

Marta Kawa

Uniwersytet Rzeszowski, Polska ■ University of Rzeszów, Poland

Aleksandra Nesterowicz

Uniwersytet Rzeszowski, Polska ■ University of Rzeszów, Poland

Rozwój sharing economy w Polsce na przykładzie usług carsharingowych firmy Panek CarSharing S.A.

Development of sharing economy in Poland based on the example of carsharing services of Panek CarSharing S.A.

Streszczenie: Sharing economy (gospodarka współdzielenia) jest to system, którego ideą jest dzielenie się i wykorzystywanie do tej pory nieużytych zasobów. Główną ideą tego modelu jest odblokowanie niewykorzystanych aktywów bądź produktów w dostateczny sposób, w efekcie czego gospodarka otrzymuje nowe źródła finansowe lub niefinansowe. Istota sharing economy sama w sobie nie jest nowym zjawiskiem na świecie, natomiast w Polsce jest dopiero poznawana i wdrażana w gospodarce (Kozioł, 2021, 30 maja). Gospodarkę współdzielenia najlepiej można pokazać za pomocą mapy jej cech, ponieważ nie istnieje definicja, która jest w stanie dokładnie przedstawić to zjawisko. Starając się dokładniej zrozumieć idee tego modelu, można stwierdzić, że sharing economy daje możliwość nowej opcji prowadzenia działalności gospodarczej, która opiera się na korzystaniu z technik cyfrowych do organizacji wymiany rynkowej. Samo zjawisko nie wpływa na odejście od założeń gospodarki rynkowej, lecz na wzbogacenie jej przez nowe możliwości pojawiania się stosunków towarowo-pieniężnych. Podjęte w tym artykule rozważania mają na celu przybliżyć istotę pojęcia, zalety i wady sharing economy oraz usługi carsharingu na przykładzie firmy Panek CarSharing S.A. Na podstawie obserwacji i analizy jej działalności można przyjąć tezę, iż sharing economy jest koncepcją mającą zmniejszyć konsumpcjonizm panujący na świecie i spopularyzować gospodarkę współdzielenia.

Abstract: Sharing economy is a system whose idea is to share and use yet unused resources. The main idea of this model is to unlock unused assets or products in a sufficient way. As a result, the economy receives new financial or non-financial resources. The essence of sharing economy itself is not a new phenomenon in the world, however, when it comes to Polish economy it is only just beginning to be recognised and slowly implemented. Description of sharing economy can be best shown by creating a map of its features due to the fact that there is no definition accurately presenting this phenomenon. Trying to understand the ideas of this model in more detail, it can be said that sharing economy offers the possibility of a new option of doing business, which is based on the use of digital techniques to organise market exchange. The phenomenon itself does not force to depart from the assumptions of the market economy, but to enrich it, that is, a new possibility for the emergence of commodity-money relations. The considerations

undertaken in this article are aimed to bring closer the essence of the concept, advantages and disadvantages of sharing economy and carsharing service based on the example of Panek S.A. company. Based on the observation and analysis it can be assumed that sharing economy is a concept aiming at reducing consumerism prevailing in the world and popularising the sharing economy.

Słowa kluczowe: carsharing; ekonomia współdzielenia; model biznesowy; zasoby

Keywords: business model; carsharing; resources; sharing economy

Otrzymano: 26 października 2021

Received: 26 October 2021

Zaakceptowano: 17 lutego 2022

Accepted: 17 February 2022

Sugerowana cytacja/Suggested citation::

Kawa, M., Nesterowicz, A. (2022). Rozwój *sharing economy* w Polsce na przykładzie usług carsharingowych firmy Panek CS S.A. *Przedsiębiorczość – Edukacja [Entrepreneurship – Education]*, 18(1), 90–97. <https://doi.org/10.24917/20833296.181.8>

Wstęp

Ekonomia współdzielenia (z ang. sharing economy) jest systemem, który w głównej mierze oparty jest na dzieleniu się nie w pełni wykorzystanymi zasobami lub dobrami. Obejmuje ona transakcje odbywające się odpłatnie lub za darmo, w sposób bezpośredni od osób fizycznych. Nurt sharing economy zakłada lepsze wykorzystanie zasobów własnych poprzez dzielenie się nimi, transfer, wymianę czy udostępnienie. Coraz więcej krajów zaczyna wprowadzać tę ideę, przez co można stwierdzić z gospodarczego punktu widzenia, że ekonomia współdzielenia ma duże predyspozycje do tego, aby mogła być traktowana jako nowy model gospodarki. W większości zjawisko to jest uznawane powszechnie za sektor wzrostu, natomiast indywidualnie każdy może je interpretować inaczej. Z punktu widzenia społecznego, ekonomia współdzielenia to zmiana stylu życia na wygodniejszy dla społeczeństwa. Dzięki ekonomii współdzielenia użytkownicy mogą bezpośrednio korzystać z zasobów lub usług poprzez wymianę czy dzielenie się nimi albo uzyskiwać do nich płatny dostęp. Do podstawowych przykładów usług ekonomii współdzielenia zalicza się przede wszystkim sekcja gastronomii oraz aplikacja EatAway, która rozwija zjawisko foodsharingu polegające na przynoszeniu nieskonsumowanych potraw do ustawionych na ulicach miast lodówek po to, aby ktoś inny mógł z nich skorzystać. Innym przykładem jest sekcja transportu i komunikacji, która zyskała popularność w Polsce dzięki takim aplikacjom, jak Uber i Blablacar, jednej z najlepiej prosperujących firm wypożyczających samochody Panek CS S.A.

W tym miejscu warto zwrócić uwagę na fakt, iż naukowcy, którzy analizują szczegółowo zjawisko sharing economy nie do końca zgadzają się z jego powszechnym rozumieniem. G.M. Eckhardt i F. Bardhi w artykule pt. *The Sharing Economy Isn't About Sharing at All* twierdzą, że dużo trafniejszą nazwą dla tego zjawiska byłaby „gospodarka dostępu”, ponieważ czynność dzielenia się sama w sobie odbywa się poprzez wymianę między osobami znajdującymi się bez pobierania jakiegokolwiek formy zysku za zasoby lub dobra, a podczas takiego zabiegu tworzy się wspólnotową tożsamość (Eckhardt, Bardhi, 2015). Natomiast udostępnianie czegoś większej grupie ludzi tworzy uwarunkowania związane z rynkiem, konsumenci muszą zapłacić za usługę lub dostęp do niej, przez co tworzy się wymiana gospodarcza, która ma wartość użytkową, a nie – społeczną.

Koncepcja sharing economy obejmuje głównie usługi transportowe, wynajmu mieszkań, usługi domowe i techniczne. To one cechują się największą rentownością sprzedaży. Potencjalnymi sektorami, które mogą wykazywać wzrost, są obszary: żywnościowe, odzieżowe, RTV i AGD, a także niektóre firmy finansowe. Do obszarów najmniej rozwojowych dla gospodarki współdzielenia zaliczyć należy branżę produkcji dóbr. W 2015 roku przychody brutto w Europie dokonane przez platformy internetowe oraz dostawców zostały oszacowane na około 28 mld euro. Z kolei zarobki pięciu najważniejszych sektorów sharing economy w tym okresie podwoiły się. Przy tak szybkim rozwoju gospodarki współdzielenia można oszacować, że w 2025 roku wcześniej wspomniane pięć sektorów osiągnie zysk ok. 335 mld USD.

Na podstawie powyższych informacji można stwierdzić, że mimo ryzyka, z którym trzeba się liczyć, warto inwestować i włączać się w rozwój sharing economy, ponieważ jest to model biznesowy zapewniający przyszłość na rynku oraz wysokie przychody.

Głównym celem niniejszego artykułu jest przedstawienie koncepcji sharing economy na podstawie carsharingu oraz określenie jej wpływu na usługi transportowe. W artykule ideę oraz zalety i wady carsharingu. Dokonano również analizy porównawczej firm działających w branży carsharingowej w Polsce. Podjęte rozważania mają przybliżyć istotę pojęcia, zalety i wady sharing economy oraz usługi carsharingu na przykładzie firmy Panek CS S.A.

Na podstawie obserwacji i analizy można przyjąć tezę, iż sharing economy jest koncepcją mającą zmniejszyć konsumpcjonizm panujący na świecie i spopularyzować gospodarkę współdzielenia.

Koncepcja carsharingu jako efektywnego wykorzystania samochodu

Model, w który wpisuje się ekonomia współdzielenia, ma na celu dystrybucję usług określanych jako peer-to-peer¹. Ten typ dystrybucji działa na zasadzie bezpośredniego kontaktu tzw. prosumentów, czyli producentów, którzy jednocześnie są konsumentami, lecz nie są w to włączani pośrednicy. Z modelu mogą korzystać zarówno firmy, jak i jednostki indywidualne. Początki działania sharing economy opierają się na wymianie towarowej, tzw. barterze. Cechą różniącą te dwa zjawiska jest pośrednik. Podczas rozwoju gospodarki pojawiali się coraz zamożniejsi klienci, którzy mieli coraz większe potrzeby w stosunku do producenta. Taki właśnie przepływ informacji zapewniali pośrednicy.

W obecnych czasach, gdy dominuje technologia, można zrezygnować z pośredników na rzecz dobrze stworzonej strony internetowej czy zaprogramowanej aplikacji, która umożliwi bezpośrednie łączenie producenta z konsumentem. Model peer-to-peer jest obecny nie tylko w ekonomii, ale także w każdej sferze życia. Jest on wykorzystywany przede wszystkim wtedy, gdy tradycyjny model biznesowy zawodzi, a firma nie chce się zamykać. Aby zaobserwować to zjawisko, można zwrócić uwagę m.in. na transakcje kryptowalutowe, pożyczki społecznościowe czy usługi transportowe. Popularność tej wymiany handlowej spowodowana jest przede wszystkim niższymi kosztami, ponieważ w tym modelu nie przeznaczają się środków na pośredników, wygodą i lepszą personalizacją dóbr, a także wysoką skalowalnością i zminimalizowaną regulacją. Bazą, na której opiera się zjawisko ekonomii współdzielenia, jest zasada wykorzystania zasobów nieużywanych dotychczas. Przykładem mogą być samochody, które stoją nieużywane na parkingach. Na obecnym etapie należy zauważyć, że platformy wykorzystujące zjawisko ekonomii dostępu nie działają na podstawie tego samego modelu biznesowego. Można wyróżnić dwa takie modele.

¹ Jest to sieć komputerowa umożliwiająca komunikowanie się użytkowników na zasadzie równorzędności.

Pierwszym z nich jest model Full-Mesh (platformy, które oferują zasoby, znajdujące się w ich posiadaniu, z których korzysta wiele osób np. Zipcar). Drugi model to Own-to-Mesh gdzie platformy jedynie kojarzą ze sobą użytkowników, np. Uber” (Szołucha, Palutkinowicz, Kochman, 2017). Tak więc w przedstawione jedno zjawisko wpisuje się wiele dziedzin gospodarki. Obszar sharing economy, do którego zalicza się ogromna liczba serwisów, jest bardzo różnorodny. Dzięki temu, że występuje bardzo duża liczba modeli biznesowych, można zaobserwować wiele rodzajów transakcji. Do najpopularniejszych należą transakcje B2C – business-to-customers (przedsiębiorcy dokonują transakcji na swoje usługi/produkty bezpośrednio z klientami końcowymi), P2P – peer-to-peer (transakcje odbywają się między osobami fizycznymi/ kupno-sprzedaż), B2B – business-to-business (transakcje zawierane są między przedsiębiorstwami).

Należy nadmienić, że zdarzają się przypadki, kiedy firmy lub osoby fizyczne (dostawcy) dóbr i usług dokonują bezpłatnej wymiany usług, produktów czy umiejętności. Przykładem może być serwis Skilltrade.org, gdzie w trakcie transakcji następuje wspólny podział kosztów jak w serwisie Blablacar. Występują jednak modele, gdzie dostawcy czerpią korzyści finansowe ze swojej działalności.

System carsharingu jest traktowany również jako alternatywa dla transportu publicznego w koncepcji sharing economy. Carsharing jest usługą mobilną umożliwiającą korzystanie z samochodów wspólnie. W powszechnym rozumieniu często definiuje się ten system jako wynajem samochodu na minuty. Pomysł i rozwój tego projektu rozpoczął się już w I połowie XX w. na różnych kontynentach. W Polsce ta konfiguracja funkcjonuje od niedawna i dopiero się rozwija. Forma użytkowania samochodu za pośrednictwem firm carsharingowych ma wiele zalet i jest niezwykle wygodna zwłaszcza dla osób, które używają samochodu od czasu do czasu lub dla mieszkańców dużych miast. Do największych zalet takiego rozwiązania zaliczyć można brak kosztów związanych z kupnem samochodu, opłatami i naprawą, zwiększenie efektywności użytkowania pojazdu, zwiększenie mobilności oraz możliwość korzystania z różnorodnych marek samochodowych, a także własny wkład w ochronę środowiska przez zmniejszenie emisji CO₂ (zwłaszcza gdy wykorzystywane są samochody elektryczne). Jeżeli chodzi o wady carsharingu, to głównym jego mankamentem, który pojawił się wraz z rozwojem tego systemu, jest ograniczona dostępność. Jednak z roku na rok liczba lokalizacji, w których można skorzystać z tej usługi, wzrasta, co niweluje ten problem oraz małą elastyczność (Larisch, 2022, 30 maja). Zalety i wady carsharingu przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1. Zalety i wady carsharingu

Carsharing	
zalety	wady
brak kosztów zakupu auta	ograniczona dostępność
aktywne przyczynianie się do ochrony środowiska	mała atrakcyjność dla przedsiębiorstw
możliwość korzystania z najnowszych modeli samochodów różnych marek	skomplikowany proces rejestracji oraz konieczność podawania numeru karty
efektywne wykorzystanie samochodu	wciąż nieduża powszechność
brak kosztów związanych z eksploatacją, naprawą, ubezpieczeniem samochodu oraz parkowaniem	ograniczona elastyczność i niezależność w porównaniu z posiadaniem własnego auta

Źródło: Godlewska, Szpilko (2021)

Przedstawione problemy wraz z rozwojem firm są odczuwalne w coraz mniejszym stopniu, dlatego nie warto zniechęcać się do korzystania z systemu carsharingowego, nie są to bowiem wady stałe, lecz związane z rozwojem. Wraz z początkiem firm carsharingowych dostępne były standardowe pojazdy spalinowe, natomiast w miarę rozwoju nowych technologii popularne w ofertach dla klientów stały się samochody elektryczne. Obecnie można wyróżnić trzy warianty carsharingu:

1. Carsharing klasyczny – wynajmujący musi zwrócić pojazd w to samo miejsce, z którego go odbierał.
2. Carsharing jednokierunkowy – firma ma określone stacje odbioru i zwrotu pojazdów.
3. Carsharing swobodny, inaczej free-floating – firma umożliwia pozostawienie samochodu w dowolnym miejscu na obszarze jej funkcjonowania (Dombi, 2021, 30 maja).

Ocena firmy Panek CS S.A. na tle branży carsharingowej

Obecnie jedną z najpopularniejszych firm carsharingowych w Polsce jest Panek CS S.A. Powstała ona jako alternatywa dla ówczesnego Witkara, który w 2016 r. wprowadził do Polski system carsharing, opierający się na samochodach elektrycznych, co wiązało się z problemami z ich ładowaniem. Z kolei Panek CarSharing wprowadził na rynek 300 samochodów hybrydowych Toyota Yaris. Głównym celem takiego działania było zmniejszenie emisji CO₂, która w roku 2016 zaczynała stanowić poważny problem dla środowiska. Było to również jedno z pierwszych rozwiązań dla usprawnienia transportu publicznego w dużych miastach. Ideą firmy było wprowadzenie kompromisu między samochodami elektrycznymi a ochroną środowiska. Ponieważ wprowadzenie samochodów hybrydowych było lepszą opcją niż korzystanie z samochodów w pełni elektrycznych, dlatego uznano je za przyszłościowe. Obecnie firma ta w swoim systemie ma 5000 zarejestrowanych osób, z czego 1600 to stali klienci, przez których jest generowane ok. 700 przejazdów dziennie. Firma rozpoczęła swoją działalność 7 lipca 2017 r. Prezes przedsiębiorstwa uważa, że jeżeli będą potrzebne samochody dodatkowe, to flota będzie na bieżąco uzupełniana. Firma prosperuje bardzo dobrze i planuje poszerzenie swoich lokalizacji o kolejne miasta, w związku z czym konieczny będzie zakup nowych aut (*Historia CarSharingu*, 2021, 30 maja).

Koncepcja sharing economy staje się coraz popularniejsza w wielu sferach gospodarki, a ogromny jej rozwój można zaobserwować w sektorze transportu publicznego. Polska jako kraj, gdzie sharing economy jest systemem stosunkowo nowym, pokazuje, że system carsharing, opierający się na głównej zasadzie „dzielenia się samochodami”, szybko się rozprzestrzenia. Chociaż nie można porównywać Polski z krajami zachodnimi w kwestii rozwoju carsharingu, to obserwuje się duży progres w zakresie poszerzania oferty produktów dla klientów (w tym przypadku jest to flota). Przy tak szybkim wzroście liczby firm można zadać pytanie o to, czy i jak szybko usługi współdzielenia transportu mogą zastąpić tradycyjny transport publiczny. Powstają nowe firmy transportowe, które rozwijają się na rynku carsharingowym. Jedną z najlepiej prosperujących jest firma Panek CS, pomimo że na rynku jest dopiero kilka lat. Porównując tę firmę z innymi, dłużej działającymi firmami carsharingowymi, można zauważyć, że znajduje się ona zawsze w czołówce, co zostało przedstawione w tabeli 2.

Tabela 2. Dostawcy w systemie carsharing

Nazwa firmy	Liczba samochodów	Wiodąca działalność
Express Sp. z o.o. (Traficar)	1640	Rent a car
PANEK S.A.	1112	Rent a car
Innogy Polska S.A.	500	Dystrybucja energii elektrycznej
Mi Move Sp. z o.o.	400	Carsharing
4mobility S.A.	300	Dystrybucja energii elektrycznej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportu *Rynek carsharing w Polsce z 2019 roku* (Instytut Keralla Research, 2019)

Według raportu *Rynek carsharing w Polsce z 2019 roku* (Instytut Keralla Research, 2019), w styczniu firma Panek S.A. była drugim co do wielkości dostawcą udostępnianej floty. Oferowała łącznie 1112 samochodów, które pokrywały 24,8% zapotrzebowania rynku polskiego. W porównaniu z rokiem wcześniejszym nastąpił wzrost o 85,3%. Ranking firm carsharingowych przedstawiono w tabeli 3.

Tabela 3. Najlepsze firmy carsharingowe w Polsce

Operator	Liczba aut		Wartość procentowa	
	grudzień 2019	marzec 2020	grudzień 2019	marzec 2020
Panek	1292	2081	35,3%	42,1%
Traficar	968	1363	26,4%	27,6%
Innogy	264	430	7,2%	8,7%
MiiMove	342	300	9,3%	6,1%
4mobility	265	272	7,2%	5,5%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportu *Rynek carsharing w Polsce z 2019 roku* (Instytut Keralla Research, 2019)

Powyższe zestawienie pokazuje ranking najlepiej działających na polskim rynku firm carsharingowych na przełomie 2019 i 2020 r. Pod względem liczby samochodów najlepiej w zestawieniu plasuje się firma Panek CarSharing S.A. Z raportu Keralla z 2019 r. wynika, że firmą przodującą był Traficar, który jest dłużej na rynku i ma większą bazę samochodów. Z danych przedstawionych w tabeli 3 wynika, że nastąpiła zamiana operatora, gdyż pierwszą pozycję w 2020 r. już zajmowała firma Panek CS.

Porównując rozwój pozostałych firm carsharingowych w ciągu ostatnich 3 lat, widać, że w dalszym ciągu znajdują się one na tych samych miejscach rankingowych. Można z tego wnioskować, że mają one ograniczone możliwości wprowadzania zmian, które umożliwiłyby ich dynamiczny rozwój.

Podsumowanie

Idea sharing economy to stosunkowo nowa koncepcja, która rozwija się na rynku polskim. Analizując rozwój poszczególnych sfer życia społecznego, można stwierdzić, że gospodarka współdzielenia odnajduje się w transporcie publicznym czy też idei zmiany infrastruktury i przekształcania miast w takie, które działają zgodnie z potrzebami mieszkańców.

Na podstawie źródeł bibliograficznych można stwierdzić, że ekonomia współdzielenia będzie się rozwijać jako model biznesowy, który unowocześnia i wzbogaca funkcjonowanie rynku. Trzeba jednak mieć na uwadze fakt, że pewne elementy, które nie będą miały racji bytu, zostaną odrzucone.

Jednym z głównych osiągnięć koncepcji sharing economy, które ma ogromny potencjał, jest alternatywna forma transportu publicznego, czyli system carsharing. Zaledwie w ciągu kilku lat powstały firmy, które prężnie działają i ciągle się rozwijają w tym systemie. Istota tego systemu najlepiej sprawdza się w dużych miastach, gdzie stałym problemem jest niewystarczająca liczba miejsc parkingowych, czy też kilkugodzinne stanie w korkach w godzinach szczytu.

Korzystając z opcji carsharingu, można ograniczyć przede wszystkim wydatki na własny samochód oraz stracony czas związany z problemami w przemieszczaniu się. W związku z tym takie firmy, jak analizowana Panek CS S.A. sprawdzają się na rynku, trafiając do coraz szerszego grona klientów. W celu realizacji podjętego tematu przedstawiono ideę oraz zalety i wady carsharingu. Dokonano również analizy porównawczej firm działających w branży carsharingowej w Polsce.

Podjęte w artykule rozważania przybliżyły istotę pojęcia, zalety i wady sharing economy oraz usługi carsharingu, a także potwierdziły przyjętą tezę, iż sharig ekonomy jest koncepcją, która ma na celu zmniejszenie konsumpcjonizmu panującego na świecie i popularyzowanie gospodarki współdzielenia.

Literatura

References

- A European agenda for the collaborative economy, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and The Committee of the Regions*, Brussels, 2.06.2016, COM(2016) 356 final.
- Eckhardt, G.M., Bardhi, F. (2015). The Sharing Economy Isn't About Sharing at All. *Harvard Business Review*. Retrieved from: <https://hbr.org/2015/01/the-sharing-economy-isnt-about-sharing-at-all>
- Dombi, T. (2021, 30 maja). *Carsharing. Alternatywa dla posiadania samochodu*. Pozyskano z: <https://www.miastoitransport.il.pw.edu.pl/3.5konf2014.pdf>
- Godlewska, I., Szpilko, D. (2020). Carsharing – nowoczesna forma współdzielonego transportu w smart city. *Akademia Zarządzania*, 4(4), 130–147.
- Górska-Warsewicz, H., Czeczotko, M. (2018). *Przedsiębiorczość w nauce i praktyce. Zarządzanie – Rynek – Usługi – Żywność*. Warszawa: Wydawnictwo SGGW.
- Historia CarSharingu*. (2021, 28 maja). Pozyskano z: <https://panekcs.pl/aktualnosci/nauczni-doswiadczeniem-historia-carsharingu>
- Institut Keralla Research. (2019). *Rynek carsharing w Polsce 2019*. Pozyskano z: https://www.keralla.pl/res/files/SYGNALE/CAR%20SHARING/Raport_car_sharing_2019_27_08.pdf
- Koziół, J. (2021, 30 maja). *Sharing economy*. Pozyskano z: https://mfiles.pl/pl/index.php/Sharing_economy
- Larisch, R. (2021, 30 maja). *Car sharing*. Pozyskano z: http://91.227.202.234/static/uploads/LARISCH_Romuald_-_Car_Sharing.pdf
- Szołucha, M., Palutkinowicz, P., Kochman, O. (2017). *Ekonomia dostępu a wyzwania stojące przed polską gospodarką*. Warszawa.
- The Classification of the Status in Employment (ICSE' 93) ILO (1993), Fifteenth International Conference of Labour Statisticians, Report of the Conference*. (1993). ICLS/15/D.6 (Rev. 1). International Labour Office, Geneva.

Ziobrowska, J. (2017; 2021, 30 maja). *Sharing economy jako nowy trend konsumencki*. Pozyskano z: <https://www.repozytorium.uni.wroc.pl/Content/79622/download/>

Marta Kawa, dr nauk ekonomicznych. Adiunkt dydaktyczny Uniwersytetu Rzeszowskiego, Kolegium Nauk Społecznych, Instytutu Ekonomii i Finansów w Katedrze Marketingu i Przedsiębiorczości. Autorka licznych publikacji z zakresu ekonomii społecznej oraz spółdzielczości. Jej zainteresowania naukowe to ocena działalności przedsiębiorstw spółdzielczych i podmiotów ekonomii społecznej w Polsce.

Marta Kawa, PhD in Economics. Assistant professor at the University of Rzeszów, College of Social Sciences, Institute of Economics and Finance at the Department of Marketing and Entrepreneurship. Author of numerous publications in the field of social economy and cooperatives. Academic interests include the evaluation of the activities of cooperative enterprises and social economy entities in Poland.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3023-9085>

Adres/Address:

Uniwersytet Rzeszowski
Instytut Ekonomii i Finansów
Katedra Marketingu i Przedsiębiorczości
ul. Ćwiklińskiej 2a, p. 110
35-959 Rzeszów, Poland
e-mail: mkawa@ur.edu.pl

Aleksandra Nesterowicz, studentka I roku finansów i rachunkowości na studiach II stopnia, Uniwersytet Rzeszowski, Kolegium Nauk Społecznych, Instytut Ekonomii i Finansów.

Aleksandra Nesterowicz, 1st year student of Finance and Accounting at the 2nd degree (MA) studies, University of Rzeszów, College of Social Sciences, Institute of Economics and Finance, University of Rzeszów, College of Social Sciences, Institute of Economics and Finance.

Adres/Address:

Uniwersytet Rzeszowski
Instytut Ekonomii i Finansów
Katedra Marketingu i Przedsiębiorczości
ul. Ćwiklińskiej 2a, p. 110
35-959 Rzeszów, Poland
e-mail: aleksandra.nesterowicz@onet.pl