



# 專訪 Uber 香港總經理

Sam Gellman 指 UberTAXI 司機全是香港持牌的士司機。

Uber 服務在不少地方被視為經營“白牌車”業務，因而被禁，不過 Uber 在香港便選擇完全依照香港法例經營，例如 UberTAXI 除了預約費外，其餘費用一律跟隨香港的士叫車收費規定，Uber 在港亦即只扮演類似的士叫車的角色，而 UberBLACK 也是與本地持牌豪華房車出租公司合作，盡量減少與監管部門間的爭議。

## 規管下運作 無懼翻版台北

Sam Gellman 指出，Uber 一直希望能在監管框架內運作，並積極與監管部門合作，希望將新技術帶到每個城市。他認為，在加強公共運輸安全、提高交通效率、減少交通擠塞和路面車量等問題上，Uber 與監管部門的利益一致。對於 Uber 在德國和西班牙等地被禁，Sam Gellman 坦言自己無法就兩地業務發表意見，但他以中國內地和美國 14 個城市為例，指出近期已愈來愈多城市制

的士電召程式 Uber 近年在全球迅速崛起，但同時引起多國監管部門注意，西班牙、德國、印度和泰國等地相繼禁止 Uber 運作。Uber 去年初進軍香港，並先後推出 UberTAXI 和 UberCARGO 兩項貼近香港市場需求的服務，Uber 會否擔心在港面臨更多監管？又如何確保司機素質？香港文匯報專訪了 Uber 香港總經理 Sam Gellman，請他談一談對監管爭議和乘客安全的看法。

香港文匯報記者 余家昌

訂相關法律，把手機電召程式納入規管，他相信這將會成為趨勢，長遠解決監管爭議。

不過監管壓力可能隨時出現，例如 Uber 進軍台北一年多一直相安無事，但近兩三個月卻接連被監管部門針對，面臨被禁危機，被問到會否擔心同樣情況在港重演，Sam Gellman 很有信心地說不會。他指出，香港是走在時代尖端，帶領世界向前的城市之一，社會和政府對新技術接受程度很高。

## 因應港人愛豪 狙擊電召貨 Van

UberBLACK 房車應召和次一級的 UberX 應召服務，是 Uber 在全球主要經營模式，不過目前在香港就只有 UberBLACK、UberTAXI（香港是全球第三個推出此服務的城市）和本月初新推出的 UberCARGO。被問到為何未有在港推出 UberX，Sam Gellman 表示，因為單靠的士和房車業務已獲得龐大商機，尤其香港的士業發展完善，全港多達 1.8 萬輛的士。他表示，香港人喜歡“多選擇”，所以會喜歡較豪華的 UberBLACK，該業務增長也非常好。

UberCARGO 是 Uber 在港以至全球的新嘗試，Sam Gellman 表示，推出這項服務主要是由於香港貨 Van 市場商機龐大，並有信心憑品牌效應，能夠與其他本土貨 Van 電召程式競爭。去年曾經有白牌貨 Van 司機涉嫌利用電召程式接載非載貨乘客被捕，Sam Gellman 表示，相信 Uber 用家和司機不會出現這類問題，因為 Uber 同時提供的士和貨 Van 服務，且兩者收費不同，乘客自然會按需要選擇，Uber 也會教導貨

Van 司機，確保不接載非載貨乘客。

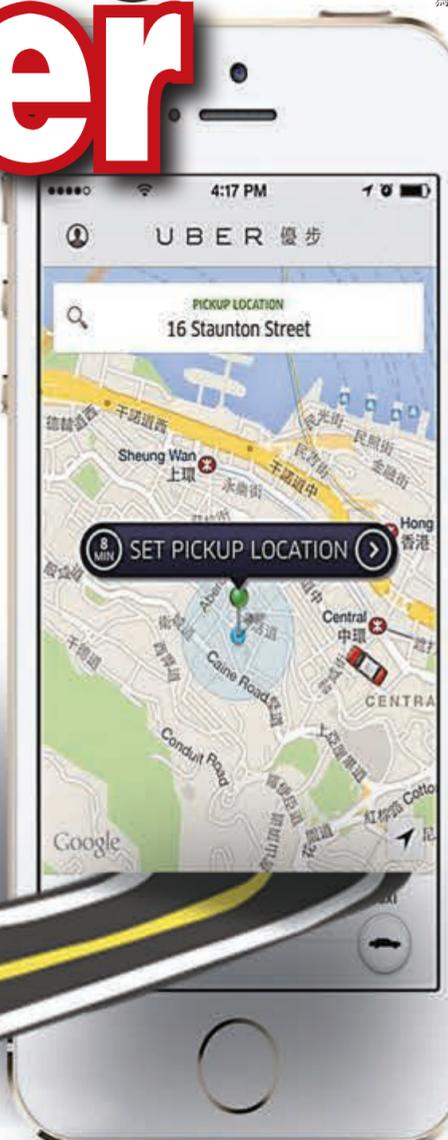
## 嚴格審查司機 免蹈印覆轍

Uber 在其他地區面對的另一項主要爭議是司機犯罪問題，印度、波土頓等地近期相繼有 Uber 司機涉嫌性侵犯乘客被捕，Sam Gellman 強調公司會確保司機素質，以 UberCARGO 為例，公司會對每名貨 Van 司機進行嚴格且長達數日的背景審查，他更表示這是香港其他競爭對手未曾做過的。而 UberTAXI 司機則全是香港持牌的士司機，所以毋需額外審查。



# 電召程式納入規管成趨勢

# 殺到香港



## 順風車 app 挑戰車廠 美車銷量或減半

汽車業的盛衰過去一直與全球經濟狀況緊密相連，但業界面臨的下個危機可能並非經濟重陷衰退，而是 Uber 及 Zipcar 等電召程式 (app) 的威脅。分析指，近年興起的電召 app 長遠或令“順風車”變得流行，製造更多“無車一族”，進一步減少對汽車的需求，打擊各大車廠。

但想到平時只會在周末外出，“租車顯然更划算。”法國企業博洛雷已早著先機，期望在將來的租車市場分一杯羹，繼里昂及波爾多後，公司計劃在倫敦經營租車服務，於 2016 年前添置 3,000 部電動車，估計投資達 1 億英鎊。

部分傳統車廠已做好準備迎戰，德國寶馬已在德國、奧地利、美國及英國倫敦試行共乘汽車；福士亦在多個城市營運租車服務，車隊規模達 1.25 萬架。分析指車廠未來或會轉為生產小型汽車，盡量加快換車頻率以挽救銷量。

## 大車廠拆招

外國由於租車業務不發達，駕駛者傾向買車，方便出門，但電召 app 卻令租車或分享汽車變得更方便。ARK 投資管理公司估計，只要電召 app 市佔率突破 5%，便能形成足夠規模，令人願意用 app 租車，增加的客源又會鼓勵更多司機加入網絡，形成良性循環。ARK 更預言，美國汽車銷量最終或因電召 app 暴減一半。

ARK 總裁伍德形容養車成本高昂，但只會在出門時才用到，若與其他人士分享汽車，分擔汽油、保養及保險等費用，對租賃雙方均有利，相信會有大批消費者轉為用 app 租車。在倫敦任職公關的朗比洛明言，自己考慮過買車，

## 法律爭議礙擴張

目前電召 app 方興未艾，除 Uber 旗下的 UberPop 外，Zipcar、Hertz 等 app 亦提供類似服務，選擇不少。然而，用 app 租車是否合法，在各地仍面臨大爭議，印度、泰國、西班牙及荷蘭上月先後向 Uber 發出禁令，其中印度 Uber 強姦案更打破其服務安全的形象，為電召 app 發展蒙上陰影。

## Lyft Sidecar 加入戰圈 難威脅 Uber

的士電召程式 (app) Uber 大受歡迎，甚至威脅傳統的士業界，近期卻先後在印度及美國發生 Uber 的士司機性侵犯乘客案件，高層更被揭發企圖收買傳媒“消毒”，聲譽嚴重受損，部分生意流向同類程式 Lyft 及 Sidecar。但分析指其他競爭者規模及資本相差太遠，要壓倒 Uber 談何容易。

## Uber 頻爆醜聞 美國人籲刪 app

Uber 頻爆醜聞後，有美國人在微博 twitter 呼籲刪除該 app，部分人轉投 Lyft 及 Sidecar。兩個程式的發言人表示近期下載人數及乘客量有增長，Sidecar 在洛杉磯的客量更增長五成。

這幾個 app 提供的服務其實不同。Uber 規模最大，針對不同客源提供多種服務，如向商務客提供豪華房車服務的 Uber BLACK。相反 Lyft 只提供收費順風車，客源較窄；Sidecar 用家電召時須表明目的地，容易令司機不願接載。

Altimeter Group 總分析師索利斯指，多數顧客

其實不太重視負面新聞，認為 Uber 只要保障信用卡私隱及夠方便，即能保住客源。



## 臨多國訴訟禁制

Uber 成立短短 5 年間發展迅速，業務擴至全球，然而近月接連發生旗下的士司機強姦乘客事件，加上聘用無牌司機，在各地面臨法律訴訟，多國政府紛紛封殺電召車程式 (app)。

## 印女被姦

上月初印度一名 25 歲女子利用 Uber 電召的士歸家期間遭司機強姦，當局其後頒令要求停止一切以 app 運作的召車服務，直至有關公司向當局登記。

## 監管爭議

德里當局指 Uber 提供的車輛必須註冊為電召的士，的士司機須取得商業牌照並受監管。Uber 回應稱不會審查司機背景，認為應由印度政府發牌時作審查。泰國當局指 Uber 聘用私人車輛而非登記的士提供服務屬違法。

## 被控誤導

美國三藩市及洛杉磯檢察官控告 Uber 誤導乘客會篩走有案底的司機，要求禁制 Uber，直至符合加州法例。Uber 早前亦在歐洲掀起風波，多市共逾 3 萬名的士司機不滿被搶飯碗，堵路示威。

## 基金總裁：Uber 412 億美元估值過高

Uber 於半年前集資時，公司估值為 170 億美元，上月初再次集資時，已飆升至 412 億美元。財富管理基金 Destination Wealth Management 行政總裁 Michael Yoshikami 認為，儘管 Uber 收入每半年倍升，但實體資產欠奉，估值明顯過高。

Uber 不斷擴大服務，包括提供優惠吸引司機加入及試辦送貨服務等，有人看好它將成為運輸業重要力量。然而，考慮到其他電召程式 (app) 加入並瓜分市場，未來收入能否支持高估值實屬疑問。

Uber 業務仍面對重大風險，包括私營電召服務的監管及稅務問題，或需如正規的士般接受政府嚴格監管及繳稅。美國內華達州去年底向 Uber 頒布禁制令，指它有不公平優勢，Uber 被迫暫停當地服務；旗下 UberPop 服務亦遭法當局指違法，正等候判決，可能遭受禁制。

分析指現時低息環境帶來大量熱錢，投資者欠缺選擇下，不少資金投向高回報的科技企業。市場憧憬 Uber 在全球的增長前景，令其價值被高估。



Uber 去年初進軍香港，先後推出 UberTAXI 和 UberCARGO。