Rozmowa z Maciejem Pankiem, prezesem zarządu i właścicielem, PANEK S.A.

Maciej Panek, prezes zarządu i właściciel PANEK S.A. fot.mat. prasowe (www-wizerunekprofesjonalisty-pl)

Podczas Kongresu 590 uczestniczył Pan w panelu tematycznym „Elektromobilność – domena dużych miast czy przyszłość transportu krajowego”. Jakie główne wnioski płyną z tego wystąpienia?

Cieszę się, że tematyka elektromobilności na stałe znalazła się w agendach najważniejszych wydarzeń, które dotyczą rozwoju branży motoryzacyjnej, która może również wpłynąć na rozwój naszego kraju. Branża e-mobility zaznacza już swoją obecność w naszym kraju, ale jeszcze dużo pracy przed nami żeby dorównać takim państwom jak Niemcy, Holandia, nie wspominając już o Korei Płd., czy Chinach.

W 2017 roku zarządzana przez Pana spółka wprowadziła nową usługę, PANEK CarSharing, czyli system wynajmowania samochodów za pomocą telefonu komórkowego na minuty i kilometry. Jakim zainteresowaniem cieszy się ta usługa i jak przyczynia się do rozwoju Pana firmy?

Jestem zwolennikiem idei sharing mobility, a więc mobilności współdzielonej. Poza tym kilka lat temu postawiłem sobie za cel stworzenie biznesu, który ułatwi życie innym osobom i jednocześnie nie wpłynie negatywnie na środowisko. Dlatego w 2017 uruchomiliśmy projekt wynajmu samochodów na minuty – PANEK CarSharing. Startowaliśmy z poziomu 300 samochodów i jednego miasta. Teraz posiadamy prawie 1300 samochodów współdzielonych i za niedługo zwiększamy flotę o kolejne 1000 aut. Nie jesteśmy już tylko w stolicy, ale i Krakowie, Lublinie, Wrocławiu, czy Trójmieście. Każdego

miesiąca notujemy ponad 100 tys. przejazdów naszymi samochodami. Nasza flota samochodów wkrótce będzie największa na świecie pod względem obecności aut hybrydowych. Przywiązujemy również uwagę do historii, stąd obecność samochodów klasycznych, takich jak Polonez czy Maluch, które przybliżają szczególnie młodym kierowcom historię rozwoju motoryzacji w naszym kraju.

Jest Pan również Inicjatorem powstania UAB PANEK na Litwie i PANEK Mobility S.R.O w Czechach. Jakie są efekty tych przedsięwzięć?

To prawda, zdecydowaliśmy się również na wyjście z ofertą do naszych sąsiadów. Na Litwie działamy od początku 2017 roku i na podstawie naszych doświadczeń z rynku polskiego udało nam się m.in. wygrać przetarg organizowany przez związek litewskich portów lotniczych, dzięki czemu nasze biura będą obecne wzorem Polski, na lotnisku w Wilnie, Kownie i Palandze. W tej chwili mamy na Litwie miesięcznie kilkaset wynajmów i jako jeden z niewielu podmiotów organizujemy wynajmy pomiędzy tymi krajami. Natomiast inicjatywa w Czechach jest nowa. We wrześniu oficjalnie otworzyliśmy nasze biuro w porcie lotniczym w Pradze, natomiast plan wobec naszych południowych sąsiadów jest podobny jak w przypadku Litwy a wcześniej Polski, czyli stopniowe rozwijanie wachlarza usług i ekspansja na inne części kraju, jak również łączność za pomocą wynajmów z Polską, ale też z Litwą.

Proszę ocenić jak rozwija się rynek carsharingu w Polsce? Jakie są jego najważniejsze bariery rozwoju?

W moim przekonaniu CarSharing rozwija się bardzo dobrze i optymistycznie. Świadczą o tym chociażby liczby. Na podstawie raportu „Jak wspierać elektromobilność” Polskiego Instytutu Ekonomicznego można zauważyć tendencję wzrostową. Obecnie mamy prawie 4 tys. samochodów współdzielonych w Polsce, dostępnych w 12 miastach. Do 2025 roku

liczba ta ma wzrosnąć do 8,3 tys.Wyzwań jest wiele, tym bardziej, że carsharing jest usługą, która dopiero stawia pierwsze kroki w Polsce. Naszą usługą chcemy przełamać bariery mentalne w Polsce. Jesteśmy narodem, który lubi posiadać coś na własność: samochód, mieszkanie, dom etc. Chcemy swoją działalnością przekonać Polaków do współdzielonej mobilności i spowodować, że rozpoczniemy na poważnie myśleć o elektromobilności, a nie tylko przez pryzmat ciekawostki. Polska jest krajem, który dorósł do poważnej rozmowy o e-mobility. Dużym wyzwaniem dla nas jest również przezwyciężenie stereotypów oraz zwrócenie uwagi na podjęcie działań, które pomogą rozwinąć CarSharing. To m.in. budowa dodatkowych miejsc parkingowych, preferencyjne ceny za parkowanie, możliwość jazdy buspasem, rozpoczęcie budowy ładowarek dla samochodów elektrycznych, czy w końcu zachęcenie Polaków do wykorzystywania aut elektrycznych za pomocą m.in. dopłat do zakupu tych samochodów. Zdecydowanie potrzebna jest legislacja i uporządkowanie kwestii współdzielonej mobilności w polskim prawie. Zwróćmy uwagę, że CarSharing można traktować podobnie jak taksówki, a jedyną różnicą jest brak dodatkowej osoby, która przewozi użytkownika samochodu.

Dziękuję za rozmowę, Ryszard Żabiński