

Susanne Urban och Zoran Slavnic

# Rekommodifieringen av taxibranschen

– förändring av ekonomiska  
förhållanden och etnisk  
sammansättning

I denna artikel analyseras de socio-ekonomiska konsekvenserna av den hastigt avreglerade taxibranschen. Det har blivit vanligare för utrikes födda att arbeta i taxibranschen, men de har inte blivit integrerade på samma villkor som de infödda kollegerna. Trots att de utrikes födda är högre utbildade, har de lägre inkomst från taxibranschen än de infödda. Resultaten visar hur en bransch med försämrade arbetsvillkor kan erbjuda relativt attraktiva arbetsmöjligheter för utrikes födda, samtidigt som det resulterar i en oavsiktlig bieffekt, nämligen att utrikes födda påverkas hårdast av de rekommodifierande processerna i relationerna mellan arbetsmarknad och socialpolitik.

Nyckelord: Taxibranschen, etnisk segmentering, rekommodifiering, avreglering, arbetets etniska delning, informell ekonomi.

Under de senaste årtiondena har nya ekonomiska trender påverkat de traditionella välfärdsregimerna på flera sätt. Tidigare forskning har visat att traditionella europeiska välfärdsmodeller som tidigare karaktäriserades av fokus på full sysselsättning, stabil och konsekvent socialpolitik, staten som garant för ekonomisk tillväxt, social sammanhållning och trygg välfärd har förändrats dramatiskt (Jessop 1991, 1999, 2002; Hirsch 1991, Cerny 1999). Flexibla anställningsvillkor och egenanställning (småföretagande) har blivit allt viktigare strategier för att konkurrera i de flesta branscher (Supiot 2001). Att "outsourca" delar av verksamheten har också blivit allt vanligare i både privata och statliga företags verksamhet under de senaste två decennierna (Cooke et al. 2005, Schierup 2005). En konsekvens av detta har blivit en enorm ökning av dessa stora företags flexibilitet, men ofta på bekostnad av att de anställda i allt större utsträckning har atypiska anställningskontrakt och/eller arbetar i små företag som är underleverantörer till ovannämnda stora företag. Omvandlingen har även präglats av att vissa grupper drabbas av negativa konsekvenser mer än andra (se t.ex. Wacquant 1996, 2001, Bevelander 2000, Edin & Åslund 2001). Det handlar om de svagare grupper i samhället som till exempel invandrare allt oftare sorteras in i branscher med osäkra arbetsvillkor och flexibla anställningar, medan infödda dominerar i branscher med höga löner och höga krav på kompetens. Studier av invandrarstäthet i olika branscher i Danmark visar att:

det er kombinationen af at anvende numerisk fleksible personalestrategier og være inden for brancher med åbne beskæftigelsesrelationer, der øger sandsynligheden for at have en høj koncentration af indvandrere (Ejrnæs 2007:5).

Ytterligare en aspekt i de nya ekonomiska trenderna är rekomm modifiering. Rekomm modifiering innebär att inkomster i högre utsträckning (återigen) baseras på värdet av utfört arbete och i mindre utsträckning kompletteras av välfärdsstatliga skyddsnet kopplade till medborgerliga rättigheter och individers lika värde. Informalisering, det vill säga att informella inslag blir integrerade i den ordinarie verksamheten, är ytterligare en aspekt.

Alla dessa processer och utvecklingstrender är möjliga att notera även i Sverige. I vissa branscher blir dock konsekvenserna av de ekonomiska och välfärdspolitiska omvandlingarna särskilt tydliga. Taxibranschen i Sverige är ett exempel på en bransch som efter avregleringen 1990 har omvandlats från en reglerad bransch, med relativt stabila anställningsförhållanden och bra löner till en bransch med många småföretag och egenanställda med osäkra inkomster. Det finns knappt någon annan bransch där omvandlingen från lön baserat på arbetad tid har ändrats till lön efter intjänad inkomst är så tydlig. Avregleringen var omfattande, noggrant planerad och skedde vid en bestämd tidpunkt.

	<p>Susanne Urban Forskarassistent ved REMESO, Institutio- nen för Samhälls- och välfärdsstudier (ISV), Linköpings Universitet E-mail: susanne. urban@isv.liu.se</p>		<p>Zoran Slavnic Forskare ved REMESO, Institutio- nen för Samhälls- och välfärdsstudier (ISV), Linköpings Universitet E-mail: zoran.slavnic@isv.liu.se</p>
--	---	--	--

Syftet med denna artikel är att studera de ekonomiska och sociala konsekvenserna av avreglering, flexibilisering, rekommifiering och informalisering i taxibranschen i Sverige. I den empiriska studien analyseras hur den etniska sammansättningen i taxibranschen har påverkats under perioden 1990-2004 och hur de ekonomiska förhållandena hos individer som arbetar inom taxibranschen har förändrats under samma period. Vi har tittat på etnisk bakgrund, olika typer av inkomst och utbildning hos dem som hade inkomst från taxibranschen som största inkomstkälla. Innan vi presenterar resultaten beskriver vi den generella politiska och ekonomiska kontexten som de konkreta processerna är inbäddade i. Avslutningsvis diskuteras sambandet mellan generella rekommifieringsprocesser och de observerade förändringarna av ekonomi och etnisk sammansättning i taxibranschen.

**Rekommifiering och etnisk delning av arbetsmarknaden**  
Den traditionella välfärdsstaten kan beskrivas som ett samhälle där medborgarna, förutom traditionella civila rättigheter, även har sociala och ekonomiska rättigheter. Det vill säga att förutom den politiska jämställdheten garanteras de även en hög nivå av social och ekonomisk jämställdhet. I och med dessa rättigheter beror medborgarnas välbefinnande allt mindre på det direkta marknadsvärdet av deras arbete. Inom samhällsforskningen kallas denna process för dekommodifiering (eller "avvarufiering") (Esping-Andersen 1990). Det som möjliggör och garanterar denna process är en historisk kompromiss och reglerade relationer mellan aktörer på de tre centrala arenorna inom moderna kapitalistiska stater: kapitalet, staten och arbetet.

Sedan mitten av 1980-talet har de traditionella välfärdsstaternas regleringsmekanismer utsatts för ökade krav på anpassning till de nya ekonomiska trenderna. Välfärdsrättigheter som inte är kopplade till arbetets marknadsvärde har betraktats som ekonomiskt irrationellt och politiskt orealistiskt. Rekommifiering innebär, i korthet, att staten i allt högre utsträckning har övergivit sin roll i dekommodifierandet av arbetskraften, det vill säga att koppla bort arbetskraftens välbefinnande från marknadsvärdet på deras arbete (Esping-Andersen 1990), och ersatt den med en roll i rekommifieringen av arbete, det vill säga en process som återkopplar välfärdsrättigheter till arbetets

marknadsvärde (se vidare i Slavnic 2007, Jessop 1997, 2002, Papadopoulos 2005).

Sverige, vars politiska modell traditionellt har blivit beskriven som en sorts personifikation av den socialdemokratiska regimen, där processen av dekommodifiering har gått längst, har också blivit allvarligt påverkad av dessa förändringar. Den traditionella svenska modellen har under 1990-talet allt mera ersatts av en ny svensk modell (Schierup 2006:304). Den nya svenska modellen utmärks under 1990-talet av nyliberala lösningar som leder till en uppdelning av arbetsmarknaden, ett växande antal "working poor" (dvs. personer som arbetar, men har så låg lön att de ändå klassificeras som fattiga) och en hårt genomförd arbetslinje (ibid 206). Förändringarna visar sig tydligt i form av växande inkomstskillnader. Sverige var under 1990-talet faktiskt det land med snabbast växande inkomstskillnader bland alla OECD länder (Vogel 2003).

Grupper och individer som redan har de lägsta positionerna i samhällets ekonomiska och politiska hierarkier, särskilt invandrare<sup>1</sup> har drabbats hårdast av de ovan beskrivna processerna. Flera forskare har diskuterat konsekvenserna i form av en uppdelad arbetsmarknad (Sassen 1991, Wilsson 1999, mfl.). Trenderna som inleddes under 1970 och 1980-talet blev särskilt tydliga under 1990-talet. Invandrare hade inte bara bristande tillgång till arbetsmarknaden utan också en svagare position, inklusive lägre inkomster och osäkrare arbetsvillkor, när de väl lyckades bli en del av arbetsmarknaden (Spoonley 1992, Zimmerman 2005, Lundh mfl 2002, Hjerm 2005, Neergaard 2006, Schierup & Urban 2007). Flera studier har visat att invandrades utbildningsnivå inte är tillräckligt för att förklara den etniskt skiktade arbetsmarknaden (Le Grand & Szulkin 2000, Arai, Mahmood & Roger Vilhelmsson 2002)

Fenomenet "diskriminering inom anställning" eller "exkludering i anställning" (Cross och Moore 2002) utmärks av det faktum att invandrare är överrepresenterade i så kallade atypiska anställningsformer (deltid, korttid, projektanställning) (Jonsson och Walette 2001), samt även i yrken där bara låg eller ingen utbildning efterfrågas (ibid: 166).

Det finns höga förväntningar på småföretagande och egenföretagande, bland annat att det ska bidra till att minska arbetslösheten bland invandrare och att i mera generella termer att bidra till integrationen av invandrare i det svenska samhället (SOU 1996, SOU 1999), samt dessutom att öka det ekonomiska systemets flexibilitet och bidra till att återskapa välfärdssystemet (Persson 1997, Slavnic 2004). Empirisk forskning visar att småföretagandet bland invandrare har fortsatt att öka de senaste femton åren (Najib 1999). Flera studier visar också på att hög arbetslöshet och diskriminering i arbetsmarknaden hos vissa invandrargrupper kan bidra till att egenanställning blir en väsentlig valmöjlighet för vissa invandrargrupper när det gäller att skaffa egen försörjning (Khosravi 2001, Darin 2006, Ljungar 2006). Det verkar som om egenföretagandet generellt sett inte har hjälpt invandrare till bättre eko-

nomisk standard och minskad social exkludering (Slavnic 2001, 2004, Ålund 2003, Abbsian 2001, Hjerm 2001, 2004).

Rekommodifieringen, den nya svenska modellen och ökande inkomstskillnader ingår i en generell process av ökande etnisk segmentering på arbetsmarknaden, där skillnader mellan olika etnisk bakgrund och mellan olika sociala klasser förstärker varandra och på så sätt skapar en svensk vertikal mosaik, dvs. ekonomiska, politiska och sociala relationer där olika etniska grupper placeras i olika strata av den sociala hierarkin, med olika nivåer av politiska och ekonomiska rättigheter likväl som tillgång till välfärd (Ålund och Schierup 1991, Schierup 2006). Samtidigt som det blir svårare för personer med invandrarbakgrund att ta sig in i arbeten med hög status, så sänks ribban för att ta sig in i arbeten med låg status. En bransch där detta synliggörs är taxibranschen.

### Informalisering av de västerländska ekonomierna

Det finns två viktiga men dock problematiska drag som karakteriserar den rådande synen på ekonomins informalisering. Den ena är att den informella ekonomin definieras som en negativ variant av den formella ekonomin. Den andra betraktar inte det ekonomiska systemet som ett och samma system, utan som två olika och separata subsystem: det formella och det informella (Harding & Jenkins 1989; Leonard 1998). Utifrån det sistnämnda följer att det finns ekonomiska aktörer inom den informella ekonomin vars aktiviteter uppfattas *a-priori* att vara i konflikt med existerande lagar och förordningar. Andra ekonomiska aktörer agerar inom ramarna för en formell ekonomi, och deras ageranden betraktas alltid som i överensstämmelse med lagen.

Denna uppdelning tenderar att överbetona den formella karaktären hos moderna kapitalistiska och administrativa samhällen (Harding & Jenkins 1989). Enligt vår uppfattning är emellertid alla ekonomiska aktörer åtminstone under vissa omständigheter (till exempel i ekonomiska krislägen eller när yrkesutövningen sker på extremt konkurrensutsatta marknader) benägna att använda sig av informella metoder och lösningar. Det informella ekonomiska beteendet blir då ett slags anpassnings- eller överlevnadsstrategi för de aktörer som annars inte skulle vara i stånd att överleva ekonomiskt.

Mot denna bakgrund är det möjligt att definiera informaliseringen av Västeuropeiska ekonomier som ett resultat av djupa ekonomiska, politiska och sociala förändringar som har karakteriserat samhällena under den så kallade "post-fordistiska övergången" (Slavnic 2007). Informalisering är ett utslag av en strukturell konflikt mellan nya ekonomiska trender och gamla regleringsramar, eller med Bob Jessops uttryck: en konflikt mellan nya former för kapitalackumulering och gamla regleringsregimer (Jessop 1997; 2002).

Den strukturella spänning som uppkommer mellan traditionella välfärdsregimer å ena sidan och nya arrangemang för kapitalackumulering med fokus på flexibilitet och konkurrens å den andra sidan, skapar oupphörligt nya kom-

binationer av låsningar och möjligheter. Samtidigt skapar de också sammanhang där ekonomiska aktörer – på alla samhällliga nivåer – tvingas att agera på olika sätt. Både institutionella och enskilda aktörer försöker utnyttja möjligheter att skaffa sig finansiella fördelar, men också att tänja på det juridiska och normativa utrymme som den dynamiska spänningen öppnar. Det gäller särskilt aktörer som känner sig utsatta, eller hotade, av de nya ekonomiska trenderna (informalisering underifrån), eller har intresse av att de socio-ekonomiska rambetingelserna förändras (informalisering uppifrån).

Taxibranschen är ständigt utpekad som en bransch med långtgående informalisering. En del menar att konkurrensen är så hård att det inte går att bedriva verksamheten om alla inkomster anmäls till skattemyndigheten. Återkommande utredningar och förslag kommer från statliga myndigheter för att minska möjligheten att undanhålla inkomster.

## Avreglering av den svenska taxibranschen

I den ekonomiska politiken i Sverige användes avreglering som en vanlig strategi för att bemöta "globaliseringshotet". Ett antal delar av ekonomin som tidigare var strikt reglerade (elektricitet, inrikes flyg, post, tåg, telekommunikation och taxibranschen) har avreglerats. Avreglering, tillsammans med ökat egenföretagande, uppfattades som en universell medicin för att kurerat ekonomin (Bengtsson m.fl. 2000). Taxibranschen var i denna kontext att (enligt Laitila m.fl. 1995: 9) betrakta som en sorts generell övning både i avreglering och ökat egenföretagande. Det var en av anledningarna till varför denna avreglering var mera radikal och allomfattande än för de flesta andra branscher (Marell m.fl. 2000). Den var också organiserad och chemalagd väldigt noggrant. Bland annat så implementerades alla delar av projektet samma datum, (1 juli 1990, se Laitila m.fl. 1995:9).

Den bakomliggande anledningen till avregleringen av taxibranschen var att den befintliga regleringen av taxibranschen allt mer uppfattades som ett hinder för taximarknadens möjlighet att fungera effektivt. Istället så sågs en fri och rättvis konkurrens som ett bättre alternativ för att öka effektiviteten i form av högre kvalitet och lägre priser. Befintliga studier av avregleringen visar att det förvisso blev en liberalisering av marknaden, dvs. att formella statliga regleringar togs bort, men att någon högre effektivitet inte uppnåddes. Kvaliteten på servicen har förbättrats något och priserna har sänkts för några av kunderna, till exempel den offentliga sektorn, men det beror inte på högre effektivitet utan genom förändring i inkomstfördelningen mellan de inblandade aktörerna. Förväntade förbättringar i effektivitet har alltså inte uppnåtts, istället blev konsekvensen snarare det motsatta. Perioden av avreglering karaktäriserades av en klar trend med minskande effektivitet i termer av minskade antal körningar per fordon och arbetsdag. Produktivitet per tid, dvs. relationen mellan betalad tid och total arbetstid minskade (Laitila m.fl. 1995). Detta betyder att ett större antal fordon konkurrerar om samma antal kör-

ningar. Från förarnas synpunkt betydde det att de behövde arbeta flera timmar, dvs. ha längre arbetstid, för att behålla samma inkomst. Samtidigt ändrades lönesystemet för taxiförare från fasta löner till resultatbaserade löner (NUTEK 1996:20), vilket betydde att den minskade förtjänsten som orsakades av lägre effektivitet överfördes till de anställda, dvs. taxiförarna.

Den svenska taxibranschen avreglering är ett exempel på hur statens roll minskar samt hur ansvaret förflyttas från den offentliga till den privata sektorn (Laitila m.fl.1995:9). Här kan man lägga till att det även är ett exempel på hur ansvaret (för marknadens misslyckande) förs över från offentliga och privata företag till individer anställda i de stora taxiföretagen samt till små egenföretagare som är verksamma i taxibranschen.

## Förändring av inkomst, utbildning och etnicitet i taxibranschen 1990-2004

I det här avsnittet analyserar vi etnisk bakgrund, inkomst, och utbildning hos dem som hade taxibranschen som största inkomstkälla. Vi visar att det har blivit allt vanligare bland utlandsfödda att arbeta inom taxibranschen, medan personer födda i Sverige arbetar inom taxibranschen i ungefär lika stor utsträckning som tidigare. Datamaterialet i den följande analysen är hämtat från en longitudinell databas kring utbildning, inkomst och sysselsättning (LOUISE).<sup>2</sup> I följande analys analyseras inkomster hos personer som har inkomst från taxibranschen<sup>3</sup> som största inkomst. Personer födda i Sverige jämförs med personer födda utomlands, och personer födda i NordVäst (NV) jämförs med personer födda Utanför NordVäst (UNV). NV-länder är Sverige, Danmark, Finland, Norge, Island, Storbritannien, Frankrike, Italien, Tyskland, Nederländerna, Belgien, "andra västeuropeiska länder", Japan, Canada och USA. UNV-länder är alla andra länder än de som ingår i NV.

Det totala antalet personer som arbetar inom taxibranschen inom hela landet har varit relativt konstant under perioden 1990-2004. Även om själva antalet har ökat något (från 20 382 till 22 953 personer) så ligger andelen av Sveriges befolkning som arbetar inom taxibranschen stadigt på ungefär 0,3 procent.

Den etniska sammansättningen har förändrats i landet som helhet då andelen födda utomlands och särskilt i länder födda UNV har ökat. Analysen av våra data visar emellertid på att andelen födda utomlands har ökat avsevärt mera än vad som kan förklaras av ökade andelar födda utomlands av befolkningen. I tabell 1 visas dels antal personer som har inkomst från taxibranschen som största årsinkomst<sup>4</sup>, dels hur stor andel av totala antalet av respektive grupp i databasen som hade inkomst från taxibranschen som största årsinkomst.

Siffrorna visar att avregleringen inte har gett några förändringar vad gäller andelen av födda i Sverige som har sin största inkomst från taxibranschen. I hela landet har andelen födda utomlands av samtliga födda utomlands i databasen som arbetar inom taxibranschen ökat från 0,3 till 0,6

procent, det vill säga att "risken" att arbeta inom taxibranschen har fördubblats för personer födda utomlands. Andelen i taxibranschen bland samtliga födda UNV har ökat från 0,3 till 0,9 procent, det vill säga att det blivit tre gånger vanligare att arbeta inom taxibranschen bland personer födda UNV under perioden. Eftersom gruppen födda utomlands och födda UNV dessutom ökat under perioden så har den totala andelen av dessa kategorier i taxibranschen ökat desto mera. Exempelvis så var andelen av samtliga personer med största inkomst från taxibranschen som var födda utomlands 9,9 procent år 1990 och 28,7 procent år 2004. Motsvarande andelar för födda i UNV var 5,4 procent år 1990 och 25,4 procent år 2004.

**Tabell 1. Personer med inkomst från taxibranschen som största inkomst, inrikes och utrikes födda.**

År	Födda i Sverige		Födda utrikes		Födda i Nordväst länder		Födda Utanför NordVäst	
	Antal	Procent av hela befolkningen födda i Sverige	Antal	Procent av hela befolkningen födda utrikes	Antal	Procent av hela befolkningen födda i Nordväst	Antal	Procent av hela befolkningen födda Utanför Nordväst
1990	17829	0,3	1974	0,3	18735	0,3	1068	0,3
1991	19052	0,3	2177	0,3	20013	0,3	1216	0,3
1992	19023	0,3	2316	0,3	19999	0,3	1340	0,4
1993	18719	0,3	2361	0,3	19600	0,3	1480	0,4
1994	16910	0,3	2622	0,3	17727	0,3	1805	0,4
1995	16641	0,3	2735	0,3	17426	0,3	1950	0,4
1996	16769	0,3	3051	0,4	17552	0,3	2268	0,5
1997	16650	0,3	3456	0,4	17427	0,3	2679	0,5
1998	16213	0,3	3748	0,4	16994	0,3	2967	0,6
1999	16327	0,3	4180	0,5	17091	0,3	3416	0,6
2000	16232	0,3	4785	0,5	17007	0,3	4010	0,7
2001	16256	0,3	5304	0,6	17042	0,3	4518	0,8
2002	16186	0,3	5740	0,6	16964	0,3	4962	0,8
2003	16617	0,3	6276	0,6	17813	0,3	5514	0,9
2004	15890	0,3	6399	0,6	16620	0,3	5669	0,9

Vi har också undersökt andelarna av samtliga "andra generationen invandrare", som vi definierade som personer vars båda föräldrar var födda utomlands eller UNV. Det var dock väldigt få individer som arbetade inom taxibranschen av dessa grupper, runt 0,1 procent eller lägre. Eftersom bristerna i datamaterialet vad gäller födelseland överdriver antalet födda i övriga länder som får koden UNV, så är det snarare frågan om en övertäckning än undertäckning<sup>5</sup>, och med andra ord inte en förklaring till varför andelen taxiförare blir så få bland individer vars båda föräldrar är födda utomlands. En annan förklaring kan vara att andra generationens invandrare i större utsträckning undviker yrken som är etniskt stämplade (dvs. som betraktas som typiska "invandraryrken").



Trots detta är det viktigt att påpeka att de flesta taxiförare är födda i Sverige med svenska föräldrar. Alla individer i landet med inkomst från taxi som största inkomstkälla år 2004 var 15 890 personer födda i Sverige, medan 6 399 personer var födda utomlands. 948 personer var födda i Sverige men med båda föräldrarna födda utomlands. Den stereotypa bilden av att "alla" taxichaufförer är invandrare stämmer med andra ord inte, även om det har blivit allt vanligare bland invandrare att arbeta i taxibranschen. Vi kan ändå konstatera att cirka en tredjedel av alla med inkomst från taxi som största inkomst år 2004 är födda utomlands, eller har föräldrar som är födda utomlands. Det innebär att det är en betydligt större sannolikhet att träffa en invandrare inom taxibranschen än i andra branscher. Det är också viktigt att uppmärksamma att vi inte har tillgång till uppgifter om vilken typ av sysselsättning inom taxibranschen som individerna har, om de äger en egen taxibil, driver ett taxiföretag, är fast anställda taxiförare, extra anställda, eller arbetar med andra uppgifter inom branschen som t.ex. växeltelefoni. Det kan finnas en betydande intern etnisk delning med olika arbetsuppgifter för olika etniska grupper. Statistiken som vi har tillgänglig för denna analys innehåller dessutom inte antalet arbetade timmar. Tidigare analyser (Laitila et al. 1995) har indikerat att effektivitetsförsämring samt dålig lönsamhet har resulterat i längre arbetstid för taxiförarna. Även detta kan variera mellan olika grupper inom taxibranschen.

Ökningen av de utrikesfödda i branschen skulle kunna förklaras av den ekonomiska krisen på 1990-talet då individer födda utomlands och särskilt de födda UNV drabbades hårdast av arbetslöshet (Urban 2007), men det förklarar inte varför andelen bland utrikesfödda som kör taxi fortsätter att öka även under den senare delen av perioden då arbetslösheten även bland utrikes födda har minskat. Det verkar snarare troligt att ökade möjligheter att komma in på taxibranschen, samtidigt med svårigheter att komma in på andra branscher, som har gjort det vanligare att arbeta som taxichaufför.

Inom genusteori hävdas att om ett yrke blir stämplat som ett kvinnoyrke så sjunker automatiskt lönerna (Westberg-Wohlgemut 1996), detsamma kan gälla för yrken som blir stämplade som invandraryrken. Taxiyrket har alltså kommit att stämplas som ett invandraryrke, även om, som vi såg ovan, det är vanligare att taxichaufförerna är födda i Sverige och har svenska föräldrar, än att de är födda utomlands. Vi ville därför undersöka hur inkomsterna har förändrats för taxibranschen. Annan information (SOU 1997:111, SOU 1999:60, SOU 2004:102) indikerar att inkomst och sysselsättning som inte deklarerats till skattemyndigheten är omfattande, men det är oklart om hur omfattningen av icke deklarerade inkomster förändras över tid. Vi har undersökt den ekonomiska situationen för de individer som har inkomst från taxibranschen som största inkomstkälla ("inkomst från taxi") genom att undersöka inkomst från taxibranschen, total disponibel inkomst, socialbidrag, inkomst från arbetslöshet och från studier.

Inkomsterna från taxibranschen hos dem som har denna inkomst som den största ökade kontinuerligt från 1990 till 2004 för personer födda i Sverige från nästan 87 700 kr/år till 139 400 kr/år. Samtidigt sjönk motsvarande inkomster för födda utomlands från 70 400 till 61 300 under 1990-1994. Bland personer födda UNV med ännu lägre inkomst sjönk inkomsterna ännu mera under 1990-talets början. Därefter har även deras inkomster ökat, men ligger fortfarande mycket under genomsnittet (se tabell 2). De låga årsinkomsterna indikerar att en stor del av personer i taxibranschen inte klarar sin försörjning enbart med dessa inkomster.

**Tabell 2. Inkomst från taxibranschen för personer med inkomst från taxibranschen som största årsinkomst.**

År	Födda i Sverige	Födda i utrikes	Årsinkomst för födda utrikes/årsinkomst för födda i Sverige	Födda i Nordväst länder (NV)	Födda Utanför NordVäst (UNV)	Årsinkomst för födda UNV/årsinkomst för NV
	Kronor/år	Kronor/år	Procent	Kronor/år	Kronor/år	Procent
1991	87698	70417	80,3	87468	56231	64,3
1995	95646	64460	67,4	95190	47032	49,4
1999	115129	77798	67,6	114296	63427	55,5
2004	139407	95695	68,6	138013	86018	62,3

År 1991 hade personer födda utrikes som arbetar i taxibranschen 80 procent av svenskars löner i samma bransch. Skillnaderna ökade därefter fram till 1998 då årsinkomsten hos personer utrikes med största inkomst från taxibranschen bara var 66,6 procent av årsinkomsterna hos personer födda i Sverige i taxibranschen (för att spara utrymme redovisas endast fyra årtal i tabellerna om inkomst). Därefter har skillnaderna minskat något, men fortfarande år 2004 är de utrikesföddas inkomster bara 68,6 procent av svenskarnas i taxibranschen. När man istället jämför personer i taxibranschen som är födda i NV med födda UNV så är utgångsläget att personer födda UNV med taxibranschen som största inkomst har 64,3 procent av inkomsten hos personer födda NV i samma bransch. Skillnaden ökade fram till 1997, men har sedan minskat något igen. År 2004 har personer födda UNV med inkomst från taxi som största inkomst en inkomst från samma bransch som är 62,3 procent av svenskarnas motsvarande inkomst. Ökande inkomstskillnaden i taxibranschen mellan födda i Sverige eller i andra länder kan förklaras av minskade hinder för att etablera sig i taxibranschen med följande eventuella överetablering vilket enbart har gett negativa konsekvenser, i form av minskade årsinkomster, som mest har drabbat personer födda utomlands. Det kan också hänga ihop med att födda utomlands och speciellt de födda UNV är nyetablerade i branschen.

Det är emellertid svårt att avgöra om ökande inkomstskillnader har att göra med avregleringen eller inte, eftersom det sammanfaller med låg-

konjunkturen under början av 1990-talet som vi vet drabbade utrikes födda hårdare än infödda. Trots de kraftiga skillnaderna mellan infödda och invandrare så har invandrare som kör taxi det trots allt bättre ekonomiskt sett än andra invandrare på grund av den höga arbetslösheten i gruppen. Skillnaderna mellan alla individer som är med i vårt dataset födda i Sverige och födda utomlands, respektive mellan födda i NV och UNV, ökade i början av 1990-talet, men har sedan dess legat på en stabil nivå där de utrikes födda har haft runt 70 procent av svenskarnas inkomster. Samtliga födda UNV hade under mitten av 1990-talet runt 50 procent av inkomster hos födda i NV, men år 2004 hade de över 60 procent av inkomster hos födda i NV.

Låga inkomster från taxibranschen behöver inte indikera fattigdom, eftersom det ofta kan vara en verksamhet som görs vid sidan om andra aktiviteter, studier eller andra arbeten. Vi ville därför också undersöka om individerna med största inkomst från taxibranschen hade fått förändrade disponibla inkomster som helhet<sup>6</sup>. Analysen visar att de personer som har inkomst från taxibranschen som största förvärvskälla i genomsnitt har något lägre disponibla inkomster än i genomsnitt för alla individer i databasen (dvs. inklusive arbetslösa och andra utanför arbetsmarknaden). De disponibla inkomsterna från de med störst inkomst från taxibranschen har påverkats av 1990-talets kris med lägre löner under början av 1990-talet, men de har i genomsnitt blivit högre sedan mitten av 1990-talet. De disponibla inkomsterna hos de som kör taxi har relativt sett blivit bättre än vad de var 1990. Siffrorna är inte korrigerade för förändrat penningvärde, men ökningen är klart kraftigare än inflationen under samma period. Personer födda utomlands med största inkomst från taxibranschen har i genomsnitt lägre disponibel inkomst än de som är födda i Sverige som också har största inkomst från taxibranschen. Födda UNV har ännu lägre disponibel inkomst. Skillnaden mellan inkomst från taxi och genomsnittlig disponibel inkomst är mindre för födda utomlands och födda UNV, år 2004 har de till och med lite högre inkomster om de kör taxi än i genomsnittet för alla födda UNV. Se tabell 3.

**Tabell 3. Disponibel inkomst i för hela befolkningen, samt för de som har inkomst från taxibranschen som största inkomst.**

År	Födda i Sverige (S)	Födda i Sverige i taxibranschen (ST)	(ST/S)	Födda utrikes (U)	Födda utrikes i taxibranschen (UT)	(UT/U)	Födda i länder Utanför Nordväst (UNV)	Födda UNV i taxibranschen (UNVT)	(UNVT/UNV)
	Kronor	Kronor	Proc	Kronor	Kronor	Proc	Kronor	Kronor	Proc
1990	93295	92932	99,6	87204	82286	94,4	80130	74930	93,5
1995	109822	100885	91,9	100362	89939	89,6	89114	82673	92,8
1999	136406	128092	93,9	111551	103367	92,7	99815	97698	97,9
2004	162561	157323	96,8	129938	134110	1,03	119349	131421	1,10

Jämfört med skillnaderna i inkomst från taxibranschen mellan svenskar och utlandsfödda, samt mellan födda NV och UNV så är skillnaderna i disponibel inkomst mycket lägre. Vi ville därför undersöka hur andra typer av inkomst minskar skillnaderna i disponibel inkomst. Inkomst från socialbidrag, arbetslöshet och inkomst från utbildning är stora delar i den disponibla inkomsten, vid sidan av arbetsinkomst.

Ökning av inkomsten från socialbidrag (individualiserat från hushåll) under 1990-talets första hälft speglar den lågkonjunktur och etniska inkomstpolariseringen som redan är välkänd. Infödda har mindre i socialbidrag än födda utomlands, genomsnittligt socialbidrag (försörjningsstöd) ökade under mitten av 1990-talet men har därefter minskat. Födda utomlands påverkades kraftigare av detta än födda i Sverige. Några av dem som har sin största inkomst från taxi är medlemmar i en familj som under någon eller några månader haft socialbidrag (försörjningsstöd). Socialbidrag för utrikes födda i taxibranschen är avsevärt högre än för inrikes födda i branschen. Något som kanske är förvånande är att inrikes födda som arbetar inom taxibranschen har mer i socialbidrag än i genomsnitt för födda inrikes, till skillnad mot de utrikes födda som arbetar i taxibranschen har betydligt mindre i socialbidrag än i genomsnitt för utrikes födda. Att infödda som är anställda inom taxibranschen har sämre ekonomi än svenskar generellt sett kan förklaras av att inkomsterna från taxibranschen är lägre än från andra branscher. Men för personer födda utomlands blir konsekvensen att överhuvudtaget ha ett arbete att den ekonomiska situationen blir bättre för födda utrikes inom taxibranschen jämfört med genomsnittet för alla födda utrikes. Situationen att åtminstone ha ett jobb gör deras situation något bättre än för invandrare i snitt.

**Tabell 4. Socialbidrag för hela befolkningen, samt för de som har inkomst från taxibranschen som största inkomst.**

År	Födda i Sverige (S)	Födda i Sverige i taxibranschen (ST)	(ST/S)	Födda utrikes (U)	Födda utrikes i taxibranschen (UT)	(UT/U)	Födda i länder Utanför Nordväst (UNV)	Födda UNV i taxibranschen (UNVT)	(UNVT/UNV)
	Kronor	Kronor	Proc	Kronor	Kronor	Proc	Kronor	Kronor	Proc
1990	285	357	125,9	2736	843	30,8	5131	1183	23,1
1995	372	631	169,7	6215	2011	32,3	10117	2416	23,9
1999	587	588	100,2	5604	2371	42,3	8638	2621	30,3
2004	533	494	92,3	4380	1765	40,3	6308	1928	30,6

Största inkomst från taxibranschen sammanfaller också med högre arbetslöshetsinkomst<sup>7</sup> än i genomsnitt. Men, till skillnad från socialbidraget så gäller det för alla grupper oavsett födelse-region. Födda i Sverige har minst inkomst från arbetslöshet, födda utomlands har mera och födda UNV mest. Samma

förhållande stämmer även för dem som kör taxi. Svenskar som kör taxi har 60 till 128 procent högre inkomst från arbetslöshet (1999 till 2004) än vad alla svenskar har i genomsnitt, invandrare (födda utomlands) som kör taxi har 40 till 60 procent högre inkomst från arbetslöshet jämfört med alla andra invandrare. Se tabell 5.

**Tabell 5. Inkomst från arbetslöshet för hela befolkningen, samt för de som har inkomst från taxibranschen som största inkomst.**

År	Födda i Sverige (S)	Födda i Sverige i taxi-branschen (ST)	(ST/S)	Födda utrikes (U)	Födda utrikes i taxi-branschen (UT)	(UT/U)	Födda i länder Utanför Nordväst (UNV)	Födda UNV i taxi-branschen (UNVT)	(UNVT/UNV)
	Kronor	Kronor	Proc	Kronor	Kronor	Proc	Kronor	Kronor	Proc
1990	924	1471	159,2	1412	1997	141,5	1637	1997	149,3
1995	1694	3168	187,9	2775	3603	129,8	8250	3603	119,2
1999	4334	7786	179,6	6164	7816	126,8	6835	7816	119,9
2004	4235	9659	228,1	5704	9371	164,3	6619	9371	147,1

Inkomst från studier<sup>8</sup> ökade under 1990-talet, och minskade från och med 1999. Med hänsyn taget till dessa generella förändringar så är det är mindre vanligt bland födda utomlands och födda UNV att ha inkomst från studier under samma år som de har sin största förvärvsinkomst från taxi. Se tabell 6.

**Tabell 6. Inkomst från studier för hela befolkningen, samt för de som har inkomst från taxibranschen som största inkomst.**

År	Födda i Sverige (S)	Födda i Sverige i taxi-branschen (ST)	(ST/S)	Födda utrikes (U)	Födda utrikes i taxi-branschen (UT)	(UT/U)	Födda i länder Utanför Nordväst (UNV)	Födda UNV i taxi-branschen (UNVT)	(UNVT/UNV)
	Kronor	Kronor	Proc	Kronor	Kronor	Proc	Kronor	Kronor	Proc
1990	1406	1691	120,2	1552	1554	100,1	2296	1430	62,3
1995	1710	1860	108,7	1893	1099	58,0	4062	1295	31,9
1999	3704	3250	87,7	4096	2130	51,9	5452	2235	41,0
2004	3212	2989	93,1	3455	2270	65,7	4718	2467	52,3

En förklaring till att födda utomlands med största inkomst från taxibranschen har betydligt sämre inkomst från taxibranschen och högre socialbidrag plus arbetslöshetsinkomst än födda i Sverige skulle kunna vara att födda utrikes har en lägre utbildningsnivå vilket påverkar deras kompetens i branschen. Men utbildningsnivån uttryckt som ett genomsnitt av utbildningsnivåer från 1-7<sup>9</sup> (kvaliteten på utbildningsdata är mera osäker än övriga variabler, och det gäller främst saknad information om utbildning utomlands) är högre bland

födda utomlands än genomsnittet (detta trots bristen på data om alla utbildning utomlands). Kategorin födda UNV med största inkomst från taxi-branschen har ännu högre utbildningsnivå än utrikes födda. Detta har inte förändrats nämnvärt över tid. Se tabell 7.

**Tabell 7. Genomsnittlig utbildningsnivå för hela befolkningen, samt för de som har inkomst från taxibranschen som största inkomst.**

År	Födda i Sverige (S)	Födda i Sverige i taxi-branschen (ST)	(S/ST)	Födda utrikes (U)	Födda utrikes i taxi-branschen (UT)	(U/UT)	Födda i länder Utanför Nordväst (UNV)	Födda UNV i taxi-branschen (UNVT)	(UNV/UNVT)
	Utbildningsnivå	Utbildningsnivå	Proc	Utbildningsnivå	Utbildningsnivå	Proc	Utbildningsnivå	Utbildningsnivå	Proc
1990	2,56	2,53	98,9	2,57	2,80	109,2	2,61	3,10	118,7
1995	2,79	2,75	98,2	2,73	3,09	113,3	2,80	3,30	117,9
1999	2,99	2,87	95,9	3,33	3,34	100,3	3,33	3,64	100,9
2004	3,31	3,17	95,8	3,04	3,65	120,1	3,14	3,74	119,1

Anställning inom taxibranschen kan vara ett tillfälligt arbete på väg vidare i karriären eller något som man har under en lång tid. Under den tidsperiod som vårt dataset omfattar, år 1990 till 2004, hade personer som hade största inkomst från taxibranschen år 2004 i genomsnitt arbetat 7,8 år i taxibranschen. Personer födda utomlands hade i genomsnitt arbetat färre antal år i taxibranschen (6,9 år, 6,7 år för födda UNV). Födda i Sverige hade i genomsnitt arbetat 8,1 år i branschen. Tid i yrket är därför vara en del av förklaringen till lägre inkomst för de utrikes födda som är aktiva i taxibranschen. Ungefär ett års mindre erfarenhet i branschen är dock inte tillräckligt för att förklara inkomster som enbart utgör 70 procent av de inföddas inkomster, (eller 60 procent för personer födda UNV jämfört med personer födda NV). Vi har inte tittat närmare på huruvida det beror på tid i landet, och deras tidigare och senare karriärer. En annan förklaring är givetvis att vi inte har tagit hänsyn till arbetsuppgifter utan enbart branschtillhörighet, inkomsterna kan givetvis variera bero på arbetsuppgifter och eget företagande. För en mera detaljerad undersökning behövs djupare analyser och mera detaljerad data.

### Sammanfattningsvis:

Ett stabilt faktum är att personer som har största inkomst från taxibranschen som är födda utomlands har högre utbildning men lägre inkomst från taxibranschen jämfört med personer födda i Sverige. Generellt sett har det inte blivit vanligare att ha registrerad inkomst från taxibranschen, varken i landet som helhet eller i storstadsregionerna. Men det har blivit vanligare bland

födda utomlands och ännu större ökning bland födda UNV. Taxiförarna som är födda utomlands har mindre socialbidrag, mer inkomst från arbetslöshet och mindre inkomst för studieinkomst jämfört med medel för hela gruppen födda utomlands. Men, i jämförelse med sina kolleger födda i Sverige har de mera socialbidrag, mera arbetslöshetsinkomst, och mindre studieinkomst, plus lägre inkomst från taxibranschen. Sammantaget gör detta att skillnaderna i disponibel inkomst för utrikes födda taxichaufförer jämfört med svenskfödda taxiförare inte är lika hög som i inkomst från taxibranschen. Disponibel inkomst bland taxiförare relativt genomsnittet för respektive "etnisk grupp" har inte förändrats nämnvärt över tid.

Det starkaste resultatet av analysen visar att det har blivit mera vanligt att arbeta inom taxibranschen bland invånare som är födda utomlands. Det tyder på att avregleringen innebar att diskriminerande hinder mot invandrare att etablera sig försvann. Det är dock tydligt att utomlands födda och speciellt de som är födda i UNV inte blir integrerade i taxibranschen på samma villkor som de infödda.

Några spektakulära siffror som direkt kopplar ökade koncentration av invandrare i taxi branschen med radikalt försämrade materiella villkor inom branschen som helhet kan vi inte presentera här. En möjlig förklaring för detta kan å ena sidan vara att en sådan sorts monetära data som används här inte nödvändigtvis täcker alla aspekterna av arbetsvillkoren. Å andra sidan blir de övriga aspekterna av arbetsvillkoren (typ av anställning, långa arbetstider, bekväma/obekväma arbetstider, arbetsmiljö osv.) inte synliga utifrån data som var tillgängliga för denna analys. Samtidigt så visar resultat från andra studier (Laitila et al. 1995) att försämring av arbetsvillkor i taxibranschen är mindre relaterade till lägre inkomster än till det faktum att man har blivit tvungen att jobba hårdare, längre, samt under mer obekväma tider för att kunna behålla samma inkomstnivå. Taxibranschen har förvandlats från att vara en hårt reglerad, svåråtkomlig, nästintill statlig verksamhet med möjligheter att tjäna pengar, till en omreglerad bransch, med ökad numerisk flexibilitet (Ejnærnes 2007) som "vem som helst" kan etablera sig i och som har rykte om sig att kringgå statliga bestämmelser om skatt och annat. Det har medfört att "till och med invandrare" kan etablera sig i branschen, att lönsamheten har gått ner, och att hela branschens status har sjunkit. Samtidigt fortsätter många som är anställda (eller egenanställda) inom taxibranschen jobba, och nya kommer till, trots försämrade arbetsvillkor på grund av begränsande möjligheter på arbetsmarknaden och detta gäller speciellt invandrare (Slavnic 2007). Det kan också vara svårt för invandrare att få längre och fasta anställningar i branschen. De lägre inkomsterna bland utrikes födda i taxibranschen jämfört med inkomster hos födda i Sverige i samma bransch, speglar förhållandet i andra branscher.

En annan öppen fråga som vi inte kan ge något svar på i den här artikeln, men som är ett relevant objekt för vidare forskning i det här området, rör de

höga arbetslöshetsinkomsterna, men även studiebidrag, inom taxibranschen (se tabell 5 och 6). En förklaring kan vara att det är svårt att taxijobb på heltid och som fast anställning, och att mindre företag i branschen ofta går i konkurs. En alternativ eller kompletterande förklaring kan vara att de fysiska arbetsvillkoren inom branschen har blivit så hårda att det inte går att klara arbetet under sådana förhållanden under längre tid. En hypotes i denna kontext kan därför vara att flera taxiförare använder arbetslöshet som ett tillfälligt medel för att ta paus från hårt arbete, utan att förlora alldeles för mycket från sammanlagd disponibel årsinkomst. Svenskar kombinerar i större utsträckning a-kassan med studiebidrag, vilket är en mer flexibel strategi, som bland annat underlättar för dem att hitta ett bättre jobb någon annanstans och på det viset indirekt bidrar till vidare etnifiering av branschen. Invandrarna å andra sidan satsar mindre på utbildningsfinansiering, delvis därför att de egentligen redan har högre utbildning än deras svenska kolleger och därför anser att de inte behöver utbilda sig vidare och delvis kanske därför att invandrare oftare har erfarenhet av att deras utbildning ändå inte lönar sig. Frågan om olika anpassningsstrategier av förändrade villkor är viktigt att fortsätta studera i ljuset av den ökande informaliseringen. Vilken roll spelar olika informella anpassningsstrategier i branscher där anställningsvillkor blir allt sämre? Denna studie har gett en översiktlig beskrivning av registrerade inkomster för personer i taxibranschen. Förslagsvis borde vidare forskning undersöka om, och hur, inkomst från arbetslöshet varierar t.ex. i byggbranschen med sin säsongbetingande arbetstakt, eller handels, som karakteriseras av atypiska anställningsformer (timanställning, deltidsanställning osv.). Dessa processer måste analyseras i relation med förändringar som händer inom arbetslöshetsförsäkringssystemet, som inkluderar både skärpning av villkoren för att få ersättning och hårdare satsning mot bidragsfusk osv.

Om vi återkopplar denna diskussion till den mer generella teoretiska diskussionen från artikelns teoretiska inledning, då kan vi tydligt se hur dekommodifieringsprocesserna ständigt och i allt större utsträckning förlorar mark till rekommodifieringens fördel. Arbetslöshetsersättningen var i det gamla, dekommodifierade systemet, ett av de viktigaste instrumenten som både skapade och garanterade välfärd och trygghet. Rekommodifieringsprocesserna från sin sida gör att allt flera behöver utnyttja detta instrument för att kunna rädda sin materiella trygghet, vilket leder till att villkoren för att bli berättigad till ersättningen blir hårdare. Nu kommer informaliseringen in i bilden. En del individer och grupper, speciellt de som är mest utsatta på arbetsmarknaden, hittar nya vägar att ändå få del av den tidigare självklara "kompenseringen för marknadens misslyckande". Deras (överlevnads-) strategier bidrar till det som Slavnic (2007 under utgivning) kallar för informalisering underifrån. Samtidigt tenderar en del arbetsgivare (till exempel i de branscher som i allt större utsträckning använder atypiska anställningsformer) att utnyttja möjligheter från den gamla dekommodifierade systemet



för att "finansiera" de nya flexibla anställnings-förhållandena, vilket kan kallas för informalisering ovanifrån (Ibid.) Sammantaget leder detta till ännu hårdare regler för att kunna få arbetslöshetsersättning, vilket slutligen resulterar i en ännu svagare dekommodifierings- och ännu starkare rekommodifieringsprocess.

## Noter

1. Fortsättningsvis avser ordet "invandrare" personer som är födda utomlands och som har en eller båda föräldrar födda utomlands.
2. LOUISE är konstruerat från olika register hos SCB (SCB 2005). LOUISE innehåller variabler för samtliga personer 16 år och därutöver som varit folkbokförda i Sverige den 31/12 aktuellt år. LOUISE omfattar tretton årgångar från 1990 till 2002, och är vidare kompletterat med den Longitudinella Integrationsdatabasen för Sjukförsäkrings och arbetsmarknadsstudier (LISA) för 2003 och 2004.
3. Arbetsställets branchkod enligt standard för svensk näringsgrensindelning (SNI 92 och SNI 2002). Anger det arbetsställe med störst inkomst i november månad.
4. Inkomst av förvärvskälla som gett individen det största inkomstbeloppet i form av kontant bruttolön eller företagarinkomst under aktuellt år.
5. Enligt den kodning som gjordes av samtliga individer som ingår i datamaterialet under 1990-2004 (10 621 583 personer) definierades 2 384 395 personer, eller 22% av befolkningen som andra generationens invandrare (födda i Sverige med båda föräldrar födda utomlands), och 2 656 377 personer eller 25% som födda i NV med föräldrar födda UNV.
6. Den disponibla inkomsten är individualiserad från hushållet och innehåller sammanräknad inkomst under året från förvärvsarbete, företagarinkomst, inkomst från arbetslöshet, sjuk och föräldrapenning, inkomst från studier, med mera (se SCB 2005).
7. Inkomst från arbetslöshet är summerad inkomst under året från arbetslöshetskassor och kontant arbetsmarknadsstöd.
8. Inkomst från studier är den under året summerade inkomsten av studiebidrag och studielån, samt olika utbildningsstöd och andra bidrag för studier.
9. Utbildningsnivåerna är: 1=förgymnasial utbildning kortare än 9 år, 2=förgymnasial utbildning 9 (10) år (motsvarande), 3= gymnasial utbildning högst två-årig, 4= gymnasial utbildning längre än två år men max tre år, 5= eftergymnasial utbildning kortare än 3 år, 6=eftergymnasial utbildning 3 år eller längre, 7= forskarutbildning.

## Litteratur

- Abbasian, Saeid 2000: *Bosättningsmönster, eget företagande och integration*. Göteborg: Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.
- Arai, Mahmood och Roger Vilhelmsson 2002: "Unemployment risk differentials between immigrant and native workers in Sweden", in Vilhelmsson, Roger (ed.): *Wages and Unemployment of Immigrants and Native Workers in Sweden*. Stockholm: Institutet för Social Forskning.
- Bengtsson, Maria; Gällstedt, Margareta and Marell, Agneta 2000: *Co-operation and Market segmentation – Non-political Barriers Re-placing Political Barriers Post Deregulation*. Paper, Stockholm: KFB Research Conference.
- Bevelander, Pieter 2000: *Immigrant Employment Integration and Structural change In Sweden, 1970-1995*. Lund: Lunds Universitet.

- Cerny, Philip G. 1999: "Reconstructing the Political in a Globalizing World: States, Institutions, Actors and Governance", in Frans Buelens (ed.): *Globalization and the Nation-State*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Cooke, Fang Lee, Jie Shen, and Anne McBride 2005: "Outsourcing HR as a Competitive Strategy? A Literature Review and an Assessment of Implications" *Human Resource Management* 44:413-432.
- Cross, Malcolm and Robert Moore 2002: "Globalization and the New City", in Malcolm Cross and Robert Moore (eds.): *Globalization and the New City – Migrants, Minorities and Urban Transformations in Comparative Perspective*. Houndmills: Palgrave.
- Darin, Karin 2006: "Invandrarkvinnors företagande", i Gunnarsson, Ewa, Anders Neergaard och Arne Nilsson (red.): *Kors & tvärs: Intersektionalitet och makt i storstadens arbetsliv*. Stockholm: Normal Förlag.
- Edin, Per-Anders och Olof Åslund 2001: *Invandrare på 1990-talets arbetsmarknad*. Uppsala: IFAU.
- Ejrnæs, Anders 2007: "Arbejdsmarkedets etniske opdelning", i *Samfundsøkonomen* nr 2, s. 4-8.
- Esping-Andersen, Gosta 1990: *The Three Worlds of Welfare Capitalism*, Cambridge: Polity Press.
- Harding, Philip and Richard Jenkins 1989: *The Myth of the Hidden Economy*. Milton Keynes: Open University Press.
- Hirsch, J. 1991: "From the Fordist to Post-Fordist State", in B. Jessop, H. Kastendiek, K. Nielsen and O. K. Pedersen (eds.): *The Politics of Flexibility. Restructuring State and Industry in Britain, Germany and Scandinavia*. Aldershot and Brookfield, Edward Elgar.
- Hjerm, Mikael 2001: "Företagande, vägen till fattigdom eller frälsning för invandrare", i Rosing, Annika, Christian Råberg, Elisabeth Sundin (red.): *Marginalisering eller integration? Invandrades företagande i svensk retorik och praktik*. Stockholm: NUTEK.
- Hjerm, Mikael 2004: "Immigrant Entrepreneurs in the Swedish Welfare State." *Sociology*, vol 38, nr 4, 739-756.
- Hjerm, Mikael 2005: "Integration into the Social Democratic Welfare State". *Social Indicators Research*, vol 70, nr 2, 117-138.
- Jessop, Bob 1991: "The Welfare State in the Transition from Fordism to Post-Fordism", in B. Jessop, H. Kastendiek, K. Nielsen and O. K. Pedersen (eds.): *The Politics of Flexibility. Restructuring State and Industry in Britain, Germany and Scandinavia*. Aldershot and Brookfield, Edward Elgar.
- Jessop, Bob 1997: "Capitalism and its future: remarks on regulation, government and governance." *Review of International Political Economy*, vol 4, nr 3:561-581.
- Jessop, Bob 2002: *The Future of the Capitalistic State*. Cambridge: Polity Press.
- Jonsson, Andreas och Mårten Wallete (2001). "Är utländska medborgare segmenterad mot atypiska arbeten?" *Arbetsmarknad & Arbetsliv* vol. 7 nr 3: 153-168.
- Khostravi, Sharam 2001: "Klass och social status bland iranska företagare." i Rosing, Annika, Christian Råberg och Elisabeth Sundin (red.) *Marginalisering eller integration? Invandrades företagande i svensk retorik och praktik*. Stockholm: NUTEK.
- Laitila, Thomas, Agneta Marell, Kerstin Westin 1995: *Taxitrafikens egenskaper och taxikundernas uppfattning fyra år efter avreglering*. Stockholm: Kommunikations Forsknings Beredningen.
- Le Grand, Carl and Ryszard Szulkin 2000: *Permanent Disadvantage or Gradual Integration: Explaining the Immigrant-native Earnings Gap in Sweden*. Stockholm: Swedish Institute for Social Research.

- Leonard, Madeleine 1998: *Invisible Work, Invisible Workers – The Informal Economy in Europe and the US*. Basingstoke: Macmillan.
- Ljungar, Erik 2007: *Levebröd eller entreprenörskap? Om utlandsfödda personers företagande i Sverige*. Stockholm: Stockholms universitet.
- Lundh, Christer, Li Bennich-Björkman, Rolf Olsson, Peder J. Pedersen och Dan-Olof Rooth 2002: *Arbete? Var god dröj! Invandrare i välfärdssamhället*. Stockholm: SNS förlag.
- Marell, Agneta och Kerstin Westin 2002: "The effects of taxicab deregulation in rural areas of Sweden." *Journal of Transport Geography* vol 10, nr 2:135-144.
- Najib, Ali Ben Salah 1999: "Invandrarföretagande – några grundläggande fakta" i SOU 1999:49 *Invandrare som företagare. För lika möjligheter och ökad tillväxt*. Stockholm: Kulturdepartementet.
- NUTEK 1996: *Avregleringen av taximarknaden. En analys av regionala effekter*. Stockholm: NUTEK.
- Papadopoulos, Theo 2005: *The Recommodification of European Labour: Theoretical and Empirical Explorations*. Bath: European Research Institute.
- Persson, Bo 1997: "Från arbetslöshet till underföretagande" i Bo Persson (red.) *Småföretagande, Entreprenörskap och jobben. Ett forskningsfält i förändring*. Stockholm: Rådet för arbetslivsforskning.
- Sassen, Saskia 1991: *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Schierup, Carl-Ulrik 2005: "Nätverkssamhällets "blodiga outsourcing". Migration och postfordistisk omvandling" i Katarina Mattson (red.): *Rasism i Europa – arbetsmarknadens flexibla förtryck*. Stockholm: Agora.
- Schierup, Carl-Ulrik, Peo Hansen and Steven Castles 2006: *Migration, Citizenship and the European Welfare State*. Oxford: Oxford University Press.
- Slavnic, Zoran 2001: "Informell ekonomi och välfärdssamhället i omvandling", i Rosing, Annika, Christian Råberg och Elisabeth Sundin (red.): *Marginalisering eller integration? Invandras företagande i svensk retorik och praktik*. Stockholm: NUTEK.
- Slavnic, Zoran 2004: *Immigrants and Small Business Research in Sweden – An Overview*. Linköping: ThemES, Centre for Ethnic and Urban Studies, University of Linköping.
- Slavnic, Zoran 2007: "Informalization of the Economy and the Recommodification of Labour" in Berggren Erik et al (eds.): *Irregular Migration, Informal Labour and Community in Europe*. Maastricht: Shaker Publishing.
- SOU 1996:55: *På väg mot egenföretagande*. Arbetsmarknadsdepartementet.
- SOU 1997:111: *Branschsanering och andra metoder mot ekobrott*. Branschsaneringsutredningen.
- SOU 1999:49: *Invandrare som företagare. För lika möjligheter och ökad tillväxt*. Kulturdepartementet.
- SOU 1999:60: *Kundvänligare taxi*. Näringsdepartementet.
- SOU 2004:102: *Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen*. Regeringskansliet.
- Spoonley, Paul 1992: "Economic transformation and the racialisation of labour", *Journal of Sociology*, vol 28, nr 2: 157-74.
- Supiot, A. 2001: *Beyond Employment. Changes in Work and the Future of Labour Law in Europe*. Oxford: Oxford University Press.

- Urban, Susanne 2007: "Stockholms etniska delning – polarisering på arbets- och bostadsmarknaden." i Forsell, Håkan (red.) *Den kalla och varma staden. Migration och stadsförändring i Stockholm efter 1970*. Stockholm: Stockholmia Förlag.
- Vogel, Joakim 2003: "Income and Material Living Standards". in Vogel, Joakim (ed.): *European Welfare Production. Institutional Configuration and Distributional Outcome*. Dordrecht: Kluwer Academic.
- Wacquant, Loïc 1996: "The Rise of Advanced Marginality: Notes on its Nature and Implications." *Acta Sociologica* 39:121–139.
- Wacquant, Loïc 2001: "The Penalisation of Poverty and the Rise of Neo-Liberalism" *European Journal on Criminal Policy and Research* 9:401-412.
- Westberg-Wohlgemut, Hanna 1996: *Könsmärkning av arbete – en dold lärandeprocess*. Pedagogiska institutionen, Stockholms universitet.
- Wilson, W. J. 1999: *The bridge over the racial divide: rising inequality and coalition politics*. Berkeley: University of California Press.
- Zimmerman, Klaus (red.) 2005: *European Migration: What do we know?* Oxford: Oxford University Press.
- Ålund, Aleksandra 2003: "Self-employment of Non-privileged Groups as Integration Strategy – Ethnic Entrepreneurs and Other Migrants in the Wake of Globalization." *International Review of Sociology* vol. 13 nr 1:77-87.
- Ålund, Aleksandra och Carl-Ulrik Schierup 1991: *Paradoxes of Multiculturalism*. Aldershot: Avebury.