

## Przedsiębiorstwo transportowe jako forma aktywizacji kobiet na obszarach wiejskich

### Transport undertaking as means of activation of women in rural areas

Błażej Suproń

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie,  
Wydział Ekonomiczny

**Streszczenie.** Kolejne pokolenie kobiet wykazuje dużą otwartość na zmiany, poszukiwanie nowych branż, a także skłonność do ryzyka. Na kwestię tę zwraca uwagę również Parlament Europejski, który wskazuje na konieczność zapewnienia kobietom prowadzącym przedsiębiorstwa łatwiejszego dostępu do finansowania w zdominowanych przez mężczyzn sektorach innowacyjnych, a także w sektorach sprzyjających zrównoważonemu rozwojowi, ze szczególnym uwzględnieniem ICT, budownictwa i transportu. Głównym celem podjętych badań było określenie skali rozpowszechnienia na obszarach wiejskich pozarolniczej działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego ładunków oraz udziału w nim przedsiębiorstw prowadzonych przez kobiety. Szczegółowa analiza objęła również identyfikację czynników wpływających na lokalizację tych przedsiębiorstw oraz możliwości aktywizacji kobiet, aby podejmowały działalność gospodarczą w tej branży. Wyniki badań wskazują, że sektor międzynarodowego transportu drogowego ładunków może być dziedziną działalności gospodarczej aktywizującą kobiety, w szczególności mieszkające na terenach wiejskich. W branży transportowej lokalizacja podmiotów prowadzących tę działalność nie ma znaczenia, co jest szansą dla rozwijania przedsiębiorczości na obszarach wiejskich. Zarówno ogół podmiotów transportowych zlokalizowanych na wsi, jak i te, których właścicielkami są kobiety, w badanym okresie wykazywały się stabilnością działania oraz wzrostem liczby jednostek.

**Słowa kluczowe:** transport drogowy • aktywizacja i przedsiębiorczość kobiet

**Abstract.** The next generation of women is characterised by great openness to change, searching for new industries and willingness to take risks. It was also noticed by the European Parliament, which indicated that there is a need to facilitate female entrepreneurs' access to financing in innovative sectors and those supporting sustainable development which are dominated by men, particularly with regard to ICT, construction and

transport industries. The main objective of the study was to determine the popularity of non-agricultural economic activity in rural areas in the scope of road transport of goods and the share of such enterprises owned by women. The detailed analysis also involved identifying factors affecting the location of such enterprises and possibilities for activation of women in that area. The results of the study show that the sector of international road transport of goods could constitute economic activity which activates women, in particular those living in rural areas. The location of entities conducting activity is insignificant in case of the transport industry, which offers an opportunity for developing entrepreneurship in rural areas. Both transport enterprises located in rural areas in general and those owned by women were characterised by stable operation and an increasing number of units over subsequent years during the analysed period.

**Keywords:** road transport • activation and entrepreneurship of rural women

## Wstęp

Jednym z najważniejszych stojących przez państwem wyzwań, jakie pojawiły się w Polsce na skutek transformacji ustrojowej, jest bezrobocie, szczególnie w przypadku obszarów wiejskich i słabo zurbanizowanych. Zjawisko to wynika z tego, że w ostatnich 25 latach istotnie zmalało znaczenie sektora rolniczego w tworzeniu PKB Polski. Wzrosła natomiast rola sektora usług, co przełożyło się na zmniejszenie zapotrzebowania na pracę w gospodarstwach rolnych, a tym samym wpłynęło na zatrudnienie w tradycyjnych sektorach gospodarki. Z danych Narodowego Spisu Powszechnego wynika, że w 2011 r. jedynie 7% osób zamieszkujących obszary wiejskie utrzymywało się z rolnictwa, co oznaczało spadek o 3,5 punktu procentowego (p.p.) w stosunku do stanu z roku 2002 (Główny Urząd Statystyczny [GUS], 2013; GUS, 2014).

Pomimo spadku zatrudnienia w rolnictwie można zauważyć, że nadal duży odsetek ludności Polski zamieszkuje tereny wiejskie. W 2014 r. było to 15,2 mln osób, co stanowiło blisko 39,5% ogółu ludności kraju. Jednocześnie znaczna część mieszkańców wsi ma problem ze znalezieniem zatrudnienia, a bezrobocie na obszarach wiejskich wykazywało w ostatnich latach tendencję wzrostową (wzrost z 40,8% w 2002 r. do 46,1% w 2014 r.). Dane te jednoznacznie wskazują, że sytuacja ludności mieszkającej na wsi nadal jest trudna, co ma wiele przyczyn, a jedną z najbardziej istotnych jest niedostateczna liczba miejsc pracy niezwiązanych z rolnictwem na terenach wiejskich (Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej, 2015).

W szczególnie trudnej sytuacji na rynku pracy znajduje się ludność bezrolna. Bezrobocie osób mieszkających w wiejskich gospodarstwach domowych, w których żadna osoba nie jest użytkownikiem gospodarstwa rolnego, jest 2,5-krotnie wyższe niż w gospodarstwach domowych prowadzących gospodarstwo rolne. W ujęciu regionalnym, jeśli chodzi o ludność wiejską, sytuacja najgorzej przedstawia się w województwach: kujawsko-pomorskim, podkarpackim i warmińsko-mazurskim, a w przypadku ludności bezrolnej w województwach: świętokrzyskim, podkarpackim i lubelskim (Murawska, 2015).

Problem bezrobocia dotyka w dużej mierze kobiety mieszkające na obszarach wiejskich, którym z powodu mniejszych możliwości zatrudnienia w zawodach wymagających znacznej siły fizycznej trudniej znaleźć pracę. W ciągu ostatnich lat na obszarach

wiejskich można zaobserwować wyraźny spadek współczynnika feminizacji, związany z emigracją kobiet do miast i do innych krajów (Krzyżanowska, 2014).

Wskazane zjawisko wynika również z istnienia w środowisku wiejskim wyraźnego podziału ról pomiędzy kobietami i mężczyznami. Pracę w rolnictwie zalicza się do domeny prac męskich, co związane jest z poprawą wyposażenia gospodarstw rolnych w maszyny, których obsługa wymaga szerokiej wiedzy z zakresu techniki i mechaniki, a tę stereotypowo przypisuje się mężczyznom. Również zgodnie z funkcjonującym w środowisku stereotypem rolą kobiety jest prowadzenie domu, a w okresie wzmocnionych prac – ewentualna pomoc w zajęciach rolniczych (Sawicka, 2009).

W większości krajów „starej” Unii Europejskiej aktywność zawodowa kobiet na obszarach wiejskich jest wyższa niż w nowych państwach członkowskich. Największe różnice pomiędzy aktywnością kobiet w miastach i na wsi występują w Bułgarii, Słowacji i na Litwie. Najwyższy wskaźnik aktywności kobiet z obszarów wiejskich notuje się w Szwecji (68,7%), zaś najniższy charakteryzuje Włochy (45,4%). Polska pod tym względem, ze wskaźnikiem 51,5%, zajmuje 12. miejsce w UE – za Bułgarią i przed Słowacją. Wskaźnik aktywności zawodowej, informujący, jaki jest stosunek liczby ludności aktywnej zawodowo do ogólnej liczby ludności w wieku 15 lat i więcej, wynosi dla Polski 56,4%. Obliczenie tego wskaźnika osobno dla mężczyzn i kobiet na obszarach wiejskich pokazuje wyraźną, wynoszącą 17,9 p.p., rozbieżność między tymi dwiema grupami. W miastach ta różnica wynosi 15,2 p.p. (*Sytuacja kobiet w rolnictwie i na obszarach wiejskich...*, 2012).

Jedną z możliwości przeciwdziałania wyludnieniu obszarów wiejskich oraz bezrobociu wśród kobiet jest szeroko rozumiana przedsiębiorczość. W ujęciu ogólnym przedsiębiorczość wiąże się z powstaniem inicjatywy, której głównym efektem jest kreacja nowych wartości poprzez wyszukiwanie i wykorzystywanie szans niezależnie od posiadanych zasobów. Można tym samym stwierdzić, że to przedsiębiorczość jest najważniejszym elementem decydującym o dalszym rozwoju społeczno-gospodarczym państw i regionów. Stanowi ona jeden z podstawowych filarów filozofii Unii Europejskiej (Szpon, 2013).

Analizując profil osoby prowadzącej przedsiębiorstwo we własnym imieniu i na własne ryzyko, można wyróżnić następujące charakterystyczne dla niej cechy (Szczymczak, 2008):

- duża wyobraźnia,
- zdolność szybkiego podejmowania decyzji i działań,
- łatwość komunikowania się z ludźmi,
- umiejętność przewidywania,
- zdolność uczenia się i wykorzystywania doświadczeń,
- umiejętność pokonywania trudności,
- duży realizm i sprawność fizyczna i psychiczna.

Jak wskazuje Lemańska-Majdzik zarówno kobiety mieszkające na obszarach wiejskich, jak i te z miast są zmotywowane do podejmowania własnej działalności gospodarczej przede wszystkim dlatego, że chcą być samodzielne, uzyskiwać wysokie zarobki na potrzeby własne i utrzymanie rodziny, a także inwestycje. W sytuacji,

gdy z różnych przyczyn mają utrudniony dostęp do miejsc pracy, starają się założyć swój własny biznes, tworzyć miejsca pracy dla siebie, swoich bliskich i innych osób (Lemańska-Majdzik, 2013).

Poziom wykształcenia kobiet mieszkających na wsi w ostatnich latach stale wzrasta. W 2012 r. odsetek mieszkanki wsi legitymujących się wykształceniem wyższym wynosił 10,4%, podczas gdy w 2002 r. tylko 4,9%. Pomimo, że kobiety mieszkające na terenach wiejskich w większości przypadków mają zarówno odpowiednie umiejętności, jak i wykształcenie, w podjęciu działalności gospodarczej przeszkodą może być trudność w znalezieniu właściwego sektora, takiego, który będzie przynosił oczekiwane rezultaty.

Do szczególnie istotnych barier związanych z podejmowaniem działalności gospodarczej przez kobiety z terenów wiejskich można zaliczyć również (Szepelska, 2014):

- bariery leżące po stronie rynku pracy,
- obciążenia rodzinno-zawodowe kobiet,
- ograniczone kwalifikacje kobiet oraz brak praktyki zawodowej,
- bierność lub nieodpowiednie działania władz lokalnych,
- brak wizji i strategii regionalnych w zakresie polityki społecznej wobec kobiet wiejskich na rynku pracy,
- biurokratyczne trudności przy zakładaniu firmy.

Sytuacja kobiet na rynku pracy na obszarach wiejskich wskazuje na potrzebę wspierania ich w podejmowaniu działalności zawodowej. Wspieranie przedsiębiorczości oraz promowanie samozatrudnienia poprawia nie tylko indywidualną sytuację wiejskich gospodarstw domowych, lecz także przyczynia się do wzrostu PKB i daje alternatywę zatrudnienia poza rolnictwem. Jednocześnie należy stale poprawiać takie czynniki jak infrastruktura transportowa i technologie informacyjno-komunikacyjne (Wiest, 2016).

O słabej atrakcyjności obszarów wiejskich dla potencjalnych inwestorów decyduje głównie nieodpowiedni stopień rozwoju infrastruktury technicznej, co sprawia, że inwestorzy lokują swoje przedsiębiorstwa w pobliżu dużych ośrodków miejskich. Obszary wiejskie w Polsce nie są tylko przestrzenią pomiędzy dużymi miastami i metropoliami. Dlatego inwestycje w rozwój infrastruktury na tych obszarach wydają się dodatkową formą wspierania mieszkańców wsi, także kobiet, w podejmowaniu wszelkiego rodzaju działań przedsiębiorczych (Zuzek i Mickiewicz, 2013).

Szansą na podjęcie działalności, która nie będzie zależna od bliskości dużych ośrodków miejskich, a także będzie miała charakter usługowy, może być transport drogowy. Zgodnie z opinią Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego (EKES) „sektor transportu jest tradycyjnie zdominowany przez mężczyzn we wszystkich swoich wymiarach – w żegludze śródlądowej, w wymiarze powietrznym, morskim, drogowym, kolejowym, kosmicznym czy logistycznym” (Opinia..., 2015, s. 1). EKES zaleca, aby państwa członkowskie podejmowały „działania w zakresie poprawy jakości zatrudnienia, aby zachęcać kobiety do podejmowania pracy w tym sektorze” (Opinia..., 2015, s. 2).

Z punktu widzenia bezrobocia wśród kobiet na obszarach wiejskich powinno się wspierać kobiety w podejmowaniu działalności nie tylko w klasycznych sektorach, lecz

również w zakresie usługowego transportu drogowego ładunków. Może to stanowić efektywną formę aktywizacji kobiet, a podejmując taką działalność przedsiębiorstwa wiejskie mają szansę stać się bardziej konkurencyjne ze względu na lokalizację, która wpływa na obniżenie kosztów operacyjnych działalności. Analizy poszczególnych rodzajów kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwa transportowe – poza kosztami bezpośrednimi, takimi jak eksploatacja pojazdów, pensje kierowców lub paliwo – pokazują, iż istotny udział w koszcie jednego wozokilometra ma podatek od środków transportowych (3,6%), wynagrodzenia kierowców (20,5%), opłaty drogowe (10,2%) oraz pozostałe koszty prowadzenia działalności transportowej (3,6%). Ulokowanie przedsiębiorstwa transportowego na terenach wiejskich może w istotny sposób wpłynąć na obniżenie kosztów przewozowych z powodu redukcji części wskazanych obciążeń (Waškiewicz, 2009).

Podejmując badania, miano na uwadze wskazaną wyżej opinię EKES, która zaleca m.in. dogłębną analizę struktury zatrudnienia w sektorze transportu. Za główny cel badań przyjęto zatem określenie, na ile na obszarach wiejskich rozpowszechniona jest nierolnicza działalność gospodarcza w zakresie transportu drogowego ładunków, zbadano również, jaki jest odsetek przedsiębiorstw o takim profilu działalności prowadzonych przez kobiety. Szczegółowa analiza pozwoliła na wskazanie czynników wpływających na lokalizację tych przedsiębiorstw, a także na określenie możliwości aktywizacji kobiet do podejmowania działalności w omawianym sektorze.

## Materiał i metody

Opracowanie opiera się na analizie wybranych danych statystycznych, pozwalających ocenić stan ilościowy przedsiębiorstw transportowych prowadzonych przez kobiety na obszarach wiejskich.

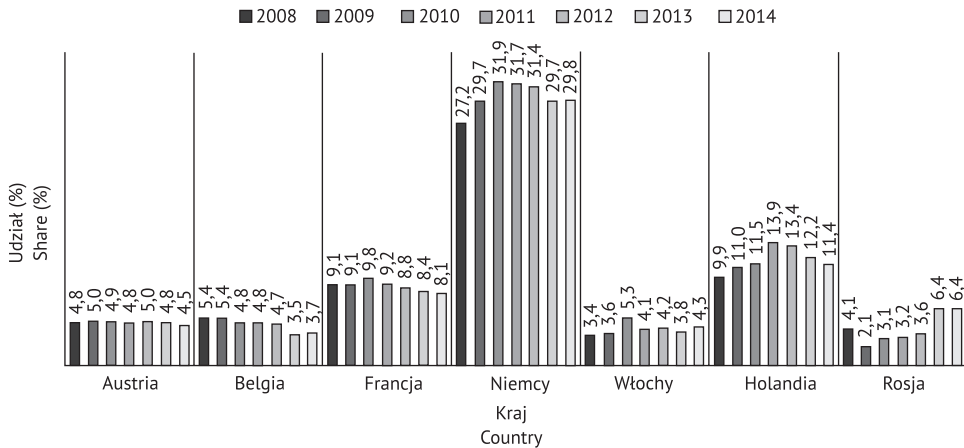
Użyte w opracowaniu pojęcie przedsiębiorstwa transportowego oznacza przedsiębiorstwo zajmujące się międzynarodowym transportem drogowym ładunków i odnosi się do definicji zawartej w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Zgodnie z tą definicją przewoźnik drogowy to „przedsiębiorca uprawniony do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego” (Ustawa..., 2001).

W badaniu uwzględniono podmioty uprawnione do trudnienia się międzynarodowym transportem drogowym towarów. Podstawowym kryterium badawczym przyjętym przy uzyskiwaniu próby badawczej było posiadanie przez przedsiębiorstwo licencji w zakresie międzynarodowego transportu ładunków. Licencja ta stanowi formalne pozwolenie na wykonywanie tego typu działalności na terenie Unii Europejskiej. W badaniu brano pod uwagę jednostki gospodarcze prowadzone przez osoby fizyczne, ze względu na możliwość określenia płci właściciela.

Podstawowy materiał badawczy wykorzystany w pracy stanowiły dane pozyskane z baz danych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego i jego Biura ds. Transportu Międzynarodowego w Warszawie. Pomocniczo wykorzystano raporty lokalnych instytucji oraz informacje statystyczne opublikowane na stronie internetowej Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego. Za ramy czasowe badania przyjęto okres od 2008 r. do 2014 r.

## Wyniki i dyskusja

Sektor transportu drogowego w Polsce przeżywa niezwykle dynamiczny rozwój. W latach 2008–2014 liczba przedsiębiorstw posiadających międzynarodową licencję w zakresie przewozu rzeczy zwiększyła się o 6225 podmiotów, co stanowi przyrost na poziomie 27,5%. Wielkość wykonywanych przewozów w ciągu sześciu lat wzrosła o blisko 86,001 mld tkm, czyniąc polski sektor transportu drogowego drugim pod względem wielkości wykonanej pracy przewozowej w Unii Europejskiej.



**Ryc. 1.** Udział wartości wyeksportowanych przez polskich przewoźników usług transportowych do wybranych krajów w ogólnej wartości wyeksportowanych usług transportowych w latach 2008–2014 (%)

**Fig. 1.** Share of the value exported by the Polish carrier transport services to selected countries in the total value of exported transport services in 2008–2014 (%)

*Źródło:* Opracowanie własne na podstawie danych OECD, <http://www.oecd.org/tad/trade-policy-notes.htm>

*Source:* Autor's study based on OECD data, <http://www.oecd.org/tad/trade-policy-notes.htm>

Głównymi partnerami handlowymi w Europie Zachodniej, do których polscy przewoźnicy w badanym okresie wyeksportowali usługi transportowe o największej wartości, były Niemcy, Francja oraz Holandia. Z kolei spośród krajów niebędących członkami Unii Europejskiej niezmiennie najważniejszym odbiorcą polskich usług transportowych pozostawała Rosja (ryc. 1). W latach 2008–2014 zauważalny był stały wzrost udziału eksportu usług transportu drogowego w ogólnej wartości wyeksportowanych przez Polskę usług. W 2014 r. wartość ta wyniosła 662,930 mld EUR, co stanowiło 16,7% wartości wszystkich eksportowanych usług i czyniło branżę przewozową jedną z najważniejszych w Polsce.

Pod względem ilościowym polski sektor transportu drogowego w latach 2008–2014 notował dynamiczny przyrost nowych podmiotów. Największym wzrostem liczby przedsiębiorstw trudniących się międzynarodowym przewozem rzeczy charakteryzowały

się województwa: łódzkie (31%), lubelskie (30%) oraz podlaskie (21%). Jednocześnie zauważalne jest, że większość przedsiębiorstw była zlokalizowana w województwach centralnych oraz znajdujących się blisko granicy wschodniej i zachodniej (tab. 1).

**Tabela 1.** Liczba przedsiębiorstw transportowych według województw w latach 2008–2014  
**Table 1.** Number of transport enterprises by province in 2008–2014

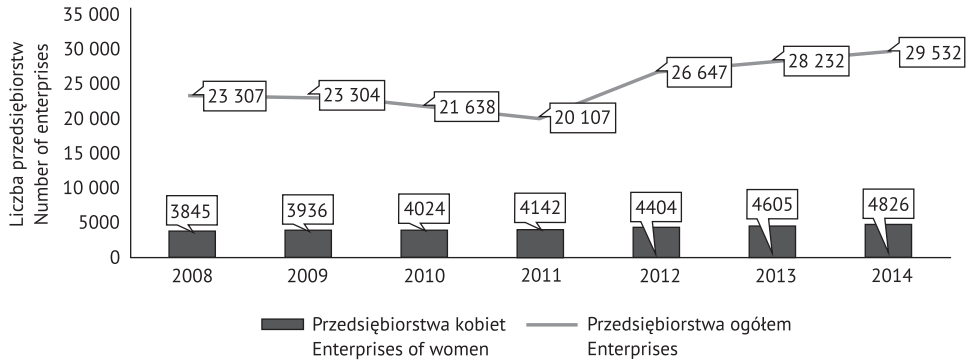
Województwo Voivodeship	Rok / Year						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dolnośląskie	1 506	1 457	1 356	1 192	1 599	1 664	1 718
Kujawsko-pomorskie	922	914	853	789	1 067	1 153	1 226
Lubelskie	1 279	1 319	1 253	1 209	1 660	1 757	1 845
Lubuskie	1 042	1 041	992	948	1 200	1 267	1 283
Łódzkie	1 419	1 497	1 460	1 409	1 774	1 872	2 008
Małopolskie	1 732	1 720	1 612	1 480	1 973	2 104	2 201
Mazowieckie	4 431	4 364	3 971	3 671	5 036	5 438	5 669
Opolskie	569	559	518	472	558	580	609
Podkarpackie	1 042	1 036	946	844	1 160	1 231	1 287
Podlaskie	760	767	738	710	930	966	1 003
Pomorskie	1 331	1 306	1 191	1 083	1 478	1 539	1 584
Śląskie	2 374	2 409	2 220	2 115	2 613	2 729	2 816
Świętokrzyskie	625	622	592	525	687	720	748
Warmińsko-mazurskie	566	575	546	495	673	725	725
Wielkopolskie	2 543	2 565	2 325	2 151	2 895	3 105	3 357
Zachodniopomorskie	1 166	1 153	1 065	1 014	1 344	1 382	1 453
Razem / Total	23 307	23 304	21 638	20 107	26 647	28 232	29 532

*Źródło:* Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego  
*Source:* Autor's study based on data from the General Inspectorate for Road Transport

W latach 2008–2014 nastąpił duży przyrost liczby przedsiębiorstw transportowych, których właścicielkami są kobiety. W 2008 r. było ich 3845, a sześć lat później liczba ta wzrosła do 4826 podmiotów, co stanowi zmianę o blisko 25,5 p.p. Pomimo że w latach 2009–2011 zauważalny był spadek ogólnej liczby przedsiębiorstw transportowych, spowodowany kryzysem na rynkach światowych, a tym samym zmniejszeniem wymiany towarowej z kontrahentami z krajów Europy Zachodniej, liczba jednostek zarządzanych przez kobiety charakteryzowała się stabilnością i wzrostem. Ujęcie

ilościowe prowadzonych przez kobiety przedsiębiorstw sektora międzynarodowego przewozu rzeczy zostało przedstawione na rycinie 2.

W badanym okresie najwięcej podmiotów posiadających licencję międzynarodową prowadzonych przez kobiety było zarejestrowanych w województwach mazowieckim (20,7%) oraz wielkopolskim (11,3%). Tym samym podmioty z tych województw stanowiły blisko 1/3 ogólnej liczby przedsiębiorstw zarejestrowanych przez kobiety. Najmniejszy odsetek takich podmiotów odnotowano w województwach opolskim (1,8%) oraz świętokrzyskim (2,9%).



**Ryc. 2.** Liczba przedsiębiorstw transportowych ogółem oraz prowadzonych przez kobiety w latach 2008–2014

**Fig. 2.** Number of transport companies in general and run by women in 2008–2014

*Źródło:* Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego  
*Source:* Autor's study based on data from the General Inspectorate for Road Transport

W analizowanym okresie przedsiębiorstwa transportowe prowadzone przez kobiety stanowiły 17,4% wszystkich podmiotów transportowych w kraju. Największy ich średni udział w ogólnej liczbie przedsiębiorstw transportowych odnotowano w województwach lubelskim (19,7%) oraz lubuskim (19,0%). Wskaźnik udziału prowadzonych przez kobiety przedsiębiorstw transportowych w ogólnej liczbie takich przedsiębiorstw osiągnął maksimum w 2011 r., a następnie spadał. Wynikało to jednak z tego, że w kolejnych latach notowano ogólny wzrost liczby podmiotów sektora międzynarodowego transportu ładunków przy stabilnym wzroście liczby przedsiębiorstw, których właścicielkami były kobiety (tab. 2).

W latach 2008–2014 najwyższą dynamiką wzrostu charakteryzowała się liczba przedsiębiorstw transportowych kobiet w województwach lubelskim (109,4%) oraz łódzkim (105,2%). Najniższą wartość wskaźnik ten osiągnął w województwach dolnośląskim (100,9%) oraz kujawsko-pomorskim (101,8%). W przypadku województwa łódzkiego widoczna jest ogólna tendencja do zwiększania się liczby podmiotów transportowych, wynikająca w dużej mierze z rozwoju infrastruktury techniczno-logistycznej w regionie. W przypadku województwa lubelskiego wysoka dynamika wzrostu stanowiła efekt doganiania pozostałych regionów, a także poszukiwania nowych form działalności przez przedsiębiorców z regionu.

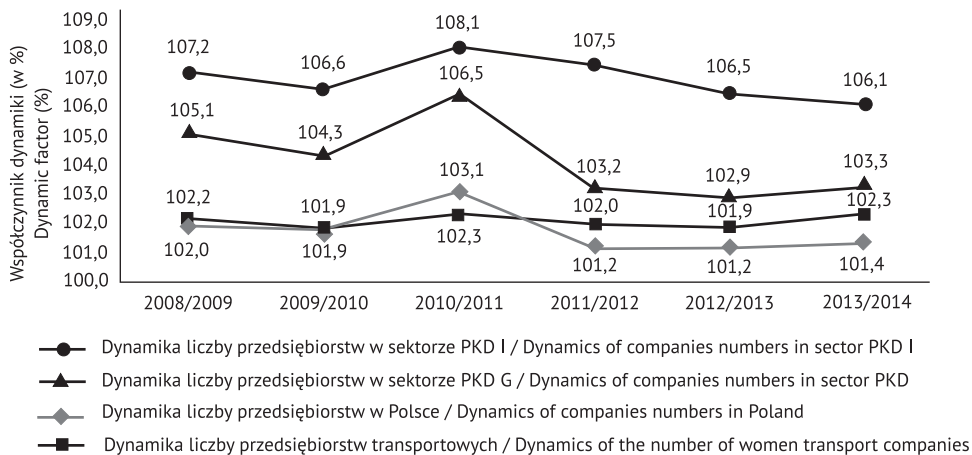


**Tabela 2.** Udział liczby przedsiębiorstw transportowych prowadzonych przez kobiety w ogóle przedsiębiorstw transportowych w latach 2008–2014 (%)**Table 2.** Share of the number of transport companies run by women in total number of transport companies in the years 2008–2014 (%)

Województwo Voivodeship	Rok / Year						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dolnośląskie	17,1	17,4	18,7	20,6	16,5	15,0	15,7
Kujawsko-pomorskie	17,5	17,8	19,1	20,2	15,4	14,7	14,6
Lubelskie	16,2	17,0	19,3	24,3	18,6	18,7	19,1
Lubuskie	19,2	19,5	22,1	22,6	18,6	18,3	17,5
Łódzkie	17,1	17,9	18,8	20,9	16,8	16,3	16,3
Małopolskie	15,4	15,8	16,9	18,5	14,7	14,9	14,9
Mazowieckie	15,7	16,0	17,7	20,5	16,2	16,0	16,3
Opolskie	10,7	11,6	13,1	13,6	11,3	12,1	13,5
Podkarpackie	14,9	15,3	16,5	17,8	14,9	14,5	13,8
Podlaskie	15,7	16,6	18,7	21,0	16,6	16,5	15,4
Pomorskie	14,1	14,5	16,5	19,0	15,4	15,3	15,3
Śląskie	17,9	18,7	20,7	21,3	17,9	18,0	18,0
Świętokrzyskie	16,6	16,6	18,1	19,6	16,3	16,1	16,0
Warmińsko-mazurskie	19,4	19,8	20,3	24,0	18,3	17,5	17,8
Wielkopolskie	17,3	17,2	19,2	21,1	17,1	17,2	16,9
Zachodniopomorskie	18,4	17,6	20,0	21,0	16,6	16,2	16,4
Razem / Total	16,5	16,9	18,6	20,6	16,5	16,3	16,3

*Źródło:* Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego  
*Source:* Autor's study based on data from the General Inspectorate for Road Transport

W badanym okresie utrzymywała się stała, dodatnia dynamika wzrostu liczby przedsiębiorstw transportowych prowadzonych przez kobiety – na poziomie 103,9%, z czego w siedmiu województwach wskaźnik dynamiki był wyższy od wartości średniej. Dane te świadczą o tym, że w analizowanym okresie kobiety coraz chętniej podejmowały działalność związaną ze świadczeniem usług międzynarodowego transportu ładunków. Dynamika wzrostu liczby przedsiębiorstw kobiet w branży transportu drogowego była wyższa niż w przypadku ogólnej liczby przedsiębiorstw prowadzonych przez kobiety – średnioroczny wzrost dla tego sektora wyniósł w latach 2008–2014 101,8%. Wyższą dynamiką wzrostu charakteryzowały się jedynie prowadzone przez kobiety przedsiębiorstwa z sektora Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD) I (działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi). W przypadku tej branży wzrost średnioroczny liczby przedsiębiorstw wynosił 107,0% (ryc. 3).



**Ryc. 3.** Liczba przedsiębiorstw prowadzonych przez kobiety w wybranych sektorach w latach 2008–2014 (%)

**Fig. 3.** Number of transport companies run by women in selected sectors in the years 2008–2014 (%)

*Źródło:* Opracowanie własne na podstawie danych Biura ds. Transportu Międzynarodowego oraz Banku Danych Lokalnych GUS

*Source:* Autor's study based on data from the Bureau of International Transport and the Central Statistical Office of Poland

W przypadku poszczególnych regionów również zauważalna była tendencja wzrostowa liczby przedsiębiorstw transportowych prowadzonych przez kobiety. Wskazane zróżnicowanie dotyczące regionów wykazuje analogiczną tendencję w stosunku do ogólnej liczby podmiotów i w znacznej mierze wynika z liczby mieszkańców poszczególnych województw. Szczegółowe dane zostały przedstawione w tabeli 3.

Udział podmiotów transportowych zarejestrowanych na terenach wiejskich w ogólnej liczbie podmiotów transportowych w latach 2008–2014 wykazywał średnią wartość 35,9%. Tym samym ponad 1/3 podmiotów transportowych była zarejestrowana poza obszarami miast. Można zatem uznać, że obszary wiejskie stanowiły dla przedsiębiorców atrakcyjną lokalizację. Przedsiębiorstwa transportowe mogą wywierać wpływ przede wszystkim na rozwój terenów słabo zurbanizowanych, zapewniając z jednej strony zatrudnienie, a z drugiej przyczyniając się do rozwoju lokalnej gospodarki.

Analizując stosunek liczby przedsiębiorstw transportowych prowadzonych przez kobiety do ogólnej liczby przedsiębiorstw transportowych zarejestrowanych na obszarach wiejskich, można zauważyć, że w badanym okresie wskaźnik ten utrzymywał się na poziomie bliskim 16% i wykazywał stabilność. Ponadto otrzymane wyniki analizy pozwalają stwierdzić, że średnio 33,07% przedsiębiorstw transportowych, których właścicielkami są kobiety, miało swoją siedzibę na obszarach wiejskich. Odpowiada to ogólnej tendencji do lokowania przedsiębiorstw tego sektora w rejonach mniejszych ośrodków gospodarczych. Szczegółowy zakres wartości omawianych wskaźników w badanym okresie przedstawiono na rycinie 4.

**Tabela 3.** Przedsiębiorstwa transportowe prowadzone przez kobiety w latach 2008–2014  
**Table 3.** Transportation companies run by women in the years 2008–2014

Województwo Voivodeship	Rok / Year							
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dolnośląskie	liczba	257	254	254	246	264	250	269
	Wd	b.d.	98,8	100,0	96,9	107,3	94,7	107,6
	Wu	6,7	6,6	6,6	6,4	6,9	6,5	7,0
Kujawsko- -pomorskie	liczba	161	163	163	159	164	169	179
	Wd	b.d.	101,2	100,0	97,5	103,1	103,0	105,9
	Wu	4,2	4,2	4,2	4,1	4,3	4,4	4,7
Lubelskie	liczba	207	224	242	294	308	329	352
	Wd	b.d.	108,2	108,0	121,5	104,8	106,8	107,0
	Wu	5,4	5,8	6,3	7,6	8,0	8,6	9,2
Lubuskie	liczba	200	203	219	214	223	232	225
	Wd	b.d.	101,5	107,9	97,7	104,2	104,0	97,0
	Wu	5,2	5,3	5,7	5,6	5,8	6,0	5,9
Łódzkie	liczba	243	268	274	294	298	305	328
	Wd	b.d.	110,3	102,2	107,3	101,4	102,3	107,5
	Wu	6,3	7,0	7,1	7,6	7,8	7,9	8,5
Małopolskie	liczba	266	272	272	274	291	314	328
	Wd	b.d.	102,3	100,0	100,7	106,2	107,9	104,5
	Wu	6,9	7,1	7,1	7,1	7,6	8,2	8,5
Mazowieckie	liczba	695	698	703	753	816	872	926
	Wd	b.d.	100,4	100,7	107,1	108,4	106,9	106,2
	Wu	18,1	18,2	18,3	19,6	21,2	22,7	24,1
Opolskie	liczba	61	65	68	64	63	70	82
	Wd	b.d.	106,6	104,6	94,1	98,4	111,1	117,1
	Wu	1,6	1,7	1,8	1,7	1,6	1,8	2,1
Podkarpackie	liczba	155	159	156	150	173	179	178
	Wd	b.d.	102,6	98,1	96,2	115,3	103,5	99,4
	Wu	4,0	4,0	3,9	3,6	3,9	3,9	3,7
Podlaskie	liczba	119	127	138	149	154	159	154
	Wd	b.d.	106,7	108,7	108,0	103,4	103,2	96,9
	Wu	3,1	3,3	3,6	3,9	4,0	4,1	4,0
Pomorskie	liczba	188	190	197	206	228	236	243
	Wd	b.d.	101,1	103,7	104,6	110,7	103,5	103,0
	Wu	4,9	4,8	4,9	5,0	5,2	5,1	5,0

**Tabela 3. cd.**  
**Table 3. cont.**

Województwo Voivodeship		Rok / Year						
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Śląskie	liczba	424	451	460	451	468	490	506
	Wd	b.d.	106,4	102,0	98,0	103,8	104,7	103,3
	Wu	11,0	11,5	11,4	10,9	10,6	10,6	10,5
Świętokrzyskie	liczba	104	103	107	103	112	116	120
	Wd	b.d.	99,0	103,9	96,3	108,7	103,6	103,4
	Wu	2,7	2,7	2,8	2,7	2,9	3,0	3,1
Warmińsko- -mazurskie	liczba	110	114	111	119	123	127	129
	Wd	b.d.	103,6	97,4	107,2	103,4	103,3	101,6
	Wu	2,9	3,0	2,9	3,1	3,2	3,3	3,4
Wielkopolskie	liczba	440	442	447	453	496	533	569
	Wd	b.d.	100,5	101,1	101,3	109,5	107,5	106,8
	Wu	11,4	11,2	11,1	10,9	11,3	11,6	11,8
Zachodnio- pomorskie	liczba	215	203	213	213	223	224	238
	Wd	b.d.	94,4	104,9	100,0	104,7	100,4	106,3
	Wu	5,6	5,2	5,3	5,1	5,1	4,9	4,9
Razem / Total	liczba	3845	3936	4024	4142	4404	4605	4826
	Wd	b.d.	102,4	102,2	102,9	106,3	104,6	104,8

Wd – wskaźnik dynamiki (%; rok poprzedni 100%),

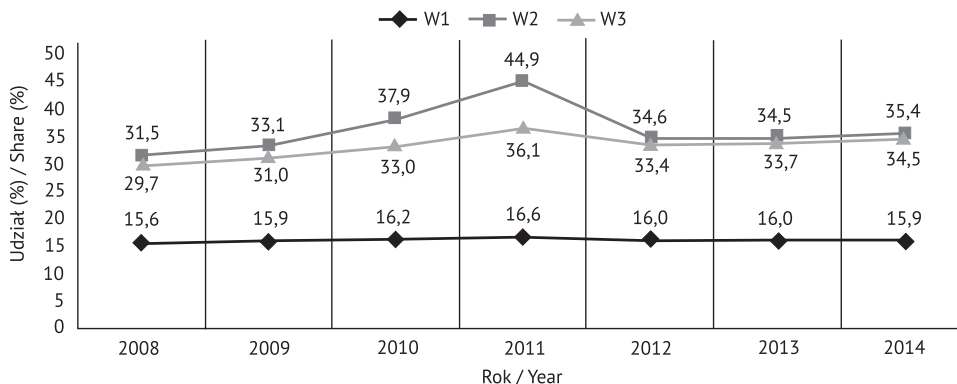
Wu – wskaźnik udziału w ogólnej liczbie przedsiębiorstw (%)

*Źródło:* Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego

*Source:* Autor's study based on data from the General Inspectorate for Road Transport

Najwyższą liczbą przedsiębiorstw transportowych zarządzanych przez kobiety i ulokowanych na obszarach wiejskich charakteryzowało się województwo mazowieckie, gdzie w 2014 r. były zarejestrowane 344 podmioty, a także województwo wielkopolskie (220 podmiotów). Najmniej tego typu podmiotów było zarejestrowanych w województwach opolskim (34) oraz warmińsko-mazurskim (28).

Badanie wykazało jednocześnie, że w regionach, w których współczynnik aktywności zawodowej kobiet jest najwyższy, notowano największą liczbę przedsiębiorstw transportowych, których właścicielkami są kobiety. Współczynnik korelacji w analizowanym okresie wynosił 0,82, co wskazuje na istnienie silnej zależności pomiędzy uzyskanymi danymi (ryc. 5).



W1 – udział przedsiębiorstw transportowych prowadzonych przez kobiety na obszarach wiejskich w ogólnej liczbie podmiotów transportowych zarejestrowanych na obszarach wiejskich / Share of transport undertakings run by women in rural areas in the total number of transport operators registered in rural areas

W2 – udział przedsiębiorstw transportowych prowadzonych przez kobiety na obszarach wiejskich w ogólnej liczbie podmiotów transportowych prowadzonych przez kobiety / Share of transport undertakings run by women in rural areas in the total number of transport operators run by women

W3 – udział przedsiębiorstw transportowych zarejestrowanych na obszarach wiejskich w ogólnej liczbie przedsiębiorstw / Share of transport enterprises registered in rural areas in the total number of enterprises

**Ryc. 4.** Wskaźniki udziału przedsiębiorstw transportowych w latach 2008–2014 (%)

**Fig. 4.** Share of transport companies in 2008–2014 (%)

*Źródło:* Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego  
*Source:* Autor's study based on data from the Bureau of International Transport



**Ryc. 5.** Zależność pomiędzy wskaźnikiem aktywności zawodowej kobiet a liczbą przedsiębiorstw transportowych prowadzonych przez kobiety na obszarach wiejskich w 2014 r.

**Fig. 5.** Correlation between the indicator of economic activity of women and the number of transport companies conducted by women in 2014

*Źródło:* Opracowanie własne na podstawie danych Biura ds. Transportu Międzynarodowego oraz Banku Danych Lokalnych GUS

*Source:* Autor's study based on data from the Bureau of International Transport and the Central Statistical Office of Poland

## Wnioski

Z przeprowadzonej analizy wynika, że sektor międzynarodowego transportu drogowego ładunków umożliwia aktywizację zawodową kobiet, zwłaszcza tych z terenów wiejskich. Ponieważ w sektorze transportowym nie występują ograniczenia przestrzenne wykonywanej działalności, lokowanie podmiotów gospodarczych z tej branży na obszarach słabiej zurbanizowanych nie stanowi bariery.

Przedsiębiorstwa transportowe zlokalizowane na wsi, w tym te prowadzone przez kobiety, charakteryzowały się w badanym okresie stabilnością działania, rosła także ich liczba. Przyczynę mniejszej liczby przedsiębiorstw tego typu w niektórych województwach należy odnieść przede wszystkim do problemów społecznych, takich jak ogólny poziom aktywności gospodarczej ludności. Można także stwierdzić, że pomysł na aktywność zawodową, jaką jest prowadzenie przedsiębiorstwa w zakresie międzynarodowego transportu ładunków, może dać początek efektywnemu przedsięwzięciu.

Planując różnego rodzaju działania zmierzające do wsparcia przedsiębiorczości kobiet zamieszkujących obszary wiejskie, należy brać pod uwagę możliwość podjęcia takich działań w dziedzinie transportu drogowego. Mogą to być różnego rodzaju szkolenia podnoszące kwalifikacje kobiet w tym sektorze, istotne jest też wspieranie tego typu przedsięwzięć przez lokalne samorządy. Innym przykładem takich działań może być stosowanie preferencyjnych stawek podatku od środków transportu lub zapewnienie terenów pod bazy eksploatacyjne i biura na preferencyjnych warunkach. Należy podkreślić, że działalność w zakresie transportu towarów może stanowić dodatkową działalność gospodarstw rolnych ze względu na często występującą konieczność przewożenia płodów rolnych zarówno do krajowych, jak i międzynarodowych odbiorców. Ważne jest również to, że każdy dodatkowy pojazd wykorzystywany w przedsiębiorstwie stanowi potencjalne miejsce pracy. Tym samym działalność taka nie wiąże się wyłącznie z samozatrudnieniem, lecz również ze zmniejszaniem bezrobocia na obszarach wiejskich.

## Bibliografia

- Główny Urząd Statystyczny [GUS] (2013). *Ludność i gospodarstwa domowe. Stan i struktura społeczno-ekonomiczna. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011. Część I: Ludność*. Warszawa: Zakład Wydawnictw Statystycznych.
- Główny Urząd Statystyczny [GUS] (2014). *Ludność i gospodarstwa domowe. Stan i struktura społeczno-ekonomiczna. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011. Część II: Gospodarstwa domowe*. Warszawa: Zakład Wydawnictw Statystycznych.
- Krzyżanowska, K. (2014). Sytuacja kobiet na obszarach wiejskich i ich udział w rynku pracy. *Problemy Drobnych Gospodarstw Rolnych – Problems of Small Agricultural Holdings*, 1, 55–67.
- Lemańska-Majdzik, A. (2013). Powody prowadzenia własnej działalności gospodarczej małych firm. *Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Humanitas. Zarządzanie*, 14(1), 48–56.
- Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej, Departament Rynku Pracy (2015). *Stan i struktura rejestrowanego bezrobocia na wsi w 2014 roku*. Pobrane 30.05.2016 z: <http://psz.praca.gov.pl/documents/10828/1494627/Stan%20i%20struktura%20rejestrowanego%20bezrobo->

- cia%20na%20wsi%20w%20%202014%20roku.pdf/8652047c-f5cb-422e-a0c3-dff5296ce-c67?t=1434024389000
- Murawska, A. (2015). Czynniki różnicujące poziom bezrobocia w wiejskich gospodarstwach domowych w Polsce. *Roczniki Naukowe Stowarzyszenia Ekonomistów Rolnictwa i Agrobiznesu*, 17(3), 283–289.
- Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: „Kobiety a transport” (opinia rozpoznawcza na wniosek Komisji). Dz. Urz. UE 2015/C 383/01. Pobrane z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015AE1773&from=PL>.
- Sawicka, J. (2009). Sytuacja kobiet wiejskich na rynku pracy i w rolnictwie. W: J. Piotrowska, A. Grzybek (red.), *Kobiety dla Polski, Polska dla kobiet. 20 lat transformacji 1989–2009. Raport* (s. 24–34). Warszawa: Fundacja Feminoteka.
- Sytuacja kobiet w rolnictwie i na obszarach wiejskich. Specyfika, standardy, parytety i oczekiwania. Raport z badania* (2012). Pobrane 30.05.2016 z: [http://www.spoleczenstwoobywatelskie.gov.pl/sites/default/files/raport\\_koncowy.pdf](http://www.spoleczenstwoobywatelskie.gov.pl/sites/default/files/raport_koncowy.pdf)
- Szepelska, A. (2014). Bariery przedsiębiorczości kobiet zamieszkujących obszary wiejskie. *Zeszyty Naukowe Ostrołęckiego Towarzystwa Naukowego*, 28, 290–300.
- Szpon, J. (2013). *Wspieranie rozwoju przedsiębiorczości w Unii Europejskiej w kontekście działania 6.2 Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007–2013 w województwie zachodniopomorskim*. Szczecin: Wyższa Szkoła Integracji Europejskiej, Wydawnictwo PoNaD.
- Szymczak, M. (2008). *Przedsiębiorczość kobiet*. Pobrane 30.05.2016 z: [http://www.skolar.umk.pl/pdf/Szymczak\\_2008.pdf](http://www.skolar.umk.pl/pdf/Szymczak_2008.pdf)
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Dz. U. z 2001 r. Nr 125 poz. 1371.
- Wańkiewicz, J. (2009). Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego w świetle badań w 2008 r. *Transport Samochodowy*, 1, 15–31.
- Wiest, K. (red.) (2016). *Women and migration in rural Europe: Labour markets, representations and policies*. London: Palgrave Macmillan.
- Zuzek, D.K., Mickiewicz, B. (2013). Szanse i bariery rozwoju przedsiębiorczości na obszarach wiejskich w Polsce. *Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego. Ekonomika i Organizacja Gospodarki Żywnościowej*, 101, 41–52.

---

Zaakceptowano do druku – Accepted for print: 20.06.2017

Do cytowania – For citation:

Suproń, B. (2017). Przedsiębiorstwo transportowe jako forma aktywizacji kobiet na obszarach wiejskich [Transport undertaking as means of activation of women in rural areas]. *Problemy Drobnych Gospodarstw Rolnych – Problems of Small Agricultural Holdings*, 1, 71–85. doi: <http://dx.doi.org/10.15576/PDGR/2017.1.71>