

Kwesbare groepe in die informele ekonomie: 'n Gevallestudie van motorwagte in Johannesburg se Wesrand

Vulnerable groups in the informal economy: A case study among car guards in Johannesburg's West Rand

MARINDA PRETORIUS

Skool vir Ekonomie
Universiteit van Johannesburg
E-pos: marindap@uj.ac.za



Marinda Pretorius



Derick Blaauw

DERICK BLAAUW

Skool vir Ekonomiese Wetenskappe
Noordwes-Universiteit
Potchefstroom
E-pos: Derick.Blaauw@nwu.ac.za

MARINDA PRETORIUS is 'n senior lektor in die Skool vir Ekonomie aan die Universiteit van Johannesburg. Dr. Pretorius se navorsing fokus op verskeie ekonomiese velde en sluit onder meer subjektiewe welstand, soewereine kredietgraderings en vooruitskatingstegnieke van makro-ekonomiese veranderlikes in. Haar huidige navorsing is gerig op subjektiewe welstandkwessies van onder andere studente en motorwagte. Sy het reeds in verskeie nasionale en internasionale joernale gepubliseer.

MARINDA PRETORIUS is a senior lecturer in the School of Economics at the University of Johannesburg. Dr Pretorius focuses in her research on various economic fields including, for example, subjective well-being, sovereign credit ratings and forecasting methods of macro-economic variables. Her current research is centred on subjective well-being issues of, inter alia, students and car guards. She has published in various national and international journals.

DERICK BLAAUW is professor in die Skool vir Ekonomiese Wetenskappe aan die Noordwes-Universiteit (Potchefstroomkampus). Voor sy huidige pos het hy ekonomie aan die Universiteit van Johannesburg (UJ) gedoseer, asook aan die voormalige Randse Afrikaanse Universiteit (RAU) en die Soweto- en Bloemfontein-kampusse van Vista Universiteit. Professor Blaauw se navorsing is hoofsaaklik op arbeids- en ontwikkelingseconomie gerig. Sy huidige werk is toegespits op die sosio-ekonomiese dinamika van kwesbare groepe in die informele ekonomie, insluitende motorwagte, dagloners en vullisherwinners. Hy het reeds wyd in geakkrediteerde plaaslike en internasionale joernale gepubliseer en konferensie- en navorsingvoordragte by plaaslike en internasionale geleenthede gelever.

DERICK BLAAUW is professor in the School of Economic Sciences at the North-West University (Potchefstroom campus). Prior to taking up this position, he lectured economics at the University of Johannesburg (UJ), the former Rand Afrikaans University (RAU) and at the Soweto and Bloemfontein Campuses of Vista University. Professor Blaauw's research interests are mainly in the field of labour and development economics. His current work focuses on the socio-economic dynamics of vulnerable groups in the informal economy, such as car guards, day labourers and waste pickers. Professor Blaauw has an extensive list of publications in accredited national and international journals, as well as conference and research papers presented at local and international events.

ABSTRACT***Vulnerable groups in the informal economy: A case study among car guards in Johannesburg's West Rand***

South Africa's high levels of car-related crime and spiralling unemployment have resulted in the development of a distinctive South African practice where people are looking after vehicles in shopping malls' parking sites in exchange for a fee during the last 25 years. People who have lost their work or who never had a formal job in the past could work as a car guard in South Africa. Here, they enjoy little if any of the protection that the labour dispensation provides formal workers. They are therefore indeed an extremely vulnerable group in the informal sector. This article is based on a survey among 110 car guards in Roodepoort and Crown Mines in 2017 with the aim to investigate the socio-economic vulnerability of car guards. Car guards are both socially and economically vulnerable. Besides earning a low income, they are also required to pay a considerable portion of their income to shopping centres or car guard agencies. The average car guard in the survey earns between R7.31 and R21.94 per hour. The average fee per hour was calculated at R12.60 at the time of the survey. The current minimum hourly wage in South Africa is R20. This implies that the average car guard earns less per hour than the official minimum wage in the country. If one keeps in mind that these are gross amounts (the car guards must often pay a daily fee to a car guard organisation from this income), then the economic vulnerability of car guards is obvious. Their economic situation is therefore extremely vulnerable. This vulnerability is worsened by the uncertainty with regard to future income. Their working conditions expose them to various health risks as they are prone to fluctuating weather conditions, such as severe heat and cold, on a daily basis. If they do not work (because of, for example, illness), they earn no income.

The researchers identified several possible limitations during the research. In some instances, the language proficiency of the foreign born car guards was indeed a challenge. In these cases, fellow car guards were able to act as interpreters in order to complete the interview. We realise that the sample cannot be used to generalise conclusions for the whole of South Africa. However, the results broadly corroborate the results of surveys in Pretoria (Steyn 2018) and Durban (Foster & Chasomeris 2017). It should be clear that car guards, as is the case with other groupings in the informal economy (e.g. day labourers and waste pickers), experience vulnerability on both social and economic levels.

The results of this survey emphasise that a number of questions and uncertainties in terms of the car guard industry remain. These require the attention of researchers. One of the most important points on any future research agenda, will have to be the role of car guard agencies as labour brokers. These brokers apparently take very few risks, yet receive a significant portion of the tips earned by car guards. It is crucial that their role and activities be analysed economically.

The second critical aspect requiring further research, is the role of foreign born migrants in the car guard industry in South Africa. This is a conclusion based on this article but also corroborated by the work of Steyn (2018). The mere fact that such a high proportion of car guards in this survey is foreign born, puts a new perspective on the future analysis of the industry. This issue can no longer be ignored. South Africa remains a destination of choice for many immigrants who have to leave their country of origin for political and economic reasons. The renewed economic crisis in, for example, Zimbabwe and the lack of food and employment opportunities in other Southern African countries are push factors which inevitably result in a constant supply of immigrants to South Africa. Once here, they often compete with South African citizens for limited opportunities in the informal economy. These foreign workers are especially

vulnerable. They enjoy little if any protection under the law. They are, furthermore, prone to being arrested, or paying bribes and under threat of possible deportation. The lived experiences of these foreign car guards need urgent investigation to better comprehend their vulnerability, allowing us to formulate sound and informed policy and strategies.

KEY CONCEPTS: Car guards; informal economy; vulnerability; survival; unemployment; poverty

TREFWOORDE: motorwagte; informele ekonomie; kwesbaarheid; oorlewing; werkloosheid; armoede

OPSOMMING

Suid-Afrika se hoë vlakke van motorverwante misdaad en hoë werkloosheid het oor die laaste 25 jaar aanleiding gegee tot die ontwikkeling van 'n kenmerkende Suid-Afrikaanse praktyk waar mense teen 'n footjie na voertuie by winkelsentrums se parkeerterreine omsien. Mense wat óf hul werk verloor het óf nie ander werk ooit kon kry nie, werk as motorwagte in Suid-Afrika. Hier geniet hulle bitter min, indien enige, van die beskerming wat die arbeidsbedeling aan formele werkers bied. Hulle is dus inderdaad 'n uiters kwesbare groep in die informele sektor. Hierdie artikel is gegrond op 'n opname onder 110 motorwagte in Roodepoort en Crown Mines in 2017 met die doel om die sosio-ekonomiese kwesbaarheid van motorwagte te ondersoek. Motorwagte is kwesbaar op beide sosiale- en ekonomiese vlakke. Motorwagte verdien 'n lae inkomste en moet terselfdertyd 'n aansienlike gedeelte van hul inkomste aan inkopiesentrums of motorwag-agentskappe betaal. Die gemiddelde motorwag in die opname verdien tussen R7.31 en R21.94 per uur. Die gemiddelde fooi per uur is bereken as R12.60 ten tye van die opname. Die huidige minimum loon per uur in Suid-Afrika is R20. Dit beteken dat die gemiddelde motorwag gemiddeld minder per uur verdien as die wettige minimum loon in die land. As daar in gedagte gehou word dat die bogenoemde syfers boonop bruto bedrae verteenwoordig (die motorwagte moet nog uit hierdie inkomste hul daaglikse fooi aan die motorwagorganisasie of winkelsentrum betaal), is die ekonomiese kwesbaarheid van motorwagte baie duidelik. Hierdie kwesbaarheid word vererger deur die onsekerheid ten opsigte van toekomstige inkomste. Hul werkomstandighede stel hulle bloot aan verskeie gesondheidsrisiko's en hulle is daagliks uitgelewer aan die elemente soos erge hitte en koue. As hulle nie werk nie (as gevolg van byvoorbeeld siekte), verdien hulle geen inkomste nie. Die rol van motorwagagentskappe en die groeiende aantal immigrante in die bedryf is belangrike areas vir toekomstige navorsing.

INLEIDING

Volgens Statistieke Suid-Afrika word daar elke dag by ongeveer 382 motors in die land ingebreek, met meer as 139 000 dergelike voorvalle elke jaar (Statistics South Africa 2018). Volgens die Suid-Afrikaanse Polisie diens se syfers vir 2017/18 is 120 420 gevalle van motorinbrake aangemeld met die ooreenstemmende syfer vir motordiefstal nie minder nie as 43 247 voertuie. Hiervan is die meerderheid in Gauteng, met 41 298 motorinbrake en 25 705 gevalle van motordiefstal, onderskeidelik (SAPS 2018). Sommige skattings bereken die skade aan die Suid-Afrikaanse ekonomie as gevolg van kapings en motordiefstal tot soveel as R8.5 miljard per jaar (Schutte 2018).

Die motorwagindustrie in Suid-Afrika het ontwikkel uit 'n wisselwerking tussen hierdie toenemende vlakke van motorverwante misdaad in Suid-Afrika en die geweldige hoë vlakke

van werkloosheid (Blaauw & Bothma 2003; Steyn 2018). Die amptelike werkloosheidskoers in Suid-Afrika het in die tweede kwartaal van 2019 tot 29% gestyg. Dit verteenwoordig die hoogste werkloosheidskoers sedert 2003 (Statistics South Africa 2019). Hierdie bedryf is uniek aan Suid-Afrika in teenstelling met ander informele ekonomiese aktiwiteite soos dagloonwerk en die versameling van herwinbare afval wat ook in ander wêrelddele voorkom (Schenck & Blaauw 2018).

Talle werkloosheid vind 'n informele ekonomiese heenkome in die motorwag-bedryf, waar hulle na die veiligheid van motors omsien in ruil vir 'n footjie wat uitsluitlik op die diskresie van die motoris berus (Saunders & Lynn 2010). Om 'n motorwag te wees, is 'n aantreklike opsie vir veral immigrante en vlugtelingen wat met verskeie toetreehindernisse tot die formele sektor te kampe het (McEwen & Leiman 2008). Motorwagte werk in 'n verskeidenheid openbare plekke waar bestuurders hul motors parkeer. Dit sluit die strate in die sentrale sakegebiede van dorpe en stede, kommersiële gebiede en winkelsentrums in (Steyn 2018). Blaauw en Bothma (2003) tref 'n duidelike onderskeid tussen sogenaamde formele en informele motorwagte. Formele motorwagte se aktiwiteite word deur 'n agentskap namens die winkelkompleks se bestuur of eienaars gekoördineer (Steyn 2018). Hierdie agentskappe tree as't ware as 'n arbeidsmakelaar op. Mediaberigte en formele studies onder motorwagte dui daarop dat motorwagte 'n vasgestelde daaglikse tarief aan die winkelsentruemeienaars of die betrokke agentskap moet betaal om hul dienste op daardie parkeerterreine te mag voorsien (Kitching 1999; Blaauw & Bothma 2003; Steyn, Coetzee & Klopper 2015; Steyn 2018). Dit laat die motorwag in 'n onbenydenswaardige posisie waar hy/sy bitter min, indien enige, beskerming onder die bestaande arbeidswetgewing geniet.

Informele motorwagte het geen verbintenis met enige agentskap nie, en tree volkome as individue op. Hulle werk meestal in die middestad waar motors op straat parkeer word (Blaauw & Bothma 2003:41). Steyn (2018) stel dit duidelik dat laasgenoemde volgens nasionale padverkeer- en besigheidsregulasies onwettig is, alhoewel hierdie regulasies in die praktyk dikwels deur wetstoepassers oor die hoof gesien word. Dit laat egter die informele motorwag in 'n nog meer kwesbare situasie, aangesien dit enige oomblik kan verander. Motorwagte ondervind benewens hierdie unieke onsekerhede verder nog dieselfde ander kwesbaarhede as hul eweknieë in die informele sektor van die ekonomie (Bernstein 2003). Inkome is onseker en onderhewig aan die gewilligheid al dan nie van die motoreienaar om te betaal vir die diens wat die motorwag aanbied. Net soos talle ander aktiwiteite in die informele ekonomie, kan motorwagte nie beplan vir die toekoms nie (Schenck & Blaauw 2018). Voorts kan eksogene skokke soos siekte en beserings katastrofiese gevolge vir die motorwag inhou, aangesien hy/sy dan geen inkome kan verdien nie.

Ten spyte van hierdie kwesbaarheid is studies oor die lot van motorwagte veel meer beperk as wat mens sou verwag. Hierdie gaping in die literatuur moet verder gesien word in die konteks van die rol van die informele ekonomie in die lewens van die groeiende aantal buitelandse immigrante wat na Suid-Afrika gelok word deur die hoop op beter ekonomiese vooruitsigte (Charman & Petersen 2015). Immigrante het dikwels te kampe met beperkte geleenthede in die arbeidsmark. Baie word dan na die informele deel van die arbeidsmark (wat voorheen hoofsaaklik die domein van Suid-Afrikaners was) gelok.

Daglonerwerk en die motorwagbedryf is voorbeelde hiervan. Hier ding hulle dan direk mee met werklose Suid-Afrikaanse burgers. Die inkome wat hier verdien word, is dikwels laag en onvoorspelbaar (Theodore, Blaauw, Pretorius & Schenck 2017). Theodore et al. (2017) beklemtoon dan ook dat veel minder bekend is in terme van hoe immigrante in die informele ekonomie in stede in die Globale Suide vaar. Hierdie artikel bied 'n tydigte blik op die sosio-

ekonomiese omstandighede van die deelnemers aan informele aktiwiteite soos motorwagte. Dit ondersoek spesifiek hoe kwesbaar motorwagte op 'n verskeidenheid terreine kan wees. Hierdie artikel maak dus 'n bydrae tot die literatuur deur die aktiwiteite en sosio-ekonomiese omstandighede van motorwagte in die weste van Johannesburg (Roodepoort en Crown Mines) na te vors.

Die keuse van die navorsingsarea was spesifiek omdat dit 'n area is waar ekonomiese aktiwiteite uitbrei en nuwe winkelsentrums gereeld ontwikkel word. Die volgende twee afdelings stel die motorwagfenomeen en vorige akademiese studies daarrondom aan die orde, waarna die metodologie en empiriese resultate bespreek word. Ten slotte word die gepaardgaande gevolgtrekkings, tentatiewe aanbevelings en velde vir verdere studie uiteengesit.

ONTSTAAN, OMSKRYWING EN PERSEPSIES RONDOM MOTORWAGTE

Werklose persone het in die vroeë 1990s begin om parkeerplekke aan te wys en motors in ruil vir geld te bewaak (McEwen & Leiman 2008:4). Volgens sommige bronne het die motorwagbedryf in byvoorbeeld Durban sy ontstaan in alle waarskynlikheid in 1996 gehad toe ene Corrie van Zyl gevra is om 'n eienaar (die persoon is 'n tydjie voor sy versoek aan mnr. Van Zyl op dieselfde plek beroof) se motor by die Durbanse strandfront op te pas in ruil vir 'n fooi (Potgieter, Michell, Munnik & Ras 2003; Steyn, Coetzee & Klopper 2015; Foster & Chasomeris 2017). Volgens Potgieter et al. (2003:36) is daar ander bronne wat beweer dat 'n polisie-offisier, Dirk Swarts, in Desember 1996 die bedryf in Durban tot stand gebring het as 'n teenvoeter vir die hoë koers van motordiefstal in die stad. Slegs werklose mense is gewerf om mense se motors op te pas in ruil vir 'n footjie. Die inisiatief het motordiefstal van en uit motors in Durban met 70% laat daal (Potgieter et al. 2003:36). Car Watch, die eerste amptelike motorwagorganisasie, is in ongeveer dieselfde periode in Durban op die been gebring (Kitching 1999). Sedertdien het soortgelyke inisiatiewe regdeur Suid-Afrika eksponensieel toegeneem (Blaauw & Bothma 2003:41; Steyn 2018).

Die motorwagbedryf in Suid-Afrika het spontaan ontstaan en gegroei, op plaaslike en nasionale vlak, sonder enige hulp of betrokkenheid van die owerheid (McEwen & Leiman 2008). Die informele aktiwiteit is nie net wydverspreid nie, maar vertoon al hoe meer tekens van formalisering en 'n gebrek aan konsensus in terme van die persepsies rondom die bedryf, asook die plaaslike regering se houding teenoor en hantering van die verskynsel (McEwen & Leiman 2008). Sommige mense sien motorwagte as straathoek-entrepreneurs omdat hulle deur ryker motoreienaars betaal word om na hul motors om te sien. Ander kommentators, daarenteen, is van mening dat motorwagte bloot 'n irritasie is en geen werklike waarde bied nie (Foster & Chasomeris 2017). In die media wissel die beriggewing ook met verhale van dapperheid onder motorwagte, maar ook berigte van misdaadbetrokkenheid soos dwelmverspreiding en selfs verkrachtings. Plaaslike owerhede weifel op verskillende tydstippe tussen enersyds die ontmoediging van die verskynsel en andersyds die regulering daarvan (McEwen & Leiman 2008).

'n Paar plaaslike owerhede in Suid-Afrika verskaf definisies van motorwagte in hul munisipale verordeninge (Steyn 2018). Bestaande definisies omskryf 'n motorwag as iemand wat, óf vir 'n voorafbepaalde bedrag óf in die hoop om 'n footjie, na die veiligheid van 'n geparkeerde motor of motors op 'n parkeerterrein omsien, of ook om mense behulpsaam te wees met die parkeer of wegtrek van hul motors in/uit 'n parkeerruimte (met die toestemming van die motorbestuurder) (Steyn 2018). Die moontlikheid en die waarde van enige footjie hang uitsluitlik van die gevoel en houding van die bestuurder af (Foster & Chasomeris 2017;

Steyn 2018). Saunders en Lynn (2010) argumenteer dat, vanuit die hoofstroom ekonomiese teorie, die gee van so 'n foonitjie nie ekonomies rasioneel is nie, aangesien dit 'n uitgawe is wat die motoris kan vermy. Selfs as 'n motorwag nie 'n foonitjie by die motoreienaar kry nie, sal hy/sy waarskynlik steeds na al die motors in sy/haar toegekende area omsien (Foster & Chasomeris 2017). Dus, selfs al betaal 'n bestuurder nie vir die diens nie, kan dit hom/haar steeds tot voordeel strek weens die moontlike afskrikwaarde wat motorwagte se teenwoordigheid teen motordiefstal, -inbraak en -beskadiging bied (Steyn et al. 2015:16; Steyn 2018).

McEwen en Leiman (2008) maak dan ook die belangrike punt dat die motorwag geen verweer het as hy/sy min of geen foonitjies ontvang nie, aangesien die bedrag uitsluitlik afhang van die motorbestuurder se persepsie rondom die diens, hul houding en hoe vrygewig hulle is (Foster & Chasomeris 2017).

BESTAANDE NAVORSINGSTUDIES MET BETREKKING TOT MOTORWAGTE

Die gedrukte media berig van tyd tot tyd oor gebeure rondom motorwagte. Daar bestaan egter slegs 'n handjievol formele navorsingstudies oor motorwagte in Suid-Afrika (Blaauw & Bothma 2003; Steyn 2018). Die eerste studie waarvan die outeurs bewus is, is die honneursskripsie van Kitching (1999) aan die Universiteit van die Oranje-Vrystaat. In haar studie fokus sy op die basiese sosio-ekonomiese kenmerke van 'n steekproef onder motorwagte in Bloemfontein.

In 2003 het drie studies oor die verskynsel verskyn. Potgieter, Michell, Munnik en Ras (2003) het 'n studie oor die rol van motorwagte in die voorkoming van motorverwante oortredings in Empangeni in KwaZulu-Natal gedoen. Dié studie kom tot die gevolgtrekking dat vroue oor die algemeen die rol wat motorwagte in die beveiliging van motors in Empangeni gespeel het ten tyde van die studie baie positief ervaar het (Potgieter et al. 2003). Blaauw en Bothma (2003) se studie het voortgebou op die werk van Kitching (1999) en is gegrond op gestruktureerde onderhoude met 149 motorwagte in Bloemfontein. Hul fokus was op die motorwagbedryf as gevallestudie van die informele sektor se vermoë om werkloosheid die hoof te bied. Deur van 'n "stock-flow"-model gebruik te maak, het hulle gevind dat die motorwagbedryf nie toegang tot die formele sektor bewerkstellig nie, maar bloot as 'n oorlewingsmeganisme dien. Blaauw en Bothma (2003) tref voorts die belangrike onderskeid tussen "formele" motorwagte wat aan 'n motorwagorganisasie verbonde is en diegene wat totaal onafhanklik funksioneer en as "informele" motorwagte beskryf word. Laasgenoemde groep se inkome is dan ook beduidend laer as die "formele" groep. Hulle het ook die inkome van motorwagte vergelyk met dié van ander aktiwiteite soos kelners en huisbediendes en gevind dat die motorwagbedryf se loonuitkomste beduidend minder is (Blaauw & Bothma 2003). Bernstein (2003) se fokus was Kaapstad, waar hy onderhoude met 53 motorwagte en 200 motorbestuurders gevoer het met betrekking tot hul menings en ervarings in Langstraat en Kloofstraat in die middestad van Kaapstad. Hy het spesifiek verwys na immigrante wat as motorwagte werk en die vlakke van xenofobie wat hulle ervaar (Steyn 2018). Hy het bevind dat die persepsie dat die motorwagte die motorbestuurders teister, nie naastenby so algemeen voorkom as wat aanvaar word nie, maar dat die teistering van motorwagte deur die polisie en privaatsekuriteitsfirmas aan die orde van die dag is (Bernstein 2003; McEwen & Leiman 2008).

Die volgende studie is dié deur McEwen en Leiman (2008). Hierdie studie onderskei homself van vorige studies deur van 'n kwalitatiewe gevallestudie-benadering gebruik te maak. Die fokus was spesifiek op die ontwikkeling en ekonomiese funksionering van die bedryf gemik. Die studie beklemtoon die punt dat die arbeidsmark van motorwagte die karakter van kwasi-publieke goedere aanneem (McEwen & Leiman 2008).

Twee latere studies verskuif die fokus vanaf die motorwag na die publiek en handel oor 'n opname onder lede van die publiek rakende die redes vir die betaling al dan nie van motorwagte vanuit ekonomiese en sielkundige perspektiewe (Saunders & Petzer 2009; Saunders & Lynn 2010). Die redes vir die betaling van 'n fooi is afhanklik van geïnternaliseerde gevoelens teenoor die bedryf (Steyn 2018). Voorbeelde hiervan sluit in om byvoorbeeld iemand vir 'n goeie diens te beloon of om sosiale status en aanvaarding te bewerkstellig (Saunders & Lynn 2010:112; Steyn 2018). Saunders en Petzer (2009) bevind dan ook dat 69% van motorbestuurders in hul steekproef motorwagte vir hul diens betaal en dat fooie tot R20 per betaling beloop (Steyn 2018).

Die verskillende benaderings van plaaslike owerhede met betrekking tot regulasies om die motorwagbedryf te probeer reguleer (onder andere die getal immigrante wat as motorwagte mag werk) noop Steyn, Coetzee en Klopper (2015) om 'n opname onder 144 motorwagte in Pretoria te doen wat lei tot 'n artikel wat fokus op die implikasies vir die privaatsekuriteitsbeleid en -praktyk (Steyn, Coetzee & Klopper 2015). Die studie bevind dat sommige motorwagte dit baie moeilik vind om finansiële te oorleef, spesifiek vanweë die daaglikse tarief wat hulle aan die motorwagagentskappe en/of die bestuurders van winkelsentrums moet oorbetalen ongeag wat hulle vir die dag verdien het (Steyn, Coetzee & Klopper 2015). Die studie bevind verder dat ten spyte van positiewe sentiment en vordering in beleid en wetgewing, die regulering van die motorwagbedryf onvoldoende bly weens die gebrek aan implementering en monitering van die beleidsraamwerke (Steyn, Coetzee & Klopper 2015).

Foster en Chasomeris (2017) se artikel gebruik ook 'n kwalitatiewe benadering, soortgelyk aan dié van McEwen en Leiman (2008) in hul ondersoek na motorwagte in Durban. Onderhoude is met 30 motorwagte in ses verskillende plekke gevoer en die klem val op die oorlewing van motorwagte, hul daaglikse uitdagings en die verskillende besigheidsmodelle in die bedryf. Hulle bevind dat die gemiddelde motorwag ses dae per week en nege ure per dag werk (Foster & Chasomeris 2017). Die gemiddelde inkome per uur het gewissel tussen ZAR4.64 tot ZAR30, met die gemiddelde daaglikse inkome wat van ZAR50 tot ZAR350 beloop het (Foster & Chasomeris 2017). Hul studie beaam verder dat om as 'n motorwag te werk met hoë risiko's gepaard gaan, byvoorbeeld gesondheidsgevaare en die besliste moontlikheid van verbale en selfs fisieke mishandeling (Foster & Chasomeris 2017).

Steyn (2018) publiseer 'n opvolgartikel uit die data van Steyn et al. (2015) en fokus veral op die vergelyking van die ervarings van immigrante wat as motorwagte werk met dié van hul Suid-Afrikaanse eweknieë. Die studie toon statisties beduidende verskille tussen die 90 immigrante en 54 plaaslike motorwagte met betrekking tot aspekte soos hul opvoeding, huishoudelike dinamika, verhoudings met klante en kennis van arbeidswette (Steyn 2018). 'n Verdere insiggewende bevinding is dat immigrantmotorwagte aan dieselfde finansiële uitbuiting onderworpe is as wat motorwagte in die algemeen ervaar en waarvan ander studies ook melding maak (Steyn 2018).

Die oorhoofse gevolgtrekking uit die literatuur is enersyds die sosiale en ekonomiese kwesbaarhede waaraan motorwagte onderworpe is en andersyds die grys areas waarin formele motorwagte hulle dikwels bevind ten opsigte van hul indiensname-status en magsverhoudinge met die motorwagagentskappe en inkoopiesentrums waar hulle elke dag werksaam is. Hierdie kwesbaarhede vorm die tema van die ondersoek na die bedrywighede van die motorwagbedryf aan die Wesrand (Roodepoort en Crown Mines). Hierdie studie stel spesifiek hierdie kwesbaarhede aan die orde in 'n area waar daar nog geen formele navorsing onder motorwagte gedoen is, waarvan die outeurs bewus is nie. Die metodologie wat in die studie gevolg is, word vervolgens bespreek.

NAVORSINGSMETODOLOGIE

Die oorhoofse doel van die studie was om die kwesbaarheid wat motorwagte aan die Wesrand ondervind, te ondersoek. Die Wesrand is spesifiek as die geografiese area gekies omdat daar nog nie voorheen so 'n opname gedoen is nie; en omdat daar konstante uitbreidings plaasvind met die bou van nuwe winkelsentrums. Die veldwerk van die studie het derhalwe 'n opname behels onder formele motorwagte wat op die parkeerterreine van winkelsentrums aan die Wesrand werk.

'n Kwantitatiewe navorsingsbenadering was die beste opsie om te volg om die demografiese data, loopbaangeskiedenis en sosio-ekonomiese omstandighede van die motorwagte na te vors.

Die navorsingsinstrument was in die vorm van 'n vraelys. Die vrae wat gebruik is deur vorige studies onder motorwagte (Kitching 1999; Blaauw & Botha 2003) en ander studies met betrekking tot ander informele aktiwiteite het die basis van die vraelys gevorm. Nagraadse Ekonomie-studente van die Universiteit van Johannesburg is gekies om die span veldwerkers te vorm. Die studente is opgelei in die tegniese aspekte van die vraelys. Rolspel is gebruik om die tegnieke van onderhoudvoering vas te lê. Die vraelys het 'n proeflopie ondergaan en die nodige veranderinge is daarna aangebring.

Gegewe die feit dat die grootte van die navorsingspopulasie nie bekend was nie, was 'n formele steekproefraamwerk nie moontlik nie. Derhalwe is nieraarskynlikheidsmetodes aangewend. 'n Kombinasie van beskikbaarheid- en sneeubalsteekproeftrekking is gebruik om geskikte respondente vir die studie te identifiseer.

Die veldwerkers is deur die hoofnavorsers vergesel en het winkelsentrums wat aan die hooftoevoerroetes grens (bv. Ontdekkersweg, Hendrik Potgieter-weg) in Roodepoort en Crown Mines besoek. Waar moontlik is die bestuur van die winkelsentrums se toestemming gevra om die onderhoude te voer. Waar toestemming nie verkry is nie, het die veldwerkers na die volgende winkelsentrum beweeg. Die veldwerk het in Oktober en November 2017 plaasgevind en altesaam 110 onderhoude is met motorwagte in die gekose gebied gevoer.

Die vraelyste is gekontroleer en moontlike foutiewe vraelyste is uitgegooi uit die analise, wat in Microsoft Excel ingevoer en geanaliseer is. Die veldwerk en breë navorsingsprojek het deurgaans aan die aanvaarde etiese norme en standaarde voldoen. Die navorsers het deurentyd seker gemaak dat beginsels soos vrywillige deelname, ingeligte toestemming, vertroulikheid ensovoorts toegepas word. Die studie is deur die Etekkomitee van die Kollege van Bestuur en Ekonomie, Universiteit van Johannesburg, goedgekeur. Die volgende afdeling bespreek die resultate van die navorsing.

RESULTATE

Die opname het uiteindelik 104 bruikbare vraelyste opgelewer. Die biografiese en demografiese inligting sal eerstens bespreek word en daarna word die vaardighede en opleidingsvlakke van die respondente aan die orde gestel. Die afdelings daarna sal die indiensneming en werk asook die inkomste van die motorwagbedryf in die steekproefarea bespreek.

Biografiese en demografiese inligting

Tabel 1 bevat 'n opsomming van die oorhoofse biografiese en demografiese inligting van die respondente wat ingesluit is in die studie. Die meerderheid van die respondente is manlik en

almaal is swart. Meer as 60 persent van die respondente is onder die ouderdom van 35 jaar terwyl slegs 5 persent ouer is as 50 jaar. Die grootste ouderdomsgroep van die motorwagte stem ooreen met die resultate van Blaauw en Bothma (2003) en dui daarop dat die meeste motorwagte in hul ekonomies aktiewe jare verkeer.

In ooreenstemming met die studie van Steyn et al. (2015) is die oorgrote meerderheid van die steekproef immigrante of vlugtelinge. Slegs 12% van die respondente is Suid-Afrikaanse burgers, terwyl 64% en 16% afkomstig uit onderskeidelik Zimbabwe en die Demokratiese Republiek van die Kongo (DRK) is. Daar is ook 'n klein aantal respondente vanaf Mosambiek, Lesotho en Burundi. Een respondent kom uit Engeland.

In terme van die huwelikstatus van die respondente is gesamentlik 72% getroud of woon saam, terwyl 28% gesamentlik enkellopend, geskei of 'n weduwee/wewenaar is. Van die steekproef het 45% een tot twee kinders en 24% drie tot vier kinders terwyl 9% vyf of meer kinders het.

Die resultate wys dat 29% van die respondente sekondêre skoolopleiding (graad 12) voltooi het, terwyl 13% selfs 'n naskoolse kwalifikasie voltooi het. Die grootste gedeelte van die steekproef (44%) het sekondêre skool gedeeltelik voltooi. Slegs 4% het geen vorm van opvoeding ondergaan nie, en 10% het primêre skool of 'n gedeelte daarvan voltooi.

TABEL 1: Biografiese en demografiese statistieke

	n	%		n	%
Geslag			Huwelikstatus		
Manlik	98	94	Enkel	25	24
Vroulik	6	6	Geskei	2	2
			Getroud	67	64
Ouderdom (jaar)			Weduwee/Wewenaar	2	2
< 20	7	7	Woon saam	8	8
21-25	14	13			
26-30	21	20	Aantal kinders		
31-35	22	21	Geen	23	22
36-40	16	15	1-2	47	45
41-45	10	10	3-4	25	24
46-50	9	9	5 of meer	9	9
> 50	5	5			
			Opvoeding		
Land van herkoms			Geen	4	4
Suid-Afrika	12	12	Sommige primêre skool	3	3
Zimbabwe	67	64	Primêre skool voltooi	7	7
Mosambiek	1	1	Sommige sekondêre skool	46	44
Lesotho	1	1	Sekondêre skool voltooi	30	29
Burundi	5	5	Naskoolse kwalifikasie	14	13
DRK	17	16			
Engeland	1	1			

Vaardighede en opleiding

Volgens Steyn (2018) mag slegs persone wat by die *Private Security Industry Regulatory Authority* (PSIRA) geregistreer is, sekuriteitsdienste lewer. Dit beteken dat motorwagte eers 'n sekuriteitskursus moet voltooi en gesertifiseer word voordat hulle as motorwagte mag optree (Steyn 2018). Dit is dus insiggewend dat slegs 20% (21 respondente) aangedui het dat hulle opleiding ontvang het voordat hulle in die motorwagbedryf begin werk het. Die bevinding stem ooreen met navorsing deur Steyn (2018). Alhoewel die meerderheid van die 21 respondente aangedui het dat hulle 'n vorm van 'n sekuriteitskursus voltooi het, was daar ook persone wat aangedui het dat hulle bloot opleiding in kliëntediens ontvang het. Volgens een respondent: “*The centre gave training on how to serve customers.*” Dit laat vrae ontstaan rondom die toepassing van die tersaaklike wetgewing. Dit is dan ook 'n belangrike area vir toekomstige navorsing.

Indiensneming en werk in die motorwagbedryf

Die resultate van die vraelys het getoon dat slegs 33% (34 persone) van die respondente voorheen voltyds in diens was in 'n formele werk en dat hulle gemiddeld vier jaar en vier maande in diens was voordat hulle die werk verlaat het (die maksimum was 17 jaar en die minimum 3 maande). Van die 34 persone het 12 voorheen 'n ambag beoefen, nege was sekuriteitswagte en drie was onderwysers. Die oorblywende persone wat voltyds in diens was, het voorheen administratiewe poste (kassiere, klerke, skuldinvorderaars) beklee. Twee van die hoofredes waarom hierdie persone hul voltydse werk verlaat het, was omdat die lone vir die betrokke werk volgens die respondent te min was of omdat die besigheid toegemaak het.

Volgens Tabel 2 het die oorgrote meerderheid (88%) aangedui dat hulle graag 'n formele werk sal wil bekom in die toekoms, wat daarop dui dat die respondente die motorwagwerk as bloot tydelik beskou en nie as 'n langtermyn alternatief vir 'n werk in die formele sektor van die ekonomie nie. Dit strook weereens met die bevindinge van Blaauw en Bothma (2003) in hul Bloemfontein-studie. Indien mens egter na die tydperke kyk wat die respondente al in die motorwagbedryf betrokke is, kan daar gesien word dat 67% al vir langer as twee jaar in die bedryf is, wat kan beteken dat die persone nie ander formele werk kan bekom nie. Hierdie bevinding vind weerklank in die werk van outeurs soos Loots (1998) en Blaauw en Bothma (2003), wat aandui dat wanneer laag- of semi-geskoolde arbeiders 'n werk in die formele sektor van die ekonomie verloor, dit vir hulle baie moeilik is om weer daarheen terug te keer. Die rede is die voortdurende daling in vraag na ongeskoolde en semi-geskoolde arbeid (Loots 1998:332; Statistics South Africa 2014). Hulle het dan dikwels geen ander keuse nie as om hul na die informele ekonomie te wend in 'n poging om materieel te oorleef (Schlemmer & Levitz 1998:7; Schenck & Blaauw 2018). Die onsekerhede waarmee hulle in die informele ekonomie gekonfronteer word, plaas hulle dadelik in 'n kwesbare sosio-ekonomiese posisie.

Dit is ook duidelik uit die statistieke in Tabel 2 dat alhoewel daar 19 persent van die groep is wat van 'n vorige werk dadelik die motorwagindustrie betree het, daar ander is wat eers vir 'n geruime tyd werkloos was voordat hulle die bedryf betree het.

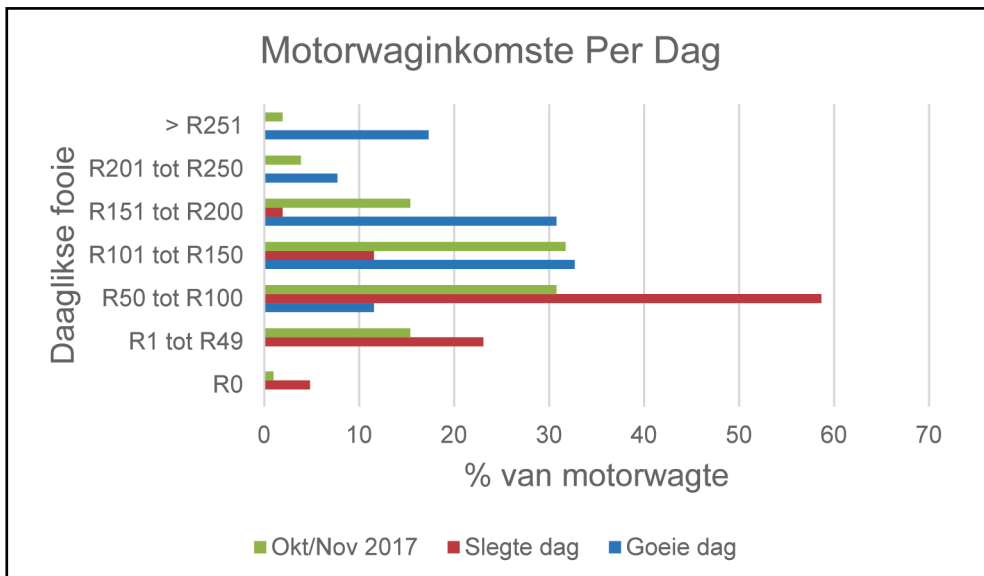
Inkomste

Vorige studies toon dat die inkome van motorwagte onseker en uiters wisselvallig is (Blaauw & Bothma 2003). Die vraelys het derhalwe voorsiening gemaak vir drie vrae rakende die daaglikse inkomste wat deur die respondente verdien word. Die eerste twee vrae het spesifiek gevra hoeveel fooie die persoon gemiddeld ontvang het per dag op onderskeidelik 'n goeie en

TABEL 2: Indiensneming-statistieke

	n	%
Formele werk voorheen beklee	34	33
Geen voltydse werk voorheen nie	70	67
Wil graag formele werk bekom	92	88
Nie op soek na formele werk nie	12	12
Tydperk werkloos voor motorwag geword het		
0 maande (dadelik motorwag geword)	20	19
1-6 maande	23	22
7-12 maande	12	12
1-2 jaar	19	18
> 2 jaar	30	29
Tydperk in diens as motorwag		
< 1 jaar	20	19
1-2 jaar	16	15
2-5 jaar	32	31
> 5 jaar	36	35

’n slegte dag. Die derde vraag het gevra hoeveel fooie die persoon ontvang het die dag voor die onderhoud plaasgevind het. Al drie die inkomstevrae het duidelik verwys na die fooie wat ontvang is vóór enige gedeelte aan ’n winkelsentrum of enigemand anders betaal is. Dit is dus ’n aanduiding van die bruto inkomste wat die motorwag verdien het.

**Figuur 1:** Daaglikse inkomste verdien

Figuur 1 toon dat 88% van die respondente op 'n goeie dag meer as R100 per dag verdien terwyl hierdie statistiek na slegs 14% daal op 'n slegte dag. Op 'n slegte dag verdien 86% minder as R100 vir die dag. Die statistiek wys ook dat 47% minder as R100 vir die dag verdien het gedurende die dag voor die onderhoud plaasgevind het. Hierdie resultate is in lyn met die bevindinge van Foster en Chasomeris (2017), wat aangedui het dat die gemiddelde daaglikse inkomste van motorwage in Durban tussen R50 en R350 was ten tye van hul studie. Hierdie inkomste-onsekerheid plaas motorwage in 'n uiters kwesbare sosio-ekonomiese posisie. Benewens hulself, sorg die motorwage ook vir afhanklikes. Die kwesbaarheid waaraan hulle as gevolg van hierdie wisselvalligheid van hul inkomste blootgestel word, word hierdeur vererger vanweë die addisionele druk om vir hul afhanklikes te sorg.

Alhoewel dit 'n uitdagende taak is om die gemiddelde fooi per dag te skat vir 'n motorwag, hoofsaaklik omdat dit so wisselvallig is, is die onderskeie gemiddeldes gebruik van die drie inkomste-vrae in die vraelys as beramings. Die gemiddelde daaglikse inkomste vir hierdie informele mark wissel tussen R66 (vir 'n tipiese slegte dag) en R197 (vir 'n tipiese goeie dag) per dag. Die gemiddelde fooi per dag is bereken as R113 vir die Oktober- tot Novemberperiode in 2017. Daar is 'n beduidende verskil in die gemiddelde fooie wat verdien word op goeie en slegte dae, wat die onsekerheid en gepaardgaande sosio-ekonomiese kwesbaarheid aangaande die potensiële inkomste vir motorwage beklemtoon.

Tabel 3 bevat die statistieke van die hoeveelheid ure wat die respondente werksaam is per dag asook hoeveel dae per week hulle werksaam is. Daar kan gesien word dat 32% van die steekproef nege ure per dag werk (dit is ook die gemiddeld van die steekproef), terwyl 33% tussen 10 en 12 ure per dag werk. Die meerderheid werk meer as vyf dae 'n week as motorwag. Die gemiddelde motorwag werk vyf dae 'n week. Hierdie resultate stem ooreen met die navorsing deur Foster en Chasomeris (2017), wat getoon het dat motorwage gemiddeld ses dae per week en nege ure per dag werk.

Deur gebruik te maak van die gemiddelde fooie asook ure wat daar gewerk word in 'n dag kan gemiddelde fooie per uur bereken word en met die minimum loon van Suid-Afrika vergelyk word. Die gemiddelde motorwag verdien R21.94 per uur op 'n goeie dag. Daar is 'n drastiese afname in die per uur-fooi wanneer 'n slegte dag beskou word. Die gemiddelde motorwag verdien slegs R7.31 per uur op 'n slegte dag. Laastens is die gemiddelde fooi per uur bereken as R12.60 vir die Oktober- tot Novemberperiode in 2017. Die huidige minimum loon per uur in Suid-Afrika is R20. Dit beteken dat die gemiddelde motorwag slegs op 'n goeie dag marginaal meer per uur verdien as die wettige minimum loon in die land. Op slegte dae verdien hulle gemiddeld 'n bietjie meer as 'n derde (37%) van die huidige minimum loon. As daar in gedagte gehou word dat bogenoemde boonop bruto bedrae is (die motorwage moet nog uit hierdie inkomste hul daaglikse fooi aan die motorwagorganisasie of winkelsentrum betaal), blyk die kwesbaarheid van motorwage ontseenslik.

Ongelukkig is daar in die meeste gevalle dus ook direkte kostes verbonde daaraan om op te tree as 'n motorwag. In ooreenstemming met Steyn (2018) betaal die grootste gedeelte van die respondente 'n fooi aan die inkoopiesentrum of motorwag-agentskap vir die toegekende parkeerarea waar hulle werk. Sommige motorwage het aangedui dat hulle óf 'n standaardfooi per dag moet betaal óf 'n fooi in ooreenstemming met die grootte van die toegekende area waarin hulle hul dienste lewer. Hoe groter die area, hoe hoër die fooi.

Slegs 22% betaal geen fooi nie, terwyl 11 en 48% onderskeidelik tussen R1 en R20 asook R21 en R40 per dag betaal (sien Tabel 4). Daar is 20 respondente wat meer as R40 per dag betaal. Die gemiddelde bedrag wat betaal word per dag is R29. Verder het 38% aangedui dat hulle ook self moes betaal vir die werksitems (items soos neonbaadjies, T-hemde, sonbrille

TABEL 3: Ure per dag en dae per week statistieke

Ure per dag werksaam	N	%	Dae per week werksaam	n	%
6	7	7	2	1	1
7	14	13	3	2	2
8	12	12	4	3	3
9	33	32	5	55	53
10	14	13	6	33	32
11	10	10	7	10	10
12	10	10			
13	1	1			
14	2	2			
15	1	1			

TABEL 4: Fooie gehef deur motorwag-agentskappe en inkopiesentrums

Fooi gehef per dag	n	%
R0	23	22
R1-R20	11	11
R21-R40	50	48
R41-R60	14	13
> R60	6	6

en hoede), wat hulle werkgewers vereis hulle moet gebruik.

Hierdie bedrae moet betaal word ongeag hoeveel die motorwag verdien. Dit is dus duidelik dat hierdie direkte koste 'n belangrike element in die kwesbaarheid van motorwagte vorm. Die rol wat hierdie motorwagagentskappe as 't ware as arbeidsmakelaars speel, is 'n belangrike area vir verdere navorsing oor die motorwagbedryf.

GEVOLGTREKKING

Die motorwagbedryf het sy ontstaan te danke aan die kombinasie van hoë vlakke van misdaad en werkloosheid in Suid-Afrika. Motorwagte beleef soos verskeie ander groepe in die informele ekonomie (soos dagloners en informele herwinners) kwesbaarheid op beide sosiale en ekonomiese terreine. Motorwagte verdien 'n lae inkomste en moet terselfdertyd 'n aansienlike gedeelte van hul inkomste aan inkopiesentrums of motorwagagentskappe betaal om sodoende hul dienste aan klante te kan lewer. Die poging om die werk as 'n motorwag te formaliseer via die rol van hierdie agentskappe maak dit voorts dus steeds nie 'n geskikte plaasvervanger vir 'n formele werk nie.

Hul werkomstandighede stel hulle bloot aan verskeie gesondheidsrisiko's. Die gemiddelde motorwag werk nege ure per dag en vyf dae per week waarvan hulle grotendeels op hul voete deurbring. Hul werksomgewing is dikwels baie warm gedurende die somer en baie koud in die winter. Motorwagte kwalifiseer ook vir geen werksvoordele nie en as hulle nie werk nie (as gevolg van byvoorbeeld siekte), verdien hulle geen inkomste nie.

Selfs wanneer hulle werk, is hul ekonomiese situasie uiters kwesbaar. Die fooie wat motorwagte ontvang, is direk afhanklik van die goedhartigheid van die motoris wie se motor opgepas word. Wat die prentjie nog somberder maak, is dat die gemiddelde motorwag verskeie

afhanklikes moet onderhou met sy/haar inkomste. Die relatiewe lae inkomste wat motorwagte verdien, word vererger deur die onsekerheid oor toekomstige inkomste wat hulle op 'n daaglikse basis beleef. Hierdie onsekerheid maak dit baie moeilik om vooruit te beplan en om meer spesifiek vir afhanklikes te sorg. Dit bring op sosiale en geestesgesondheids-vlakke verdere kwesbaarheid en weerloosheid mee.

Hul kwesbaarheid is verder 'n funksie van die algemene publiek se persepsies van hulle. Die publiek beskou motorwagte as óf 'n voordelige sekuriteitsdiens óf as 'n oorlas en 'n vorm van bedel. Mediaberigte meld ook gevalle waar motorwagte met misdaad geassosieer word. Die vermoë van motorwagte om kriminele voorvalle effektief te bestuur, word ook dikwels bevraagteken. Hierdie is dikwels elemente waaroor die individuele motorwag weinig direkte beheer het en dit verhoog sy/haar sosiale kwesbaarheid.

TEKORTKOMINGE EN TOEKOMSTIGE NAVORSING

Die navorsers het tydens die navorsingsproses verskeie moontlike tekortkominge geïdentifiseer. In sommige gevalle was die taalvaardigheid van veral die immigrantmotorwagte 'n uitdaging. In al hierdie gevalle kon 'n ander motorwag optree as 'n tolk om die onderhoud te voltooi. Die steekproef kan voorts nie gebruik word om algemene afleidings vir die hele Suid-Afrika te maak nie, maar die resultate se breë ooreenstemming met opnames in Pretoria (Steyn 2018) en Durban (Foster & Chasomeris 2017) is egter verblydend. Motorwagte beleef, soos verskeie ander groepe in die informele ekonomie (bv. dagloners en informele herwinners), kwesbaarheid op beide sosiale en ekonomiese vlakke.

Die resultate van hierdie opname beklemtoon die gegewe dat daar nog baie vrae en onsekerhede rondom die motorwagindustrie bestaan wat die aandag van navorsers verg. Een van die belangrikste punte op 'n toekomstige navorsingsagenda moet noodsaaklikerwys fokus op die rol van motorwagagentskappe as arbeidsmakelaars, wat klaarblyklik min of geen risiko's neem nie, maar 'n beduidende deel van die inkomste van motorwagte ontvang. Hul rol en werksaamhede moet dus ekonomies ontleed word.

Die tweede kritieke aspek vir verdere navorsing is die rol van buitelandse immigrante in die motorwagbedryf. Dit spruit duidelik uit hierdie resultate asook dié van Steyn (2018). Die blote feit dat so 'n groot persentasie van die motorwagte buitelandse immigrante is, plaas 'n nuwe lens op die analisering van die bedryf. Hierdie aspek kan nie langer geïgnoreer word nie. Suid-Afrika bly 'n voorkeurbestemming vir immigrante wat weens politieke en ekonomiese redes uit hul lande van herkoms moet vlug. Die hernude ekonomiese krisis in lande soos Zimbabwe en die gebrek aan kos en werksgeleenthede in ander Suider-Afrikaanse lande is drukfaktore wat vir 'n konstante stroom immigrante na Suid-Afrika sal sorg. In Suid-Afrika moet hulle dikwels meeding met Suid-Afrikaners vir beperkte geleenthede in die informele sektor. Hierdie buitelandse werkers is veral kwesbaar. Hulle geniet geen of weinig beskerming onder die reg. Verder is hulle uiters kwesbaar vir inhegtenisnemings, onderhewig aan teistering om omkoopgeld te betaal en voortdurend uitgelewer aan die bedreiging van deportasie. Die omstandighede van hierdie buitelandse motorwagte moet dus dringend verder nagevors word, sodat hulle kwesbaarheid verstaan kan word en ingeligte beleidsbesluite hierop kan bou.

ERKENNING

Die waardevolle kommentaar en voorstelle van die keurders en die Redakteur (Professor Ina Wolfaardt-Gräbe) word hiermee met dank erken.

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. *South African Journal of Human Resource Management*, 1(2):40-44.
- Charman, A. & Petersen, L. 2015. A transnational space of business: The informal economy of Ivory Park, Johannesburg. In: J. Crush, A. Chikanda and C. Skinner (eds). *Mean streets: Migration, xenophobia and informality in South Africa*, Southern African Migration Programme, Cape Town, pp. 78-99.
- Foster, J. & Chasomeris, M. 2017. Examining car guarding as a livelihood in the informal sector. *Local Economy*, 32(6):525-538.
- Kitching, K. 1999. Die ekonomie van die motorwagbedryf: Bloemfontein as gevallestudie. Unpublished honours dissertation, University of the Free State, Bloemfontein.
- Loots, A.E. 1998. Job creation and economic growth. *The South African Journal of Economics*, 66(3):319-336.
- 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).
- 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.
- 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> [26 Julie 2019].
- 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.
- Schlemmer, L. & Levitz, C. 1998. *Unemployment in South Africa – the facts, the prospects and an exploration of solutions*. Johannesburg: South African Institute of Race Relations.
- Schutte, R. 2018. *SA loses R8-billion to car theft and hijacking each year – Vehicle crime still a major concern reveals SAPS crime stats*. <https://www.wheels24.co.za/News/sa-loses-more-than-r8-billion-to-vehicle-theft-and-hijacking-carjacking-still-a-major-concern-in-sa-reveals-saps-crime-stats-20180912> [22 Julie 2019].
- South African Police Service. 2018. *SAPS Crime Stats 2017/18*. Pretoria: South African Police Service.
- Statistics South Africa. 2014. *Youth employment, unemployment, skills and economic growth, 1994–2014*. Pretoria: Statistics South Africa.
- Statistics South Africa. 2018. *Victims of Crime Survey 2017/18*. Pretoria: Statistics South Africa.
- Statistics South Africa. 2019. *Quarterly Labour Force Survey, 2nd Quarter 2019*, 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.
- Steyn, F. 2018. Om na uitbuiting toe te vlug: Die geval van immigrante wat as motorwagte werk. *Tydskrif vir Geesteswetenskappe*, 58(4-2):925-939.
- Theodore, N., Blaauw, P.F., Pretorius, A.M. & Schenck, C.J. 2017. The socio-economic incorporation of migrant and native-born day labourers in Tshwane, South Africa. *International Migration*, 55(1):142-156.