

Den sista milen

JULIA LINDBLOM

***DEN SISTA
MILEN***

**OM E-HANDELNS OSYNLIGA ARBETARE
OCH DE SNABBA PAKETENS DOLDA PRIS**

Bokförlaget Forum



**Bokförlaget
Forum**

Bokförlaget Forum, Box 3159, 103 63 Stockholm

www.forum.se

info@forum.se

Första tryckningen

Copyright © Julia Lindblom 2025

Omslag och inlaga: Kolbjörn Guwallius

Tryckt hos ScandBook EU, 2025

ISBN 978-91-37-50971-6

Innehåll

Förord	6
1. Bakom ratten	11
<i>Farhad</i>	21
2. Den olönsamma sista milen	27
3. En destruktiv företagskultur	43
4. Trampolinen till Silicon Valley	51
<i>Davit</i>	65
5. Minnet av posten	73
6. Modern livegenskap	81
7. 100% greenwashing	93
8. Konkurer satta i system	105
9. Cykelbudens knäckta knän	115
<i>Zara</i>	127
10. Fria returer till Kina	131
11. Gigarbetare utan fackförening	141
12. EU lägger sig i	151
<i>Alex och Maria</i>	159
13. Apparnas tidevarv	163
<i>Oleksandr</i>	174
Karta över konkurer	178
Tack!	180
Källförteckning	181

Förord

Hur fick du den här boken i din hand?

Kanske köpte du den på en nätbokhandel och fick den hemkörd på kvällen av Airmee eller så hittade du den utanför dörren på morgonen i en av Early Birds påsar? Eller gick du och hämtade den i någon av de röda Instabox-skåpen på ett köpcentrum?

I så fall har någon av dem som den här boken handlar om, eller någon av deras kollegor, varit inblandade i transporten.

Det kanske till och med var fri frakt när du beställde?

Men de billiga paketen från e-handeln har ett pris. Det är bara inte du som har betalat det.

Mörkret har fallit ute och de traditionella second hand-affärerna i stan är stängda när jag klickar hem en jacka på second hand-sajten Sellpy. Här begränsas inte utbudet av några butiksväggar. Att titta runt på Sellpy är som att vara på alla Myrorna i landet samtidigt, men utan att kunna prova någonting. Å andra sidan är man skyddad från vädret, man slipper trängas, man slipper restiden och det är öppet dygnet runt. Några dagar senare hämtar jag paketet i en av Postnords blå paketboxar, men beroende på bostadsadress kan också Airmee och Budbee användas av sajten.

För den som vill sälja sina avlagda kläder på plattformen erbjuds på många orter upphämtning i bostaden. Säljaren betalar 29 kronor för att få en särskild påse hemskickad och senare upphämtad av ett bud från Airmee.

På ett arbetspass som kan pågå i nästan ett halvt dygn utan rast ska ett bud ofta leverera ett paket var femte minut. Det finns ingen tid till onödiga artighetsfraser när de måste vidare till nästa stopp. Buden måste hinna ringa på medan alla mottagare är vakna och kan ta emot sina paket. Men oftast vill kunderna inte ens ta emot buden, de vill bara att paketen ska läggas utanför den stängda dörren.

I min förra bok *Amazon – bakom framgången* visade jag hur e-handelsjätten bakom en leende fasad har vuxit till världens största nätbutik till priset av medarbetarnas knäckta ryggar och osäkra arbetsvillkor, medan nätjätten försökt kväsa den fackliga organiseringen.

Under arbetet med boken kunde jag konstatera att problemen inte slutar när paketen lämnar Amazons väldiga lagerbyggnader. Deras färd till de privatpersoner som står som mottagare innebär nya missförhållanden som inte märks för den som tackade ja till ett skenbart generöst erbjudande om fri frakt.

Amazon använder i Sverige likt många andra e-handelsjättar budfirmor för sina leveranser. Dessa verkar på en hårt konkurrensutsatt marknad där kostnaden för *den sista milen* – de dyra minuterna när en enskild person bär ett enskilt paket till en enskild mottagare – måste pressas. Vilka företag som överlever avgörs av hur hårt och till hur låga löner människor som gör fotarbetet kan förväntas att arbeta.

Konkurrensen har skapat en uppfinningsrikedom där företagen verkar i skärningspunkten mellan utsatta arbetare, låga löner och osäkra villkor å ena sidan och högteknologiska mobilappar för gigarbete med AI-styrda arbetsflöden å den andra.

En plattformsekonomi växer alltmer fram där företagen ofta inte ser sina medarbetare som anställda utan som gigjobbare som utan några garantier eller förmåner tar timmar

till låg ersättning när arbete finns och får hitta andra sätt att försörja sig på när företagen de jobbar åt har lite att göra.

Medan jag har skrivit den här boken har flera av transportbolagen jag granskat gått i konkurs, några av dem för att återuppstå i snarlik form. De är ofta underleverantörer till budfirmorna som äger varumärkena. Jag har läst konkursbouppteckningar, bläddrat igenom sidor fyllda med namn på människor som inte får ut sina löner och hamnar i trångmål när arbetsgivaren inte längre existerar. För många har samhällets svar inte blivit hjälp med att få ut lönen, utan en utvisning från Sverige och krossade framtidsdrömmar.

Budbranschen har i takt med e-handels ökande marknadsandelar blivit alltmer central i våra liv, men samtidigt är det en relativt osynlig bransch som många inte ägnar en tanke förrän leveransen av något viktigt paket strular. Till och med journalistiken har blivit en del av den. Bonnierkoncernen, vars förlag Forum ger ut den här boken, har investerat miljoner i Airmee. Stampen, vars Göteborgs-Posten jag själv arbetar på, byggde länge sin distribution på Early Birds leveranser av små paket från Kina.

När Kinapaketen efter en tid blev färre, försvann också en av koncernens viktigaste intäkter. Framtidssatsningen förvandlades till en belastning. I kombination med en vikan- de annonsmarknad blev konsekvensen nedskärningar även på redaktionerna. Det är ett konkret exempel på hur global e-handel kan forma villkoren för journalistiken.

Bakom budfirmornas logotyper och allt starkare varumärken döljer sig en verklighet få lägger märke till: ett myller av underleverantörer som de stora plattformsbolagen inte tar ansvar för. Kedjan är lång, och ansvaret för arbetsvillkoren flyttas hela tiden ett steg bort för att till slut landa hos buden själva.

Medan den här boken har vuxit fram har de svenska lagarna

på migrationsområdet skärpts inom ramen för Tidöavtalet. Det har blivit nästintill omöjligt att göra ett så kallat spårbyte, från asylansökan till ansökan om arbetstillstånd. Gränserna för hur mycket en arbetare måste tjäna för att få eller få behålla ett uppehållstillstånd har skärpts vilket innebär att även personer som redan befinner sig i landet för arbete riskerar utvisning om de inte tjänar mer pengar.

Många leveransbud i den svenska budbranschen är migrantarbetare eller internationella studenter, som inte har koll på svensk arbetsmarknad och den svenska modellen. De flesta får heller inte hjälp av facken. De är människor som sökt trygghet eller behöver finansiera sin utbildning men som i stället möter en verklighet präglad av pressade scheman, korta kontrakt och rättsosäkra villkor.

Fackförbunden har hittills misslyckats med att nå fram till många av dem som arbetar i budbranschen och gigekonomin. I det vakuumet har så kallade gula fackföreningar, tätt knutna till arbetsgivarna, börjat vinna mark.

På EU-nivå har förhandlingar om det så kallade plattformsdirektivet pågått, som kommer att reglera så kallat gigarbete där människor tar jobb i form av uppdrag, ofta med utgångspunkt i olika appar. Plattformsdirektivet kommer att bli svensk lag och påverka vilken trygghet och vilka rättigheter gigarbetarna kan göra anspråk på. Leveransbuden kommer att påverkas av utfallet av lagstiftningen.

Budens villkor påverkas också av den accelererande utvecklingen av artificiell intelligens. Bakom en fasad av tänkande datorer exploateras arbetare på andra sidan jorden av techjättarna. För extremt låga löner och under horribla arbetsvillkor tränas de så kallade språkmodellerna och andra AI-system.

Det är på denna nya, delvis globala arbetsmarknad den här boken utspelar sig, där utsatta människor med få alternativ

blir den nästan osynliga länken mellan dig och varorna du köper på nätet och som med sina kroppar betalar priset för de snabba leveranserna.

De intervjuade buden och andra personer som enbart nämns med förnamn är anonymiserade för att deras medverkan i boken inte ska riskera att påverka dem negativt.

Julia Lindblom
Nairobi i september 2025

Kapitel 1

Bakom ratten

Faez lutar sig fram över ratten, fingrarna trummar otåligt mot instrumentbrädan. Klockan är strax efter fyra på eftermiddagen och trafiken tjocknar till en seg massa. Det är rusningstid och på grund av årstiden även skymningstid. Listan över leveranser han ska hinna med under dagens arbetspass känns oändlig. Han drar ned mössan över öronen, skämtar bort frustrationen.

– Det känns ibland som om jag är Spindelmannen, som ska rädda alla människors paket. Men jag är en spindelman utan superkrafter som sliter fastspänd i en kall budbil.

Faez har flytt till Sverige från Syrien men vid det här laget har han tillägnat sig mycket av det svenska språket. Vi växlar mellan svenska och arabiska när orden tryter.

Bilen rullar långsamt ut från Ikeas parkering på Bäckebol på östra Hisingen norr om Göteborg, där Faez har tagit en kort paus för att plocka upp mig. Vi är någon kilometer från Airmees parkering i Hisings kärra och arbetsgivaren får inte veta att jag följer med. Han tar en risk när han låter mig och en fotograf från Göteborgs-Posten följa med den här tisdagskvällen. Fotografen får inte plats i bilen men har försett oss med mikrofoner och följer med tätt bakom i egen bil.

Vintermörkret sänker sig över motorvägen in mot Göteborg. Bleka vägskyltar, trafikljus och de förbipasserande bilarnas ljusreflexer bryter ständigt dunklet. Musiken på radion störs gång på gång av trafikmeddelanden. Vi får höra att

det är stopp vid Tingstadsmotet. Faez håller ett stadigt grepp om ratten. Blicken fokuserad på vägen. Kvällen har bara börjat.

I lasten finns 70 paket. Vid en första anblick ligger de huller om buller, men i själva verket är de noggrant sorterade i fyra zoner efter den rutt som Airmees app har planerat inför skiftet.

Det är framförallt paket från nätjätten Amazon, men också tunga förpackningar med djurfoder från Vetzoo och Arken Zoo, färggranna påsar från Sellpy med begagnade kläder och kartonger med alkohol från Vinoteket, som skickar alkoholhaltiga drycker från Danmark för att kringgå det svenska alkoholmonopolet.

När Faez några år tidigare fick jobbet som bud hos Airmee kände han hopp. Det var ett första steg mot en stabil inkomst som nyanländ i Sverige. Men det dröjde inte länge förrän han insåg att bara ett jobb var långt ifrån nog.

Lönen täcker knappt hyran – och framför allt inte det viktigaste: att kunna försörja en nyfödd dotter.

Flera månader innan barnet föddes separerade han från sin flickvän. Det är sällan han hinner köra de 30 milen till Malmö för att träffa dem och när chansen väl kommer är det bara frågan om några timmars besök. Ibland kommer mamman och dottern till Göteborg, men hans vardag tillåter sällan att de ses då heller.

I stället sitter han kvar i förarsätet på kvällarna efter avslutat pass. Det är den enda tiden då han via videosamtal hinner träffa dottern. Budbilens mörker blir ett substitut för ett vardagsrum och en sagostund.

Den här hösten har inneburit dubbla arbeten. Dagarna tillbringar Faez på ett lager – han lyfter, packar och sorterar. Kvällarna ägnas åt leveranser.

En vanlig arbetsvecka på de båda jobben landar på ungefär 80 timmar.

– Lagerjobbet är betydligt bättre än det här. Det finns kollektivavtal, så jag har rätt till sjukersättning och semester. Gymnastikskorna som jag har på mig nu kommer från lagret. Airmee skulle aldrig köpa skor åt oss, oavsett hur många trappor vi springer i, berättar Faez.

En halvtimme senare rullar vi förbi Lisebergs mörklägda berg-och-dalbanor. Snart svänger vi in på Krokslätt där eleganta villor med lummiga trädgårdar ligger längs lugna gator i ett vindlande nät.

– Det känns som om jag har livvakt, skrattar Faez åt fotografbilen som följer efter, innan han hoppar ur förarsätet utanför en modern villa med mobilen i handen. Han går runt bilen och öppnar skjutdörren på passagerarsidan.

Mobilskärmen lyser starkt i mörkret. Appen är både karta, chef och kontrollant. Här skannas paketen med mobilkameran, här dikteras rutten, här mäts varje sekund i en ständigt pågående utvärdering.

Appen har koll på den beräknade rutten för varje leverans. När Faez skannar ett paket får han instruktioner om hur han ska gå tillväga för att lämna över det till mottagaren. Han dubbelkollar texten på etiketten för att säkerställa att det är rätt paket och småspringer sedan mot villan med en bestämdhet som avslöjar att han har förfinat stegen för maximal effektivitet.

De flesta kunder har valt alternativet »lämna vid dörren«, vilket innebär att Faez varken ser eller hälsar på dem. Upplägget kan ge mottagaren en känsla av att paketet bara dyker upp och att någon mänsklig hand aldrig är involverad. Arbetsvillkoren bakom den smidiga leveransen förblir okända.

Entrén är svår att hitta i dunklet.

– En garagedörr kan lika gärna vara en ytterdörr, säger Faez medan han kollar vilket som mest troligt är huvudingången.



Faez måste springa mellan varje stopp för att hinna leverera paketen. Han träffar sällan mottagarna – leveransen sker utanför dörren och adressaterna får veta att paketen är framme via en notis i mobilen.

Han lägger ifrån sig paketet och tar snabbt ett foto på det i appen. Ett bevis på att leveransen till tröskeln är fullbordad. Genom fönstren skvallrar belysningen om att någon är hemma. I ett av dem tindrar en julstjärna. Kanske lagar någon middag därinne. Ingen tycks ha en tanke på att öppna dörren och möta budet, trots att Airmee nu automatiskt har bekräftat leveransen åt kunden med ett sms.

Om Faez blir hungrig, törstig eller behöver gå på toaletten under arbetspasset kan det ställa till med problem eftersom det inte finns utrymme för något annat än att leverera. Allt sådant måste tas med i planeringen. Jag inser hur viktig planeringen är när jag själv måste fråga Faez om vatten efter någon timmes körning.

Jag hinner knappt ställa frågan innan han trycker på gaspedalen för att ta en omväg till nästa villa via en pizzeria. Jag köper mineralvatten och han två energidrycker.

– Nu har vi förlorat kanske tre minuter i tid, men det är ingen fara. Det finns en returleverans i lasten som gottgör för den förlorade tiden, förklarar Faez.

Det är ett paket som inte kan levereras eftersom kunden aldrig skickat sin portkod som gör att Faez har sparat några minuter.

Airmees app är inte bara en instruktionsmanual för buden i paketleveranserna, det är också ett övervakningssystem där deras rörelser loggas, sekund för sekund. Målet för Airmee i Göteborg den här vintern är att varje förare ska göra mellan 11 och 13 stopp i timmen beroende på område. Ett stopp kan innebära leverans av flera paket till samma mottagare eller till grannar.

Om buden blir färdiga med sina rundor tidigt kan de behöva möta upp andra förare på stan för att ta över en del av deras leveranser. Om de däremot misslyckas med att nå målen skickas en varning över mejl tillsammans med en uppmaning om att genomföra en halvtimmes digital utbildning utanför arbetstid. Efter utbildningen har de fem arbetspass på sig att förbättra sina resultat och nå upp till målen. Lyckas de inte blir de avstängda.

Faez avverkar adresserna i en förutbestämd ordning. Rutten, som enligt Airmee är noggrant optimerad, visas som röda »stopp« i ett zickzack-mönster. Ibland krävs så mycket som en halvtimmes körning mellan två adresser.

Den här kvällen följer jag Faez i budbilen i närmare sju timmar, från 16 på eftermiddagen till 23 på kvällen. Han springer ständigt till nya portuppgångar. Ingen tid finns till rast, toalettbesök eller middagsmål, med undantag för inhandlandet av dryckerna.

Vid sjutiden lämnar vi villakvarteren bakom oss och styr mot stadens mer tätbebyggda kvarter. I trapphusen blir Faez föremål för de boendes blickar, som ibland är misstänksamma trots att han bär en jacka med Airmees logotyp och håller i ett paket. Vi står i hissen till ett nybyggt bostadsrätthus när en kvinna i 50-årsåldern som bär på två matkassar kliver

in. Hon granskar oss med blicken och frågar till slut vilken våning vi ska till. Svaret tycks inte tillfredsställande, men hon tystnar ändå.

– De tror ju ofta att man är en inbrottstjuv. Det spelar ingen roll om jag bär den här jackan och ett paket under armen. Många kunder är också direkt otrevliga och har noll överseende med att man sprungit i sju trappor i ett hus där det saknas hiss, säger Faez när vi kommer ut på gatan.

Det är mycket som kan gå fel en sådan här kväll. Portkodder som inte fungerar, våningsplan som inte står angivna och resulterar i irrande i trapphus, allt medan klockan tickar och hotar den som inte lyckas komma på kreativa lösningar på studs om uppsägning.

Men trots att Faez levererar varor med Airmees app iklädd företagets tunna vindjacka är det inte Airmee som är hans verkliga arbetsgivare.

Airmee anlitar en uppsjö underleverantörer i Sverige för att bedriva sin verksamhet. Budjätten har formellt inget arbetsgivaransvar utan erbjuder precis som andra gigföretag endast en plattform för tjänster.

I juli 2025 gick visserligen Airmee med i Biltrafikens Arbetsgivarförbund, vilket gör att Transportavtalet automatiskt blir tillämpligt på företagets anställda. Men Airmee har endast ett 30-tal direktanställda terminalarbetare. Kollektivavtalet omfattar fortfarande inte buden som utför företagets huvudsakliga verksamhet.

Bara i Göteborg använder sig Airmee av minst fem underentreprenörer som samtliga saknar kollektivavtal eftersom det inte är ett krav företaget ställer på sina utförare.

Några dagar tidigare har jag genom ett annat leveransbud

fått tillgång till företagets interna webbforum. Här finns en särskild sektion som är riktad till »carriers«, Airmees underleverantörer. I detta system kan buden även beställa Airmees profilkläder.

Airmee har färdiga mallar för anställningsavtal i Google Drive som underleverantörer kan ladda ned. I mallavtalet anges en timlön på 135 kronor och det står att avtalet kan sägas upp närsomhelst av båda parter.

Enligt anställningsavtalen och lönespecifikationerna för enskilda bud ligger lönerna i Göteborg oftast fem kronor lägre, samt 15 kronors semesterersättning. En underleverantörs avtal innebär i stället en heltidslön på cirka 15 600 kronor före skatt – en timlön på endast 98 kronor. Buden som kör för Airmee har varken rätt till sjukersättning, OB-ersättning eller försäkringar.

Avtalen Airmee erbjuder är sannolikt olagliga. Det menar arbetsrättsjuristen och föreläsaren Tommy Iseskog, en av Sveriges mest kända experter på arbetsrätt som i decennier varit tongivande i debatten och skrivit ett femtiotal böcker i ämnet.

– För det första kan inte ett anställningsavtal avse »överenskommen visstidsanställning«. Endast med stöd av kollektivavtal kan överenskommen visstidsanställning förekomma. Jag antar att företaget inte är bundet av kollektivavtal. För det andra kan man inte avtala om att semesterlönen ska betalas ut löpande på det här sättet, säger han.

Abed Alaze Alakraa är ytterligare en av dem som i flera år arbetat för olika Airmee-åkerier. Nu har han omskolat sig till lastbilschaufför för att slippa dem.

– Kontrakten på åkerierna ser likadana ut med låga löner. Det är Airmee som styr arbetet och som är den verkliga arbetsgivaren. De är högst medvetna om de dåliga lönerna och de pressar oss förare till max, säger han.

Om Faez, som har flera års arbetslivserfarenhet, hade haft

lön enligt kollektivavtal skulle han ha tjänat minst 206 kronor i timmen, inklusive OB-tillägg för kvällsarbete. Hans och de andra budens löner är alltså betydligt lägre än vad de är på ett företag med kollektivavtal.

Några dagar senare möter jag Zami, 27 år, på ett kafé vid Centralstationen i Göteborg. Han berättar om sin korta tid som bud hos en underleverantör till Airmee. Redan den första veckan blev han varnad och avstängd för att han var för långsam.

– Normalt sett brukar det finnas en inlärningsperiod, men på Airmee förväntades vi vara bra på jobbet redan från första dagen, säger han och skakar på huvudet.

Introduktionen till jobbet bestod av en halvtimmes online-utbildning. Under utbildningen fanns en handledare med som gick igenom några grundläggande moment, men enligt Zami gav kursen inte mycket praktisk hjälp.

– Utbildningen blev mest ett tillfälle för oss att klaga. Några var oroliga för att förlora körkortet om de tvingades köra fort. Vi sa att vi behövde mer tid att lära oss jobbet. Airmee sa att om mina resultat inte förbättrades skulle jag bli permanent avstängd. Jag klarade testet och jobbade i en månad till, men sedan fick jag ändå sparken, berättar han.

Enligt Airmee berodde det på dålig statistik.

– De ville att jag skulle leverera 11,4 paket i timmen, och jag låg på cirka 10. Det var också mycket som låg utanför min kontroll. Budbilen gick sönder flera gånger. En gång exploderade till och med ett däck. Trots att jag rapporterade problemen påverkade det min statistik.

Zami påpekar att Airmee inte kontrollerar fordonens skick eller säkerhet. Bilar kan sakna fungerande blinkers och andra har inte haft vinterdäck trots att det har krävts enligt lag. Många bud tvingas enligt Zami bryta mot trafikregler och köra alldeles för fort för att hinna med.

– Om bilen går sönder blir man försenad och det påverkar ens statistik negativt. De bryr sig inte om orsaken, enbart om resultaten, säger han.

Trots att Zami inte längre arbetar åt Airmee vågar han inte ställa upp på en intervju med sitt riktiga namn. Han saknar trots sju år i Sverige permanent uppehållstillstånd och är rädd för att förlora sitt tillfälliga på grund av någonting han säger eller gör.

– Jag är rädd för att behöva återvända till Syrien. Det är så många med min bakgrund som accepterar de usla villkoren på arbetsmarknaden för att de inte vågar säga ifrån av rädsla för att få problem med arbetsgivare eller myndigheter.

Genom en vd för en underleverantör har jag fått ta del av Airmees Excelark som visar hur företagets underleverantörer övervakas. Förseningar, inställda pass och avvikelser från planerade rutter loggas systematiskt. Varje förare finns namngiven och uppförd med statistik. Dessa sammanställningar ligger till grund för de sanktionsavgifter som Airmee sedan kräver sina underleverantörer på. Så här kan ett automatiserat klagomejl till ett bud se ut:

»Hello,

This email is sent you because you have been flagged as a low performing courier. The driver is currently averaging 10,43 stops per hour, falling short of the expected 13 stops per hour.«

Även buden får mejl med personliga varningar från Airmee.

Senare träffar jag Mario på ett kafé i Västra Frölunda. Han har arbetat åt Airmee i ett par år via flera olika underleverantörer.

– Airmee utnyttjar människor i desperata situationer, särskilt nyanlända som är i behov av arbete. Ingen svensk skulle stå ut med att jobba där någon längre tid. De har inte höjt lönen fast jag har jobbat där i flera år.

Mario säger att han skulle ha uppskattat jobbet om förutsättningarna varit annorlunda.

– Jag gillar att köra bil och leverera paket. Det är synd att arbetsvillkoren förstör något som annars kunde vara ett schysst jobb. Man förlorar hälsa och tid.

Någon vecka senare åker jag ytterligare ett kvällspass med Faez, den här gången i ett skogsområde utanför stan. Det är långt mellan villorna. Vägarna saknar belysning och adresserna är dåligt utmärkta på Googles karta. Faez måste ofta sakta ned. Strålkastarna fångar bara några meter av den våta asfalten. Närsomhelst kan ett rådjur eller annat vilt djur dyka upp på vägen. Vid en eventuell krock ligger problemen den medför hos honom personligen.

Inte heller denna kväll har Faez möjlighet till raster, toalettbesök eller måltidsuppehåll. Vägen ligger öde mellan villor och mörka granridåer. Faez blick vandrar mellan den svarta vägbanan och telefonens skärm i hopp om några nya uppdateringar och bilder på dottern. Bakom granarnas mörka silhuetter gömmer sig Göteborgs skärgård, tyst och otillgänglig.

Faez vill gärna ha ett annat jobb men säger att han saknar kontakter.

– I Sverige går det lättare om man känner folk. Jag har vänner som har betalat några tusenlappar för att få ett jobb i hamnen, men det har man inte råd med när man jobbar åt Airmee. Det är slavarbete. Jag hoppas bara på något nytt.