

Om na uitbuiting toe te vlug: Die geval van immigrante wat as motorwagte werk

Fleeing to exploitation: The case of immigrants who work as car guards

FRANCOIS STEYN

Departement Maatskaplike Werk en Kriminologie

Universiteit van Pretoria

E-pos: francois.steyn@up.ac.za



Francois Steyn

FRANCOIS STEYN is 'n medeprofessor in Kriminologie aan die Universiteit van Pretoria. Sy loopbaan begin as navorser by die Sentrum vir Gesondheidsstelselnavorsing en Ontwikkeling, Universiteit van die Vrystaat, waar hy toegepaste en beleidsnavorsing vir verskeie regeringsdepartemente en internasionale ontwikkelingsorganisasies gedoen het. Gedurende hierdie tyd onderrig hy ook navorsingsmetodologie op nagraadse vlak in Kriminologie, Volhoubare Landbou en Ontwikkelingstudies. Hy was die waarnemende direkteur van die Sentrum voordat hy as 'n lektor aan die Universiteit van Pretoria aangestel is. Hy het meer as 'n honderd navorsingsuitsette in die vorm van eweknie-geëvalueerde artikels, hoofstukke, kongresvoordragte en tegniese verslae gelewer. Sy navorsing is oorhoofs gerig op kwesbare populasies, spesifiek minderjariges, jong volwassenes en vroue wat oortree en hy onderrig Kriminologieteorie en Navorsingsmetodologie. Tot op hede het hy 25 meesters- en doktorsgraadstudente as studieleier begelei. Hy is 'n gegradeerde navorser van die Suid-Afrikaanse Nasionale Navorsingstigting, 'n Salzburg Global Seminar-genoot, lid van die Suid-Afrikaanse Akademie vir Wetenskap en Kuns, lid van die Kriminologiese Vereniging van Afrika (CRIMSA), en redakteur van die akademiese joernaal *Acta Criminologica*.

FRANCOIS STEYN is an associate professor of Criminology at the University of Pretoria. His career commenced as researcher at the Centre for Health Systems Research and Development, University of the Free State, where he conducted applied and policy research for various government departments and international development organisations. During this time, he also taught research methodology at postgraduate level in Criminology, Sustainable Agriculture and Development Studies. He was the acting director of the Centre before taking up a lecturing position at the University of Pretoria. He has more than a hundred research outputs in the form of peer-reviewed articles, chapters, conference papers and technical reports. His research focuses on vulnerable populations, especially children and young adults, as well as female offenders, and he teaches Criminology Theory and Research Methodology. To date, he has provided study guidance to 25 master's and doctoral students. He holds a research rating from the National Research Foundation, is a Salzburg Global Seminar Fellow, member of the Suid-Afrikaanse Akademie vir Wetenskap en Kuns, member of the Criminological Society of Africa (CRIMSA) and editor of the academic journal *Acta Criminologica*.

ABSTRACT***Fleeing to exploitation: The case of immigrants who work as car guards***

Car guards form an integral part of South Africa's urban landscape. The phenomenon has its roots in the dual realities of unemployment and crime in the country, in particular vehicle-related offences. Car guarding commenced in Durban in the early 1990s when unemployed persons started looking after the vehicles of drivers in exchange for a donation, and the practice soon burgeoned across the country. Drivers are, however, not obliged to pay car guards for the services they provide since the practice of tipping often depends on internalised attitudes towards tipping and to reward good quality service. A distinction is made between formal and informal car guards, where the latter provide car guard services on public streets, mostly in inner city areas, and the former offer their services at the parking areas of shopping centres outside the central business district. Car guards are required to have undergone the necessary training and registration with the Private Security Industry Regulatory Authority of South Africa and some local authorities have introduced bylaws to regulate the car guarding industry. Furthermore, media reports suggest that formal car guards have to pay a daily fee to the managers/owners of shopping centres simply to offer their services to drivers. These matters prompted research into the car guard phenomenon in Pretoria and an article was published about the implications of the survey for private security policy and practice. The current contribution entails a closer analysis of the data with the aim of differentiating the experiences of immigrants from those of South Africans who work as car guards in the capital city. In the absence of a sampling framework, 144 car guards were interviewed using purposive and snowball sampling techniques. Ninety were immigrants and 54 were local citizens. Owing to the sampling strategy used, and because the data did not show a normal distribution, significant differences between the two groups were identified by means of the Mann-Whitney U test for which effect sizes were calculated. Immigrants who worked as car guards were significantly younger, had higher levels of education, were more likely to be the breadwinners of their families and they had fewer children compared to their South African counterparts. They were also more likely to have been unemployed in the past and they were less likely to blame the political environment for their situation. They received compensation for their services less frequently and were significantly more often subjected to verbal abuse by clients. Interestingly, immigrants who work as car guards were less likely to consider their work as important in preventing crime and they presented significantly lower levels of knowledge of labour laws and municipal bylaws regarding the car guard industry. Despite these significant differences, immigrants who work as car guards were equally subjected to financial exploitation by having to pay a daily fee for the parking areas where they worked. The exploitation even extended to some car guards having to pay for the identifying clothing they wore every day. Roughly a third of the car guards' monthly income was paid to the owners or managers of shopping centres, and sometimes car guards could not secure sufficient funds to pay for the daily fee to "rent" parking bays. Most of the car guards reported that they were merely surviving from day to day, and the industry was providing extremely limited prospects of promotion. In fact, many car guards did not have a written contract securing their employment, thus exacerbating their vulnerability and potential for exploitation in the informal economy. In addition, the undocumented status of immigrants who worked as car guards made it difficult for them to complete the necessary training and to register officially with the regulatory authority. While having left their countries of origin owing to political and economic turmoil, illegal immigrants who end up working as car guards might well unknowingly be fleeing to exploitation in South Africa.

KEY CONCEPTS: Immigrants; illegal immigration; car guards; informal economy; financial exploitation; survival; unemployment; poverty

TREFWOORDE: Immigrante; onwettige immigrasie; motorwagte; informele ekonomie; finansiële uitbuiting; oorlewing; werkloosheid; armoede

OPSOMMING

'n Groot getal immigrante steek jaarliks Suid-Afrika se grense oor, hetsy wettig of onwettig, op soek na werksgeleenthede. Sonder die nodige dokumentasie word talle immigrante genoodsaak om hulle tot die informele ekonomie te wend waar arbeid nie na behore gereguleer word nie en werkers uitgebuit kan word. Die praktyk waar mense teen 'n fooitjie na voertuie op winkelsentrums se parkeerterreine omsien, is kenmerkend van Suid-Afrika se stedelike landskap. Motoroppas spruit uit die land se hoë misdaadvlakke en die vrees vir viktimisering. Behoeftige en gemarginaliseerde mense, met inbegrip van onwettige immigrante, werk as motorwagte en dit bied 'n tydelike uitkoms vir die groot getal werkloos in Suid-Afrika. Hierdie artikel doen verslag oor die ervarings van 90 immigrante teenoor 54 Suid-Afrikaanse burgers wat as motorwagte in Pretoria werk. Alhoewel die bevindinge statisties beduidende verskille uitwys tussen immigrante en plaaslike motorwagte ten opsigte van hul opvoeding, huishoudelike dinamika, verhoudings met klante en kennis van arbeidswette, is immigrantmotorwagte aan dieselfde finansiële uitbuiting onderworpe as wat motorwagte in die algemeen ervaar. Immigrante wat die ekonomiese en politieke onrus in hul eie lande probeer ontvlug en as motorwagte in Suid-Afrika werk, vlug moontlik net na verdere uitbuiting.

INLEIDING

Motorwagte is redelik uniek aan Suid-Afrika. Soos die naam aandui, behels dit persone wat na die veiligheid van motors omsien in ruil vir 'n fooitjie. Motorwagte werk in byna alle openbare plekke waar bestuurders hulle motors parkeer, van die strate in die stadskern tot kommersiële gebiede en winkelsentrums in woongebiede. Die motorwagbedryf spruit uit die betreklik hoë misdaadvlakke en die sosio-ekonomiese werklikhede van armoede en werkloosheid in Suid-Afrika. Sommige plaaslike owerhede het regulasies om die motorwagbedryf te reguleer, met inbegrip van die getal immigrante wat as motorwagte mag werk (Bernstein 2003:4). Verder blyk dit volgens mediaberigte dat motorwagte 'n vasgestelde daaglikse tarief aan die winkelsentrumeienaars moet betaal om hul dienste op daardie parkeerterreine te mag voorsien (*The Witness* 2011; *North Eastern Tribune* 2015). Hierdie aangeleenthede het tot 'n opname onder motorwagte in Pretoria gelei en 'n artikel is oor die implikasies vir die privaat-sekureiteitsbeleid en -praktyk gepubliseer (Steyn, Coetzee & Klopper 2015). Die huidige artikel behels 'n nuere analise en interpretasie van die data met die doel om die ervarings van immigrante wat as motorwagte werk met dié van hul Suid-Afrikaanse eweknieë te vergelyk. Alvorens na die motorwagfenomeen gekyk word, is dit raadsaam om vlugtig aan migrasie en die informele arbeidsmark aandag te skenk.

IMMIGRASIE EN DIE INFORMELE ARBEIDSMARK

Nadat demokrasie in 1994 tot stand gekom het, is Suid-Afrika as 'n aanloklike bestemming beskou weens beperkte grensbeheer, lang poreuse grense en die land se gunstige ekonomiese status in die sub-Sahara streek (Hammerstad 2012:11; Laher 2008:1). 'n Instroming van migrante vanaf buurlande het plaasgevind ondanks die Wysigingswet op die Beheer van Vreemdelinge

(Suid-Afrika 1995), wat die verkryging van werkspermitte en wettige verblyf in Suid-Afrika byna onmoontlik maak (Zuberi & Sibanda 2004:1465). Hierdie en ander wetgewing, byvoorbeeld die Gewysigde Immigrasiewet van 2004, faal egter daarin om die invloed van onwettige immigrante te stuit en die getal onwettige grenskruisings oorskry wettige besoeke aan die land by verre (Trimikliniotis, Gordon & Zondo 2008:1325). Ongeveer 3.3 miljoen immigrante van die Suider-Afrika Ontwikkelingsgemeenskap (SAOG) woon in Suid-Afrika en daar word geraam dat 68% van hulle ongedokumenteerde immigrante is (Pearce & Hougaard 2012:1).

Onwettige immigrante kom meestal na Suid-Afrika op soek na werk, maar die meeste staan spoedig na hul aankoms die werklikheid van armoede en werkloosheid in die gesig. Xenofobie van en intimidasie deur plaaslike inwoners kom gereeld voor in die wedywing om werk en hulpbronne (Schenck & Blaauw 2018:44), en onwettige immigrante word gereeld vir misdaad en ander sosiale probleme blameer (Laher 2008:15). Sonder wettige status sukkel immigrante om werk in die gereuleerde, formele ekonomie te vind met die gevolg dat die informele arbeidsmark die enigste uitweg bied waar salarisse laer as die minimum besoldiging is (Uys & Blaauw 2006:254). In die informele ekonomie geniet onwettige immigrante geen beskerming deur arbeidswette nie en wanpraktyke word selde aangemeld uit vrees dat hulle hul werk sal verloor en gedeporteer sal word (International Federation for Human Rights 2008:5). Ongedokumenteerde immigrante word as sagte teikens vir uitbuiting beskou en word selfs as voorkeurwerkers deur sommige arbeidsintensiewe werkgewers beskou omdat hulle harder vir laer salarisse werk, meer onderdanig is en in stilte uitbuiting verduur (Laher 2008:14). Gevolglik ervaar immigrante nie net uitdagings wanneer hulle Suid-Afrika se grense onwettig oorsteek nie, maar ook wanneer hulle uiteindelik in die land is.

OORSPRONG, DEFINISIE EN REGULERING VAN MOTORWAGTE

Werklose persone het in die vroeë 1990s begin om motors in ruil vir geld te bewaak (McEwen & Leiman 2008:4; Uys & Blaauw 2006:253). *Car Watch*, die eerste amptelike motorwag-organisasie is in 1995 in Durban gestig en sedertdien het soortgelyke inisiatiewe regdeur stedelike Suid-Afrika die lig gesien (Blaauw & Bothma 2003:41). Die oorsprong van die motorwagbedryf is tweeledig, naamlik die hoë vlakke van voertuigverwante misdaad en die hoë werkloosheidvlakke in Suid-Afrika. Die 2017/18 jaarlikse opname van slagoffers van misdaad waaraan naastenby 30 000 huishoudings deelneem, toon dat daar 56 526 gevalle van motordiefstal en 130 350 gevalle van diefstal uit motors plaasgevind het, asook dat vandalisme en die opsetlike beskadiging van voertuie 40 155 gevalle beloop het. Byna al die gevalle van motorverwante oortredings is by die polisie aangemeld (Statistics South Africa, 2018a:22, 39, 44). Werkloosheid in Suid-Afrika bly hardnekkig hoog. In 2018 was die werkloosheidskoers 27.2% en 2.8 miljoen mense het in die informele sektor gewerk (Statistics South Africa, 2018b:1), wat motorwagte insluit.

Enkele plaaslike owerhede in Suid-Afrika voorsien definisies van motorwagte in hul munisipale verordeninge. Definisies behels in breë trekke dat 'n motorwag 'n persoon is wat, hetsy vir 'n bepaalde bedrag of in afwagting van 'n beloning, na die veiligheid van 'n geparkeerde motor of motors op 'n parkeerterrein omsien, of om persone te help met die parkeer of verwydering van hul motors in/uit 'n parkeerruimte, met die toestemming van die persoon wat die motor bestuur (City of uMhlathuze 2000:2; Matutle 2006:1). Die moontlikheid van betaling vir die diens en die bedrag hang van die bereidwilligheid van die motorbestuurder af. Nie alle motorbestuurders ondersteun die motorwagpraktyk nie en bestuurders is geensins verplig om 'n fooi te betaal nie. Die betaling van 'n fooi hang van geïnternaliseerde houdings

teenoor die praktyk af, soos byvoorbeeld om iemand vir 'n goeie diens te beloon of om sosiale status en aanvaarding te bewerkstellig (Saunders & Lynn 2010:112). Navorsing toon aan dat 69% van motorbestuurders motorwage vir hul diens betaal en dat fooie tot R20 per betaling beloop (Saunders & Petzer 2009:4). Selfs al betaal 'n bestuurder nie vir die diens nie trek hy/sy steeds voordeel weens die afskrikwaarde wat motorwage teen moontlike motordiefstal, -inbraak en -beskadiging bied (Steyn et al. 2015:16).

'n Onderskeid word getref tussen formele en informele motorwage waar die werk van eersgenoemde deur 'n agentskap namens die winkelkompleks se bestuur of eienaars gekoördineer word. Informele motorwage werk meestal in die middestad waar motors op straat geparkeer word (Blaauw & Bothma 2003:41). Laasgenoemde is volgens nasionale padverkeers- en besighheidsregulasies onwettig alhoewel die praktyk deur wetstoepassers oor die hoof gesien word (Hatfield City Improvement District 2014).

Die *Private Security Industry Regulatory Authority* (PSIRA) is die primêre gesag wat privaat sekuriteit in Suid-Afrika reguleer (Suid-Afrika 2001). Slegs persone wat by PSIRA geregistreer is mag privaat sekuriteitsdienste lewer, met inbegrip van motorwage (PSIRA 2013:43). Motorwage moet vir die opleiding betaal en 'n sekuriteitskursus voltooi ten einde Graad E-sertifisering te verwerf alvorens hulle as motorwage mag werk. Hierdie vereiste blyk egter nie nagekom te word nie (*Northglen News* 2015; *The Witness* 2008). Sommige plaaslike owerhede het bykomende regulasies vir die koördinering en beheer van motorwageaktiwiteite. Die Mangaung metropolitaanse munisipaliteit in die Vrystaat het byvoorbeeld verordeninge rakende die registrasie, gedrag, afvaardiging, vrywaring en boetes wat spesifiek op motorwage van toepassing is (Matutle 2006:2-4). uMhlathuze aan die noordkus van KwaZulu-Natal het soortgelyke verordeninge om die werksaamhede van motorwage te koördineer rakende gebiede waar dienste gelewer mag word, wat insluit registrasie en kansellering van toestemming om as motorwage te werk (City of uMhlathuze 2000:1-5). Weens klagtes van die publiek dat motorwage motorbestuurders teister, het die Stad Kaapstad ook munisipale verordeninge ingestel ten einde die bedryf te beheer, asook 'n bykomende addendum wat vir die formalisering van die motorwagebedryf voorsiening maak. Die stad het ook voorgestel dat die getal immigrante wat as motorwage werk, beperk word (Bernstein 2003:3).

NAVORSINGSDOEL EN -METODES

Alhoewel die media van tyd tot tyd oor motorwage en hul bedrywighede berig, kon slegs enkele navorsingstudies oor motorwage in Suid-Afrika opgespoor word. Bernstein (2003) het die menings van motorwage en motorbestuurders in sentraal Kaapstad ondersoek met spesifieke verwysing na immigrante wat as motorwage werk en die xenofobie wat hulle ervaar. Blaauw en Bothma (2003) se navorsing het 'n opname onder motorwage in Bloemfontein behels met die doel om te bepaal of die motorwagebedryf 'n oplossing vir werkloosheid kan bied. Met hul studie in Empangeni in KwaZulu-Natal het Potgieter, Michell, Munnik en Ras (2003) hulle op die rol van motorwage in die voorkoming van motorverwante oortredings toegespits. McEwan en Leiman (2008) het deur middel van gevallestudies die ekonomiese funksionering van motorwage ondersoek om vas te stel of die bedryf tot voordeel van die samelewing is. Verder rapporteer Saunders en Petzer (2009) en Saunders en Lynn (2010) oor 'n opname onder lede van die publiek rakende die redes vir die betaling van motorwage vanuit ekonomiese en sielkundige perspektiewe. Foster (2015) se verhandeling en voortspruitende artikel (Foster & Chasomeris 2017) fokus op die oorlewing van motorwage, die uitdagings wat hulle op 'n daaglikse basis ervaar en verskillende besighheidsmodelle in die bedryf.

Die doel van die huidige opname was om die motorwagfenomeen in Pretoria te verken met spesifieke verwysing na die verskille in agtergrond en ervarings van immigrante en Suid-Afrikaanse burgers wat as motorwagte werk. Die hoofondersoekgebiede beslaan demografiese inligting, die verkryging van werk as 'n motorwag, interaksie met klante, vaardighede en opleiding, inkomste en werkverwante uitgawes, en kennis van wetgewing en arbeidswette.

'n Kwantitatiewe navorsingsbenadering is gevolg om numeriese data van motorwagte in te samel. Die studie het beide verkennende en beskrywende oogmerke gehad omrede die fenomeen min navorsingsaandag geniet en om 'n gedetailleerde beeld van motorwagte te genereer. Die ontwerp van die studie het 'n opname behels onder formele motorwagte wat op die parkeerterreine van winkelsentrums werk, omrede hierdie groep motorwagte na bewering parkeerruimtes op 'n daaglikse grondslag by winkeleienaars of -bestuurders huur. By gebrek aan 'n steekproefraamwerk is nieraanskyndheidsmetodes aangewend (Maree & Pietersen 2016:164). 'n Kombinasie van beskikbaarheids- en sneeubalsteekproeftrekking is gebruik om geskikte respondente te identifiseer en met hulle onderhoude te voer.

'n Vraelys is ontwikkel op grond van die bestaande literatuur oor die motorwagfenomeen en die vrae was oorwegend in geslote en skaalformaat wat die opneem van antwoorde vergemaklik het. 'n Span van twaalf data-insamelaars bestaande uit nagraadse Kriminologie-studente is opgelei in onderhoudvoering asook in die detail en die tegniese werking van die vraelys, byvoorbeeld responskategorieë en instruksies oor wanneer om vrae oor te slaan. Die vraelys en die data-insamelingsprosedures is vooraf getoets met twaalf motorwagte wat in Johannesburg werksaam was en minimale veranderinge is na die proeflopie aangebring. Altesaam 144 onderhoude is met motorwagte in die Pretoria-gebied gevoer. Die data-insamelaars het in drie groepe in verskillende rigtings (noord, oos en suid) vanaf die Universiteit van Pretoria van een winkelsentrum na die ander beweeg totdat elkeen twaalf onderhoude voltooi het.

Die data is gekodeer en in Microsoft Excel ingevoer waarna dit na die *Statistical Package for the Social Sciences* (IBM 2018) vir analise oorgedra is. Omrede nie-ewekansige steekproefmetodes noodsaaklik was en die data nie 'n normale verspreiding getoon het nie, is die nieparametriese Mann-Whitney *U*-toets gebruik om beduidende verskille ($p < 0.05$) te bepaal tussen immigrante en landsburgers wat as motorwagte werk. In die geval van statisties beduidende verskille is effekgroottes bereken waar -0.1 'n klein, -0.3 'n matige en -0.5 'n groot effekgrootte impliseer (Field 2009:550). Daar is deurgaans aan die standaard etiese kodes van vrywillige deelname, ingeligte toestemming, vertroulikheid en privaatheid, en geen skade voldoen. Die studie is deur die Etiese Komitee van die Fakulteit Geesteswetenskappe, Universiteit van Pretoria, goedgekeur.

RESULTATE

Biografiese en demografiese inligting

Byna al die respondente ($n=143$; 99.3%) was manlik en die grootste proporsie ($n=90$; 62.5%) was immigrante. Die meerderheid immigrante was van die Demokratiese Republiek van die Kongo ($n=57$; 63.3%) afkomstig, gevolg deur Zimbabwe ($n=17$; 18.9%), Nigerië ($n=7$; 7.8%), Burundi ($n=5$; 5.6%), Ghana ($n=3$; 3.3%) en Kenia ($n=1$; 1.1%). Tabel 1 dui aan dat daar statisties beduidende verskille bestaan ten opsigte van die bio- en demografiese eienskappe van landsburgers en immigrante wat as motorwagte werk. Die immigrantrespondente was uitsluitlik swart, jonger en het hoër vlakke van naskoolse opleiding gehad. Dit is interessant dat immigrantmotorwagte minder geneigd was om die politieke omgewing vir hul benarde sosio-ekonomiese situasie te blameer.

TABEL 1: Biografiese en demografiese eienskappe van respondente

	Totaal		SA		Nie-SA		<i>p</i>	<i>r</i>
	n	%	n	%	n	%		
Ouderdom (jaar):								
< 20	5	3.5	1	1.9	4	4.4	0.002	-0.26
21-25	26	18.1	6	11.1	20	22.2		
26-30	42	29.2	13	24.1	29	32.2		
31-35	40	27.8	17	31.5	23	25.6		
36-40	18	12.5	6	11.1	12	13.3		
≥ 41	13	9.1	11	20.4	2	2.2		
Bevolkingsgroep:								
Swart	130	90.3	40	74.1	90	100	0.001	-0.42
Wit	14	9.7	14	25.9	-	-		
Opleiding:								
≤ Graad 12	104	76.5	52	96.3	52	63.4	0.001	-0.37
Naskool	32	23.5	2	3.7	30	36.6		
Huwelikstatus:								
Getroud	67	46.5	21	38.9	46	51.1	0.141	-
Enkel	71	49.3	30	55.6	41	45.6		
Geskei	3	2.1	1	1.9	2	2.2		
Woon saam	3	2.1	2	3.7	1	1.1		
Getal kinders:								
≤ 3	56	87.5	21	77.8	35	94.6	0.046	-0.25
≥ 4	8	12.5	6	22.2	2	5.4		
Broodwinner in huis	50	63.3	14	42.4	36	78.3	0.001	-0.36
Daaglikse vervoerkoste (Rand):								
≥ 10	11	7.6	3	5.6	8	8.9	0.000	-0.37
11-20	58	40.3	12	22.2	46	51.1		
21-30	49	34	19	35.2	30	33.3		
31-40	12	8.3	8	14.8	4	4.4		
41-50	9	6.3	7	13.0	2	2.2		
> 50	5	3.5	5	9.3	-	-		

Indiensneming en werk in die motorwagbedryf

In vergelyking met Suid-Afrikaanse burgers wat as motorwagte werk, was immigrantmotorwagte minder geneigd om voorheen werk te gehad het (Tabel 2). Die meerderheid van alle respondente het hul motorwagwerk as slegs tydelik beskou en byna die helfte het aangevoer dat dit moeilik was om werk in die motorwagbedryf te bekom. Die oorgrote meerderheid respondente sou graag as motorwag wou ophou werk en slegs twee uit vyf het 'n kontrak geteken om as motorwag te werk. Dit is interessant dat immigrantmotorwagte minder geneigd was om die politieke omgewing vir hul benarde sosio-ekonomiese situasie te blameer. Min respondente het aangedui dat die motorwagindustrie moontlikhede vir bevordering na byvoorbeeld die bestuurder van 'n motorwagagentskap bied.

TABEL 2: Indiensneming en werk in die motorwagbedryf

	Totaal		SA		Nie-SA		<i>p</i>	<i>r</i>
	n	%	n	%	n	%		
Voorheen werksaam	97	67.4	44	81.5	53	58.9	0.005	-0.23
Werk as motorwag:								
Permanent	22	15.3	7	13.0	15	16.7	0.551	-
Tydelik	122	84.7	47	87.0	75	83.3		
Moeilik om werk as motorwag te kry	70	48.6	22	40.7	48	53.3	0.145	-
Sal graag wil ophou om as motorwag te werk	129	89.6	46	85.2	83	92.2	0.182	-
Blameer politieke omgewing vir situasie	71	50.0	33	62.3	38	42.7	0.025	-0.19
Kontrak geteken	57	39.6	23	42.6	34	37.8	0.569	-
Moontlikhede vir bevordering	24	16.8	8	15.1	16	17.8	0.679	-

Interaksie met klante en die waarde van motorwag

Die houding van klante teenoor motorwagte blyk gemiddeld tot goed te wees, alhoewel agt immigrantmotorwagte dit as swak ervaar het (Tabel 3). Tweederdes van die landsburgers wat as motorwagte werk, het aangevoer dat klante hulle “altyd” en “meeste van die tyd” respekteer terwyl byna die helfte van die immigrantrespondente “soms” en “selde” respek ervaar het. Die helfte van alle respondente het aangedui dat klante soms belangstelling in hul werk toon. Immigrantrespondente was beduidend meer geneigd om aan te voer dat hulle minder gereeld betaling vir hulle dienste ontvang. Hierdie groep was ook meer geneigd om aan te dui dat hul verbale mishandeling van klante ontvang.

Vaardighede en opleiding

Byna die helfte van alle respondente het aangedui dat hulle opleiding vir hul werk as motorwagte ontvang het en ’n verdere helfte het vir die opleiding betaal (Tabel 4). Betaling hiervoor was oorwegend minder as R500 en twee uit vyf respondente het gevoel dat hul opleiding nodig het om hul werk as motorwag te verrig.

Inkomste

Tabel 5 dui aan dat die meeste respondente tussen R50 en R150 per dag verdien. Minder as een uit vyf respondente het aangetoon dat hulle hul finansiële verpligtinge gemaklik nakom en meer as die helfte het gevoel dat hulle “altyd” bloot van dag tot dag oorleef.

TABEL 3: Respondente se interaksie met klante en waarde van hul werk

	Totaal		SA		Nie-SA		<i>p</i>	<i>r</i>
	n	%	n	%	n	%		
Houding van klante:								
Goed	61	42.4	22	40.7	39	43.3	0.762	-
Gemiddeld	75	52.1	32	59.3	43	47.8		
Swak	8	5.6	-	-	8	8.9		
Klante respekteer jou:								
Altyd	30	20.8	11	20.4	19	21.1	0.075	-
Meestal	54	37.5	26	48.1	28	31.1		
Soms	40	27.8	15	27.8	25	27.8		
Selde	20	13.9	2	3.7	18	20.0		
Klante toon belangstelling:								
Gereeld	26	18.2	9	16.7	17	19.1	0.694	-
Soms	68	47.6	28	51.9	40	44.9		
Selde	30	21.0	12	22.2	18	20.2		
Nooit	19	13.3	5	9.3	14	15.7		
Frekwensie van betaling:								
Meestal	32	22.2	14	25.9	18	20.0	0.043	-0.17
Helfte van die tyd	96	66.7	39	72.2	57	63.3		
Minder as helfte van die tyd	16	11.1	1	1.9	15	16.7		
Verbale mishandeling:								
Dikwels	12	14.3	3	8.3	9	18.8	0.016	-0.26
Selde	44	52.4	16	44.4	28	58.3		
Byna nooit	28	33.3	17	47.2	11	22.9		
Motorwagte se rol in misdaad-voorkoming:								
Baie belangrik	110	76.4	47	87.0	63	70.0	0.025	-0.19
Ietwat belangrik	28	19.4	5	9.3	23	25.6		
Nie belangrik	6	4.2	2	3.7	4	4.4		
Dra by tot samelewing	135	93.8	49	90.7	86	95.6	0.250	-

TABEL 4: Vaardighede en opleiding

	Totaal		SA		Nie-SA		<i>p</i>	<i>r</i>
	n	%	n	%	n	%		
Opleiding ontvang	67	46.5	29	53.7	38	42.2	0.183	-
Betaal vir opleiding	38	56.7	19	65.5	19	50.0	0.207	-
Bedrag vir opleiding (Rand):								
<250	12	32.4	5	27.8	7	36.8	0.934	-
250-500	18	48.6	10	55.6	8	42.1		
500-1000	2	5.4	2	11.1	0	-		
>1000	3	8.1	1	5.6	2	10.5		
Kan nie onthou	2	5.4	0	-	2	10.5		
Benodig opleiding	61	42.4	21	38.9	40	44.4	0.515	-

TABEL 5: Inkomste en finansiële verpligtinge van respondente

	Totaal		SA		Nie-SA		<i>p</i>	<i>r</i>
	n	%	n	%	n	%		
Inkomste per dag (Rand):								
≤49	6	4.7	1	2.0	5	6.4	0.396	-
50-99	47	37.0	17	34.7	30	38.5		
100-149	43	33.9	19	38.8	24	30.8		
150-199	15	11.8	4	8.2	11	14.1		
200-249	2	1.6	2	4.1	0	0		
250-299	6	4.7	3	6.1	3	3.8		
≥300	8	6.3	3	6.1	5	6.4		
Kom finansiële verpligtinge na:								
Gemaklik	25	17.4	10	18.6	15	16.7	0.775	-
Moelik	58	40.3	21	38.9	37	41.1		
Geensins	61	42.4	23	42.6	38	42.2		
Oorleef van dag tot dag:								
Altyd	82	56.9	34	63.0	48	53.3	0.259	-
Soms	49	34.0	16	29.6	33	36.7		
Selde	6	4.2	2	3.7	4	4.4		
Nooit	7	4.9	2	1.4	5	5.6		

TABEL 6: Werkverwante uitgawes van respondente

	Totaal		SA		Nie-SA		<i>p</i>	<i>r</i>
	n	%	n	%	n	%		
Betaal vir werkplek:	135	93.8	53	98.1	82	91.1	0.092	-
Bedrag per dag (Rand):								
<20	23	17.0	11	20.8	12	14.6	0.060	-
21-30	34	25.2	13	24.5	21	25.6		
31-40	34	25.2	20	37.7	14	17.1		
41-50	26	19.3	4	7.5	22	26.8		
51-60	10	7.4	3	5.7	7	8.5		
61-70	7	5.2	2	3.8	5	6.1		
71-80	1	0.7	0	-	1	1.2		
Verdien altyd genoeg om vir werkplek te betaal	78	57.8	27	50.9	51	62.2	0.198	-
Betaal daaglik vir werksitems	82	56.9	34	63.0	48	53.3	0.260	
Betaling vir werkplek is:								
Billik	11	13.6	5	14.7	6	12.8	0.791	-
In 'n mate billik	14	17.3	6	17.6	8	17.0		
Onbillik	56	69.1	23	67.6	33	70.2		

Werkverwante uitgawes

Die oorgrote meerderheid van alle respondente betaal vir die parkeerterreine waar hulle werk en die meeste betaal R40 of minder per dag (Tabel 6). Meer as die helfte van die respondente verdien nie altyd genoeg om hierdie daaglikse gelde te betaal nie en die praktyk is oorwegend as onbillik beskou. Meer as die helfte betaal ook vir daaglikse werksitems, spesifiek die neonbaadjies wat hulle tydens werk dra.

Kennis van wetgewing

Byna 'n derde van die Suid-Afrikaanse burgers wat as motorwagte werk, het aangedui dat hulle kennis van arbeidswetgewing dra (Tabel 7). Immigrantrespondente was beduidend meer geneig om geen kennis van wette te gehad het nie.

TABEL 7: Respondente se kennis van wetgewing

	Totaal		SA		Nie-SA		<i>p</i>	<i>r</i>
	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%		
Kennis van arbeidswette	23	16.0	17	31.5	6	6.7	0.000	-0.33
Kennis van ordonnansies	10	6.9	8	14.8	2	2.2	0.004	-0.24

BESPREKING

Immigrante uit ander Afrikalande steek jaarliks die grense van Suid-Afrika oor op soek na werksgeleenthede en 'n beter lewe. Sommige immigrante se ongedokumenteerde status asook wedywing met plaaslike inwoners om werk het tot gevolg dat hulle in die informele ekonomie werk (Foster & Chasomeris 2017:525; Guild 2009:153), ook as motorwagte. Die meeste van die motorwagte wat aan hierdie opname deelgeneem het, was immigrante uit die Demokratiese Republiek van die Kongo en Zimbabwe. Immigrante uit hierdie twee lande verteenwoordig ook gesamentlik meer as die helfte (52.6%) van alle tydelike verblyfpermitte wat in 2015 aan inwoners van ander Afrika-lande toegestaan is (Statistics South Africa 2017:13). By gebrek aan vergelykende inligting is dit nie duidelik of die motorwagbedryf oorwegend deur immigrantwerkers oorheers word al dan nie, en of Pretoria 'n disproporsionele getal immigrantwerkers het weens die nabyheid van ambassades en konsulate in die hoofstad.

Die resultate van die opname bevestig vorige bevindinge dat motorwagte betreklik jonk is en dat heelwat motorwagte in hulle ekonomies produktiewe jare verkeer (Blaauw & Bothma 2003:41; McEwen & Leiman 2008:12). Soos in die geval van dagloners in die algemeen (Schenck & Blaauw 2018:45) is dit verder duidelik dat sommige immigrante wat plaaslik as motorwagte werk naskoolse kwalifikasies het (Bernstein 2003:19). Hierdie vaardighede bly bloot onontginde hulpbronne in die breër Afrika-ekonomie solank as wat hulle as motorwagte werk. McEwen en Leiman (2008:13) se navorsing toon aan dat sommige immigrantmotorwagte kwalifikasies in onderwys, gesondheidsorg en ingenieurswese het. Die bevinding dat immigrantmotorwagte voorheen beduidend meer werkloos was, dui nie net op die negatiewe werksituasie en sosio-ekonomiese toestande in hulle lande van herkoms nie, maar ook op die uiterste stappe wat sommige mense sal doen op soek na 'n beter lewe of selfs om net te kan oorleef. Dit blyk dat die meeste motorwagte nie permanente aanstellings het nie en dat die bedryf min bevorderingsgeleenthede en opwaartse mobiliteit bied, dus bly motorwagte in 'n voortdurende spiraal van lae inkomste en 'n onseker werkstoekoms vasgevang.

In vergelyking met Suid-Afrikaners wat as motorwage werk was meer immigrantmotorwage getroud, 94.6% het drie kinders gehad en hulle was beduidend meer geneigd om die broodwinner van hulle huishoudings te wees. McEwen en Leiman (2008:14) het bevind dat 60% van die immigrantmotorwage 'n deel van hul inkomste na hulle families in hulle land van herkoms stuur. Pearce en Hougaard (2012:1) voer aan dat 11.2 miljard rand jaarliks vanaf Suid-Afrika na ander SAOG lande vloei. Alhoewel die inkomste uit motorwagwerk oor die algemeen min is, mag dit moonlik tot die oorlewing van die families van immigrantmotorwage bydra. Soos Suid-Afrikaanse landsburgers wat as motorwage werk, beskou immigrante hierdie werk ook as tydelik en sal hulle die bedryf verlaat sodra ander werksgeleenthede opduik (Blaauw & Bothma 2003:43). Nietemin blyk dit dat immigrante dit moeiliker as landsburgers vind om werk as motorwage te kry. Daar is duidelik 'n ooraanbod mannekrag wat bereid is om as motorwage by winkelsentrums te werk.

Immigrante wat as motorwage werk, blyk minder werksbevrediging as hul Suid-Afrikaanse eweknieë te ervaar. Sommige motorbestuurders tree ongeskik en onbedagsaam teenoor motorwage op, skree op hulle en maak hulself aan haatspraak en rassisme skuldig (McEwen & Leiman 2008:14; Foster 2015:110). Interessant genoeg is dat vrouemotorbestuurders meer as mans die teenwoordigheid en hulp van motorwage verwelkom (Potgieter et al. 2003:40). Immigrante het minder tevredenheid getoon met klante se houdings teenoor hulle, die respek wat hulle vanaf klante kry en die belangstelling wat klante in hul werk as motorwage toon (Bernstein 2003:15, 19). Verder blyk dit dat immigrantmotorwage minder gereeld betaling vir hul dienste ontvang en hulle ervaar hoër vlakke van verbale mishandeling in vergelyking met Suid-Afrikaanse landsburgers wat as motorwage werk. Xenofobie in Suid-Afrika is 'n werklikheid en blyk ook in die motorwagbedryf teenwoordig te wees. Beperkte vaardigheid in plaaslike tale (Laher 2008:3) en hulle uitspraak mag moontlik op die nasionaliteit van immigrantmotorwage dui wat tot neerbuigende en diskriminerende behandeling lei (Orman 2012:7). Hulle ongedokumenteerde status mag dit ook vir immigrantmotorwage moeilik maak om verbale mishandeling aan te meld, veral in 'n ongereguleerde bedryf waar die meeste motorwage nie 'n getekende werkskontrak het nie en dus maklik vervang kan word.

'n Verdere uitkoms van 'n bedryf wat onvoldoende gereguleer word, behels dat werkers nie altyd die nodige opleiding ontvang het nie. Sonder 'n geldige werkspermit sal ongedokumenteerde immigrante nie die nodige Graad E geakkrediteerde vaardigheidsopleiding kan voltooi nie en het immigrante moontlik ook nie die middele om vir hierdie opleiding te kan betaal voordat hulle as motorwage begin werk nie (Bernstein 2003:13). Die bedrag wat motorwage vir hierdie opleiding moet betaal, beloop tussen 'n kwart en 'n derde van die gemiddelde werker se maandelikse inkomste. In die lig van die werk wat motorwage verrig, wat die moontlikheid van direkte konfrontasie met voornemende oortreders insluit, is gepaste opleiding nodig en is dit gevolglik geen verrassing nie dat, soos ook deur Foster en Chasomeris (2017:533) bevind, motorwage aangedui het dat hulle verdere opleiding benodig. Opleiding kan moontlik selfverdediging, prosedure van siviele arrestasie en kommunikasie met klante insluit.

Nie net verdien motorwage lae inkomste uit hul arbeid nie (gemiddeld R2 400 per maand), maar hulle betaal ongeveer 'n derde (R850) van hulle inkomste aan motorwagagentskappe of die eenaars van winkelsentrums bloot om hulle dienste aan klante te kan lewer. Hierdie daaglikse bedrag hang af van waar motorwage in die parkeerarea werk – hoe nader hulle aan die winkels werk, hoe hoër is die bedrag betaalbaar (Steyn et al. 2015:21). Dit is dus te verstane dat motorwage dit moeilik vind om hulle finansiële verpligtinge na te kom en dat hulle bloot van dag tot dag oorleef (McEwen & Leiman 2008:14-15; Blaauw & Bothma 2003:41, 43). Motorwage geniet geen werksvoordele soos betaalde verlof, pensioen of mediese dekking

nie (Foster & Chasomeris 2017:533). Om 'n beduidende deel van hulle inkomste aan 'n derde party af te staan dra ongetwyfeld tot hul nypende finansiële nood by, veral as daar in ag geneem word dat motorwagagentskappe en winkelsentrumeienaars min in die bedryf belê benewens die beskikbaarstelling van bestaande infrastruktuur in die vorm van parkeerterreine. Soos elders in Suid-Afrika (Foster & Chasomeris 2017:527) moet sommige motorwage daaglik selfs die helder oorbaadjies wat hulle dra, by agentskappe huur. Die bevinding dat motorwage nie altyd genoeg verdien om die daaglikse gelde te kan betaal nie, versterk die uitbuitende aard van die motorwagbedryf. Dit is dus nie verbasend dat hulle hierdie praktyk as onbillik beskou nie, maar dat hulle, weens hulle sosio-ekonomiese werklikheid – en in die geval van immigrante, hulle ongedokumenteerde status – min hulpmiddele tot hul beskikking het om die situasie die hoof te bied.

Onvoldoende regulering van die motorwagbedryf en die nienakoming van arbeidswetgewing dryf die uitbuitende werklikheid van werkers in die informele ekonomie waar heelwat immigrantwerkers 'n sukkelbestaan voer deur lang ure vir 'n skamele besoldiging te werk (International Federation for Human Rights 2008:5). Sakekamers word aangemoedig om tot die debat oor die uitbuiting van motorwage toe te tree, spesifiek met die oog op die moontlike verlaging en standaardisering van fooie wat motorwage aan eienaars van winkelsentrums (en in sommige gevalle via motorwagagentskappe) betaal. Strategieë om in die mensekapitaal van motorwage te belê behoort geformaliseer te word as deel van sentrumeienaars se sosiale geregtighedsaktiwiteite. Hierdie artikel benadruk die kompleksiteit van slegs een tipe werk wat deel van die breër informele ekonomie uitmaak waar werkers min beskerming teen uitbuiting deur middel van formele wetgewing geniet. Onwettige immigrante blyk eweneens, indien nie meer nie, kwesbaar vir uitbuiting te wees.

GEVOLGTREKKING

Dit is 'n skreiende werklikheid dat immigrante met professionele vaardighede wat Suid-Afrika en die breër Afrikageemeenskap kan bevoordeel, hulle tot die motorwagbedryf moet wend om 'n bestaan te kan voer. Om as 'n motorwag te werk, voorsien 'n tydelike finansiële oplossing aan die werkloses en verarmdes wat in Suid-Afrika woon, en dit geld eweneens vir immigrante wat sukkel om toegang tot geleenthede in die formele ekonomie te kry. Om as motorwag te werk, behels bloot dag-tot-dag oorlewing met min tot geen loopbaanontwikkeling of beskerming deur arbeidswetgewing of unies nie. Die disproporsionele bedrae wat motorwage moet betaal om by winkelsentrums te mag werk, dra verder by tot die ekonomiese frustrasie en sosiale onregverdigedheid wat hulle beleef. Immigrante wat as motorwage werk, ervaar laer vlakke van werksbevrediging en blyk ook minder as hulle Suid-Afrikaanse eweknieë te verdien. Terwyl immigrante hulle geboorteland verlaat – gereeld as gevolg van sosiopolitiese onstabieliteit en swak ekonomiese toestande – op soek na 'n beter lewe elders, mag hulle dalk nie besef dat hulle na uitbuiting in Suid-Afrika vlug, soos in die geval met motorwagwerk nie.

TEKORTKOMINGE EN TOEKOMSTIGE NAVORSING

Taalvaardighede was 'n struikelblok tydens die onderhoude met van die immigrantmotorwage en in 'n paar uiterste gevalle moes 'n medemotorwag as tolk optree. Weens die steekproefmetode wat in die studie gevolg is, moet die veralgemeenbaarheid van die resultate met omsigtigheid hanteer word en kan ervarings oor geografiese kontekste binne Suid-Afrika verskil. Nietemin bevestig van die huidige resultate die bevindinge van ander navorsers in ander stede, wat die betroubaarheid van die data ondersteun.

Toekomstige navorsing oor motorwagte en die motorwagindustrie moet van groter steekproewe gebruik maak. Verdere navorsing met omvattende vraelyste is nodig om onder andere lig te werp op die familielewe van immigrantmotorwagte en die geld wat hulle na hulle lande van herkoms stuur. Die ontwikkeling en implementering van regulasies wat die motorwagbedryf beheer, vereis nadere ondersoek, asook die motivering en funksionering van motorwagagent-skappe en die sienings van winkelsentruemeienaars oor die waarde wat motorwagte tot hul besighede toevoeg, al dan nie.

BIBLIOGRAFIE

- Bernstein, J. 2003. *Car watch: Clocking informal parking attendants in Cape Town*. Cape Town: Centre for Social Science Research, Social Surveys Unit.
- Blaauw, P.F. & Bothma, L.J. 2003. Informal labour markets as a solution for unemployment in South Africa: A case study of car guards in Bloemfontein. *SA Journal of Human Resource Management*, 1(2):40-44.
- City of uMhlathuze 2000. *Bylaws relating to the control of parking attendants/car guards* "Administrator's Notice 185, August 2000. <http://www.umhlathuze.gov.za> [18 Februarie 2014].
- Field, A. 2009. *Discovering statistics using SPSS*. Los Angeles: SAGE.
- Foster, J.R.W. 2015. Developing a relevant business model for the South African informal car guarding sector. MCom University of KwaZulu-Natal (Graduate School of Business and Leadership, College of Law and Management Studies).
- Foster, J. & Chasomeris, M. 2017. Examining car guarding as a livelihood in the informal sector. *Local Economy*, 32(6):525-538.
- Guild, E. 2009. *Security and migration in the 21st century*. Cambridge, UK: Polity Press.
- Hammerstad, A. 2012. Securitisation from below: the relationship between immigration and foreign policy in South Africa's approach to the Zimbabwe crisis. *Conflict, Security & Development*, 12(1):1-30.
- Hatfield City Improvement District. 2014. "Are car guards legal?" <http://www.hatfieldcid.co.za> [04 Februarie 2015].
- IBM Corp. 2018. *IBM SPSS Statistics for Windows, Version 25.0*. Armonk, NY: IBM Corp.
- International Federation for Human Rights. 2008. *Surplus people: undocumented and other vulnerable migrants in South Africa*. https://www.fidh.org/IMG/pdf/za486a_Exesum.pdf [04 April 2018].
- Laher, H. 2008. Antagonism toward African immigrants in Johannesburg South Africa: An integrated threat theory approach. MA dissertation, University of Witwatersrand.
- Maree, K. & Pietersen, J. 2016. The quantitative research process. In Maree, K. (Ed). *First steps in research*. Pretoria: Van Schaik, pp. 162-172.
- Matutle, T.D.J. 2006. *By-laws relating to parking attendants. Local government notice No. 5, January 2006*. <http://www.umhlathuze.gov.za/docs-umhlathuze/byLaws/bylaws-parking.pdf> [18 Februarie 2014].
- McEwen, H. & Leiman, A. 2008. *The car guards of Cape Town: A public good analysis*. Cape Town: University of Cape Town (Southern Africa Labour and Development Research Unit).
- Northglen News*. 2015. Car guards should be registered, concurs councillors. 1 July.
- North Eastern Tribune*. 2015. Balfour Mall car guards pay too much. 05 November.
- Orman, J. 2012. Language and 'new' African migration to South Africa: An overview and some reflections on theoretical implications for policy and planning. *Language Policy*, 11(4):301-322.
- Pearce, B. & Hougaard, C. 2012. *Fact sheet: Remittances from South Africa to SADC*. <https://www.finmark.org.za/wp-content/uploads/2016/07/remittances-from-south-africa-to-sadc.pdf> [30 Maart 2018].
- Potgieter, P.J., Michell, L.J., Munnik, E.E. & Ras, J.M. 2003. Bivariate analysis of car guard activities as a crime prevention initiative. *Acta Criminologica*, 16(3):35-49.
- Private Security Regulatory Authority. 2013. *Annual Report 2012/13*. http://www.psira.co.za/psira/images/Documents/Publications/Annual_Reports/Annual_Report_20122013.pdf [30 Maart 2018].

- Saunders, S.G. & Lynn, M. 2010. Why tip? An empirical test of motivations for tipping car guards. *Journal of Economic Psychology*, 31:106-113.
- Saunders, S.G. & Petzer, D.J. 2009. *Consumer tipping: a study of the car guarding industry*, <http://hdl.handle.net/10210/5316> [21 Oktober 2018].
- Schenck, R. & Blaauw, D. 2018. Dagloners: 'n Gevallestudie van die kwesbaarheid van die maatskaplike bestel en samehorigheid in Suid-Afrika se informele ekonomie. *Tydskrif vir Geesteswetenskappe*, 58(1):36-55.
- Statistics South Africa. 2018a. *Victims of Crime Survey 2017/18*. Pretoria: Statistics South Africa.
- Statistics South Africa. 2018b. *Quarterly Labour Force Survey: Quarter 2: 2018*. Pretoria: Statistics South Africa.
- Statistics South Africa. 2017. *Documented Immigrants in South Africa, 2015*. Pretoria: Statistics South Africa.
- Steyn, F., Coetzee, A. & Klopper, H. 2015. A survey of car guards in Tshwane: Implications for private security policy and practice. *SA Crime Quarterly*, 52:15-24.
- Suid-Afrika. 1995. Wysigingswet op die beheer van vreemdelinge, wet 76 van 1995. Pretoria: Regeringsdrukker.
- Suid-Afrika. 2001. Regulering van die privaat sekuriteitsindustrie, wet 56 van 2001. Pretoria: Regeringsdrukker.
- The Witness*. 2011. Car guards pay more to work, 11 Mei.
- The Witness*. 2008. Car guards 'must register'. 19 April.
- Trimikliniotis, N., Gordon, S. & Zondo, B. 2008. Globalisation and migrant labour in a 'Rainbow Nation': A fortress South Africa. *Third World Quarterly*, 29(7):1323-1339.
- Uys, M.D. & Blaauw, P.F. 2006. The dual labour market theory and the informal sector in South Africa. *Acta Commercii*, 6(1):248-257.
- Zuberi, T. & Sibanda, A. 2004. How do migrants fare in a post-apartheid South African labour market. *International Migration Review*, 38(4):1462-1491.