大的改变——大部分这些新公司的创始人仍然是传统的商业精英，而非白手起家的平民人物。而像Gojek这样的公司，背后也仍然竞逐着印尼国内外的传统大资本——美国私募巨头KKR、新加坡私募基金与主权基金、印尼大财团PT Astra，乃至中国的腾讯。

新经济下，也许仍然是老格局？人们需要期待时间来证明。

是“伙伴”还是血汗工人？

创新、本土化、全方位的企业生态，这是 Gojek的创业神话。市面上常见的Nadiem创业故事中，包括了他如何亲自去街头拿上免费的咖啡与香烟拉拢司机加入平台。在如今的印尼，穿着绿夹克、戴着闪亮头盔的骑手成了新的社会形象，看起来，Gojek的故事，就是企业家与国民的双赢。

然而在刚开始的时候，大多数的摩托车拉客司机对加盟平台将信将疑。他们不想把议价的权力交给平台，也担App可以走多远。除此之外，加入平台的司机跟原来的摩的司机网络多有冲突。原先的摩的主要在公交系统未能覆盖的地区（如城郊、巴士终点站）聚集，形成了自己的基地（pangkalan）。然而Go-Jek司机与之相反，主要在市中心分布，更关心信号塔的位置——毕竟智能手机收得到信号才能接单。在客源、地盘、利润、团伙、议价能力等问题上，两派人很自然地发生了冲突。

而且，Gojek司机队伍的壮大，与其说是因为青年企业家的亲民，不如说是因为2015年印尼的经济下行。2015年，印尼盾大跌，出口变得昂贵，纺织、制鞋、家具、电力工厂等行

当的工人纷纷失业。而Grab、Gojek乃至Uber在开启App叫车服务时，依仗着背后的雄厚资本，给予骑手和乘客大量补贴，因此不少人因此改行变身骑手。翻看2015年的印尼新闻报导，无不是Gojek和Grab的司机招募会上大排长龙的景象。小小的体育馆可能就挤满了5000名欲加入平台的骑手。

这类出行平台“拯救经济”的样子甚至导致了交通部长下台。2015年底，印尼交通部以“过于危险”的名义对Gojek等App下了禁令，但随即遭到印尼总统佐科批评，受压力影响，时任印尼交通部长Ignasius Jonan最终辞职。



对于Gojek与Grab的司机来说，被称为“合伙人/伙伴”的骑手，无法像正式工人一样获得合同，也因此难以确保自己不会被轻易解雇。摄：Dimas Ardian/Bloomberg via Getty Images

Gojek与Grab的确有着强劲的经济实力与发展前景。但对于司机来说，他们的雇佣关系和他们提供的交通服务也因此处在了一个不受监管的灰色地带。与世界各地的平台经济类似，被称为“合伙人/伙伴”的骑手，无法像正式工人一样获得合同，也因此难以确保自己不会被轻易解雇。印尼现行法律只承认雇主与雇员之间的关系，并未有与电召平台声称的“合伙人”关系契合的规定。Gojek等平台标榜的“灵活合作”，反面就是劳工权利的岌岌可危。根据笔者田野调查中收获的骑手反馈，在2015年，Gojek平台上的骑手每公里行驶的报酬是4000印尼盾（约2.2港币），Grab是每公里2500至3500印尼盾（1.39港币至1.95港币）。然而这样的薪酬并未持续多久。到了2019年，Go-Jek提供的报酬已降到每公里1600印尼盾，Grab则是每公里1400印尼盾。

虽然印尼的生活成本不高，但摩托车骑手们每天所得仍只是刚刚满足他们的日常生活。即使是在非市中心，一份街边炒饭（Nasi Goreng，印尼的“国民饮食”）就需要13000印尼盾（约港币7元）。若依靠街头小食解决温饱，奔波于道路上的骑手们每人每天可能要花去四五万印尼盾。

在雅加达，赚到350万印尼盾（约2000港币）左右，才可以说是能勉强生活。如果单靠驾驶摩托车，骑手们很难达到最低工资的目标。所以其中很多人都要打好几份工——如白天在医院工作，夜晚才出来开车载人。能在医院、政府等“稳定”和“正式”的场合工作，已算是幸运。大部分的骑手们并没有这样的机会。单靠载人行驶的里程换取的薪酬，不足以支持车手们的生活。Gojek建立了奖励系统，点数需要车手需要通过好评、达到特定里程目标、加送外卖等方式获得。骑手还要盘算好在哪个时间工作，以获取更多的点数。被公司夸耀的“自由工作时间”，与其说宛若游戏般刺激有趣，不如说实际上成了Ojek司机们必须绞尽脑汁应对的棋局。



2018年3月27日，印尼雅加达总统府外有数千名Uber，Gojek和Grabs的出租车司机抗议，要求政府保护他们的生计，要求平台公司和政府提供更“公正”的待遇。摄：Adek Berry/AFP/Getty Images

不过，比起美国、中国、欧洲等同样面临“灵活用工”、“平台经济”所引发的劳权争议的地区，印尼又有着其独特的工运和集体行动氛围。在全印尼，各类摩托车骑手多达200万以上，占印尼2亿人口的百分之一，催生出了规模可观的互助团体和抗议行动。在Gojek与Grab兴起后，印尼涌现了Garda, KUMAN, Tekab等摩托车骑手司机联合团体，他们时常发起抗议，要求平台公司和政府提供更“公正”的待遇。像KUMAN协会就在2017年发起了“卸载Uber”运动，要求Uber满足提供保险、减少过分倾斜乘客的折扣、优化目的地和支付方式的屏幕显示等诉求。另一组织Garda则在2018年发起了多次月度集会，要求政府承认摩的是一种交通工具，为司机设立最低工资和其他福利。2017年以来，每公里驾驶报酬的降低，也引发了一轮不断上升的抗议浪潮。

在2019年春天，佐科政府应允了部分抗议诉求，要求两大平台从五一劳动节当天开始将摩托车骑手的每公里最低报酬提高至2000印尼盾。可是，平台公司只以“试行”名义在部分城市采取了调价措施，更在三天后以乘客不满为由取消了价格调整。而就在今年的8月5日，又有数百名骑手在Gojek公司总部抗议，要求企业复原以往的奖励制度。类似的抗议活动，仍不断在印尼上演着。

平台经济的“伙伴”，到头来仍然是一个诡异的概念。

如今，Gojek正和Grab在印尼与整个东南亚展开全方位的竞争。东南亚的市场也吸引着更多全球热钱的涌入，在可见的将来，这场由“摩的”引起的社会与经济变化，将扩散至印尼以外的其他国家。但这些新兴的产业，会许诺人们一个何种的未来？

（夏兰扬，人类学学徒，关注印尼社会；Chris，欧洲无政府主义小工会的成员，关注骑手运动）

如果你喜歡
就分享給更多人吧



热门头条

1. 猪哪儿去了？非洲猪瘟一年后
2. 老年人公园相亲角：性、户口、房子与无处安放的爱情
3. 9.8美领馆请愿：集会提早结束，示威者破坏多个港铁站，4站关闭，多区警民对峙延至午...
4. 香港人是中华民国的什么人？港人赴台寻求“政治庇护”的两种模式
5. “港台友好”气氛延烧，台湾对一国两制支持度创新低
6. “逃犯”之城自由港：香港独立关税区地位走上历史路口
7. 沈荣钦：柯粉下跌，台湾政治的隐喻
8. 香港困局——北京的一场宪制危机
9. 中国大陆民众的政治信念与政治实践的逻辑
10. 杨路：中国老板，美国工厂，还有全球产业链

编辑推荐

1. 删帖、退群组、被查手机，那些时刻担忧被解雇的国泰员工
2. 摩托车上的数字化浪潮：互联网出行与印尼的大国梦想
3. 当艺术家与歌手开起互联网摩的：“灵活工作”为印尼带来了什么？
4. 中国大陆民众的政治信念与政治实践的逻辑
5. 王宏恩：统独、选制与胜算 郭台铭、柯文哲为何不登记参选总统？
6. 赵云：香港商场何以变为承载社运的新公共空间
7. 许仁硕：旧日港警，一去不复返
8. 李立峰：市民如何看待示威者与警方使用的武力

9. 香港人是中华民国的什么人？港人赴台寻求“政治庇护”的两种模式

10. 叶静伦：香港街头的“阵地社工”，如何突破“社工只是做爱心”的刻板想像？

延伸阅读

当艺术家与歌手开起互联网摩的：“灵活工作”为印尼带来了什么？

互联网出行的兴起，为许多印尼骑手带来了一份想象中的美好工作，但现实如何？

互联网下仍无新事，外卖背后的中国劳工困境

网络叫餐平台这个互联网催生的新行业，但对多数员工来说，仍然不过是一个以出卖体力为主的工种，一个吃青春饭的行当，缺乏有效的劳动者保障。

Mobike和ofo来了，共享单车急速流行在中国的马路上

“小橙车”和“小黄车”的激烈竞逐背后，藏着一个“最后三公里出行”的大市场。

2019印尼大选：血腥往昔、寡头体制，与扑朔迷离的伊斯兰政治

两极分化的选举之后，我们问见证了血腥历史的老记者：印尼人如何把上万个岛屿想像为同一个国家？

互联网裁员潮，泡沫破碎与转型阵痛

当资本收缩、人口红利枯竭，中国互联网产业还能保持增长么？