■Uber整個辦公室以開放式設計為主。 受訪者供圖

自2014年Uber進軍香港後，環繞共乘服務合法的爭議一直未有平息，上周五法院判決5名Uber司機無牌載客取酬和沒有第三保罪成。佘雋知明言歡迎規管，建議或可通過發出特定牌照予兼職司機以作監管。他指已積極循各種途徑與政府部門溝通，相信共乘有助改善交通工具服務質素、增加市民選擇、促進就業等，會與政府目標一致。共乘問題跨越交通、創科等範疇，他希望可與更多政府官員正面討論有關問題。

Uber積極與港府溝通

面對內地和新加坡推出不同的措施推動共乘，佘雋知認為對比大中華地區，香港修改法例保障新產業速度較慢。他指出，共乘服務受香港乘客歡迎，且創造就業機會，現時受法例禁止實為不公平，共乘不應該是罪行。「跟返幾十年前的法例，其實是不太對的。」他雖然認為修例不會一步到位，但現時可以討論什麼部分應先修改，不應將問題，或共乘這股世界潮流視而不見。在溝通過程中，政府考慮修例時顧慮的是什麼問題？佘雋知坦言：「我們都想問返佢（政府）。」

不單是Uber，很多共享經濟行業，如短租房間、P2P網貸等企業，在香港皆面對沒有合適法例規管的問題，現時在灰色地帶發展業務。如早前本報採訪為民宿網站Airbnb做房東管理的初企GuestReady，他們現有約30個房源，出租率約八成左右。不過與Uber一樣，GuestReady目前也不容於香港法例，民政事務總署《旅遊業條例》規定，少於28天的無牌短租，即屬犯法；任何人未有根據《條例》取得有效牌照而經營或管理旅館，亦屬犯罪，最高罰款20萬元。所以民宿經營也是見步行步。

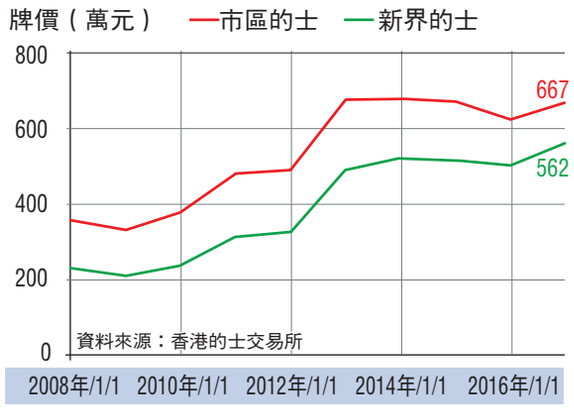
冀政策條例拆牆鬆綁

佘雋知認為，共享經濟要成功，最重要的是：「政府要有開明態度，還有讓企業勇於去嘗試的政策。」國務院總理李克強在今年的政府工作報告中支持共享經濟發展，佘雋知希望香港亦能有政策配合，令更多公司可以參與共享經濟的發展。他期望下一屆政府會更關注共享經濟，將之放入政策方向。

要發展共享經濟，除政府要有開明態度，在政策及條例上拆牆鬆綁外，佘雋知認為私營企業也可以負責推動社會風氣，讓更多人了解其帶來的好處。以共乘為例，除了市民有更多乘車選擇等貼身益處外，長遠而言可以減少路面擠塞，內地有報告顯示汽車數目因共乘減少；共乘也創造了就業機會，Uber香港現時約有1萬名司機，近80%是兼職，一些難以全職工作的人例如需要照顧孩子的母親，便可在空閒時賺取收入。佘雋知認為，香港市民對新事物的開放程度高，對創新科技企業有利，創新科技亦會是未來社會發展的趨勢。

■Uber希望透過輕鬆的工作環境，可以激發員工創意。劉國權 攝

近十年香港的士牌價



SHARE!
共享經濟發展
二之二

香港文匯報訊（記者 歐陽偉昉）進入「互聯網+」時代，尤其是隨着智能手機等移動互聯網終端的普及運用，共享經濟概念近年有如一股不可逆轉的洪流，在世界遍地開花。在香港，共享經濟也正在萌芽生長之中，不少年輕人透過互聯網、手機應用程式（App），將社會的閒散資源重新盤活聚集，作為創業的切入點。不過，共享經濟的一些新業務模式，衝擊了既得利益團體的利益，也與一些法例有牴觸，成為行業發展的主要難題。Uber（優步）香港區總經理佘雋知接受本報訪問時表示，共享經濟要成功，最重要是政府要有開放思維。

規範共享資源 讓經濟走得更遠

衝擊既得利益 牴觸現行法例 亟需政策解救

■佘雋知建議，港府可通過發出特定牌照予兼職司機以作監管。 劉國權 攝

輕鬆工作環境 激發員工創意

彈性工時

香港文匯報訊（記者 莊程敏）很多Start-up（初創企業）主張以開放輕鬆的工作環境，讓員工可以愉快工作，同時激發創意，Uber亦不例外。整個辦公室以開放式設計為主，主要分開Uber及UberEATS兩個部分；中心位置是開放式咖啡廳，設有長吧枱，方便員工開會聊天，隔壁亦有乒乓波枱。訪問當日正值午飯時間，除了有員工圍在吧枱食飯，還有兩個員工在打乒乓波，十足十入了一間青年中心。

免費早餐午餐 零食供應無限

Uber傳訊部總監Katie Lee表示，每日公司均會有簡單的早餐提供，逢星期二、星期四更有午餐供應。平日吧枱位置會放置很多不同飲品及小食，小食包括有生果、餅乾、果仁、公仔點心等，無限量補充，最重要的是員工可免費享用。除了環境輕鬆自在，原來連工時亦非常靈活，Katie指：「我哋通常無限返幾點放幾點，總之做完嘢就走得。」對於OT（加班）當食生菜的一般香港打工仔而言，真是要大叫一聲：「這些機會……」。

■Uber的Office有無限量零食供應。 受訪者供圖

Uber的辦公室亦不乏共享經濟概念，因員工數量眾多，座位有限，員工大多沒有特定的座位，主要是先到先得；員工如出差或放假亦可以騰空位置出來讓別人享用。Katie補充，這個是Uber於去年10月底才搬進使用的新辦公室，面積達9,000平方呎，較上環舊辦公室大三四倍，辦公室的設計意念在於加強人與人之間的聯繫。

平衡利益分配 考驗政府智慧

進退維艱

《時代》雜誌將「共享經濟」列為改變世界的十大觀念之一，共享經濟近年在世界各地皆有長足發展。2015年，共享經濟在全球的市場交易規模約8,100億美元，中國共享經濟規模約1.95萬億元人民幣。這個「要用才租」的模式，方便又省錢，減少廢物並善用地球資源，是一種值得提倡的可持續消費模式。不過到了香港，發展碰到很大的阻力，且主要來自市場既得利益者。

發展要顧及社會穩定

事實上，不論是飽受爭議的叫車應用程式（App）Uber，還是民宿網站Airbnb等共享經濟形式的公司，皆無可避免要面對一群本已存在的既得利益者。一個簡單的經濟概念：目前本港有逾1.8萬部的士，每張的士牌市價約660萬元，即的士的經營權接近1,200億元。

現時有關的士牌的資產，大多抵押在本港銀行，一旦本港容許Uber經營，的士牌的價值便「歸零」，銀行可能需要作出逾千億元的撇賬。加上大量的士司機失業，更重要是的士司機若然來一個「堵路」式反撲，這個責任由誰負責？

對於政府來說，在批出眾多專營牌照或利潤管制協議的香港，電力、小巴、巴士、渡輪、隧道、廣播和電視等，開放市場必會觸動相關公司的利益。政府鼓勵他們為達到取得專營權／利潤管制協議所作出的前期投資，是否由公帑全數賠償？大家可能沒有想過，一些公用服務，假如沒有這些專營的誘因或保障，可能會沒有公司來投資，最終可能由政府來做。在官僚體制下，社會的付出只會更多，資源運用及效率不會變得更好。可見這會是一個十分棘手的事情，法律條例和監管機制的寬鬆或收緊，皆會牽一髮而動全身，對經濟發展和社會安定有至關重要的影響。

創新將牽一髮動全身

全球現時多個地方也有出現這種抵制開放市場的行動，例如台灣就要Uber退出市場，又例如數百名南非的士司機於上周癱瘓南非首都機場的周邊道路，以表達他們對Uber的不滿。包含倫敦、匈牙利、新德里等地，的士業界皆群起反抗，Uber至今也沒能在日本落戶。

的確，由於法制及城市設計功能的不同，香港在共享經濟的發展方面較為遲緩，直至Airbnb及Uber兩大共享經濟代表企業，分別於2012年及2014年先後進入香港，社會才真正討論起來。香港政府經常說要發展創新科技，但隨着共享經濟的成長會打擊到一眾既得利益者，現行法律與一些共享經濟活動的衝突也愈加明顯。

理論上，共享經濟能夠減少浪費地球資源，也讓出租者獲得一定的經濟利益，是相當良好的理念。不過本港由於是高度資本主義社會，共享理念知易行難，這不一定全歸咎於政府及法例，而是本港的既定利益分配制度難以動搖。所以，在便利市民、善用資源、發展新興經濟、與既得利益團體利益之間如何平衡，考驗政府的智慧。

■香港文匯報記者 周紹基

網絡付費平台成電影新出路

香港文匯報訊 國際影視展正於灣仔會展中心舉行，在前日的研討會上，網絡付費電影是其中一個受關注的話題。北京淘夢網絡科技首席執行官兼創辦人陰超認為，隨着電子付費模式在內地已見成熟，網上付費看電影已成為年輕人的新趨勢。他指，以內地現時約5億視像用戶、平均每人兩個戶口、消費200元（人民幣，下同）計，市場規模就是200億元。

市場規模料達200億元

陰超表示，付費電影是觀看6分鐘後才開始收5元，去年這方面的票房收入約15億元，等於2004年內地電影市場的票房。不過以內地現時約5億視像用戶、平均每人兩個戶口、消費200元計，將是200億元的市場。他強調：「網絡電影的題材要符合網絡觀眾的口味，內容要創新及有趣，網絡製作亦為年輕創作人提供一個新平台。」

嘉映影業董事長覃宏認為，網絡付費電影帶來新商機：「以往只是簡單賣版權，當年《南京南京》以60萬元賣給搜狐，去年《使徒行者》賣4,000萬元都算少，因為票房達6億元。」他提到，內地視像網絡數目雖然增加，令影片版權費收入上漲，但同時網絡觀眾對內容品質要求亦高。因此，挑戰是如何把網劇內容結合電影口味，而並非單把票房高的電影，改成網劇便能保證成功。

萬達影視傳媒總經理蔣德富也表示，網絡為小成本電影提供新出路，尤其是院線同期排片數目有限：「優秀的小眾電影或能在網絡平台找到生存空間。」他亦寄語電影人要跟貼潮流趨勢：「有個別導演拍片很慢，可能籌劃到完成拍攝需時幾年，但潮流走得急，幾年後，觀眾口味或已改變。」

蔣德富補充，互聯網亦提供極好的宣傳平台：「以往影片上映，演員需要到不同城市作推廣，但他們檔期緊湊，最多只能去幾個；但我們早前在網上辦《長城》的首映禮，在線互動的網絡觀眾超過2,000萬，可見其發展潛力，亦這可帶來創新的營銷思維。」蔣德富亦指，電影人要作數據分析，清楚了解觀眾的需要。他引用自己公司的統計，指出受訪的16歲至30歲觀眾對進口電影的喜好；有25%表示喜歡動作片、18%喜歡科幻。「業界要特別掌握16歲、17歲觀眾的口味，因為未來他們就是主流的電影觀眾。」

亞太區需求增 港機看好行業前景

香港文匯報訊（記者 陳楚倩）香港飛機工程（0044）昨公佈截至去年底止全年業績，錄得股東應佔溢利9.75億元，按年增長1.1倍。每股基本及攤薄盈利5.86元，第二次中期股息派0.92元。公司去年撇除出售新加坡航空發動機維修服務收益淨額，以及有關商譽和廠房、機器及工具的減值支出，調整後溢利為5.12億元，按年增長8.18%。行政總裁鄧健榮昨於業績會上表示，飛機維修市場競爭愈來愈大，但同時航空業發展迅速，單計未來20年，空中巴士及波音兩大飛機製造商的年產量分別均超過3萬架，當中40%飛機交付亞洲區。在這一形勢下，相信亞太區的航空需求將帶動維修行業需求，故看好行業前景。

對於期內美洲業務虧損擴大，公司財務董事龍雁儀指出，這是因為受到一筆過減值撇賬影響，預計今年再無一筆過支出，其表現可錄得改善。她續指，就美洲機身維修業進行生產率改善工作，預料可對今年的機身維修業有正面影響。座椅業務亦有進步，合約有所增長。

廈門項目待批

鄧健榮亦表示，美洲客艙整裝業務正值投資期，故前期投入資源較多。除了傳統維修外，可加入客艙設備的代工生產業務，例如座椅及行李箱等，認為相關業務發展潛力大。他強調，美洲業務在流程等方面仍有很大改善空間，希望可盡量做好，但不預測何時會扭虧為盈。另外，廈門市政府宣佈翔安新機場將於2020年投入運作，惟相關項目仍有待發改委批准。鄧健榮談到該話題時表示，不擔心集團會不獲批在新機場興建新維修庫，雖然搬遷可能會增加集團投資，但亦有助提升設施質素。