



陳繁昌教授，香港科技大學校長。出身筲箕灣阿公岩，獲獎學金遠赴美國加州理工學院修讀本科及碩士課程，並在史丹福大學攻讀博士。美國國家科學基金助理署長，陳教授大半生尋找教研夢，對教育、科技發展、培育年輕一代亦有獨到見解。

共享

「享經濟」一詞，近年成為環球潮語，這概念把未用盡的資源重新分配，如汽車（Uber）、房間（Airbnb）、單車（ofo）等，令資源持有人獲取利潤。的士業及酒店業等的「既定」經濟模式受到前所未有的衝擊。面對着消費者的愛、既得利益團體的恨，政府為平衡雙方利益，置身兩難局面。

共享經濟現處起步階段，日後必定有更多行業受到破壞。年輕的創業者不斷築夢，投資者亦不吝注入資金支持。不少港人日夜聽到傳媒吹捧這概念，定必會想知道整場爭論是甚麼一回事；在這裏我想分享一下我使用Uber的經驗，讓讀者了解一下共享經濟運作模式。

我雖從未在香港用Uber叫車，但過去一年，我在倫敦、紐約、多倫多、華盛頓、波士頓及三藩市等城市則是常客，都靠Uber往返機場或長途公共交通工具接駁轉乘。我對Uber的用後感普遍正面：不用五分鐘便成功叫車；預知收費，不用怕被兜路；司機資料公開，以策安全；乘客可選汽車級數；預約後即時取消不另收費；電子收據方便存檔紀錄；而且從不拒載。乘坐Uber，就如擁有自己的私人司機，Uber會向司機收取兩成車資作手續費，並對司機及其座駕評級以保障乘客安全。在某些城市如三藩市，Uber更會為乘客購買保險。

我與Uber司機交流，發覺他們普遍歡迎這運作模式；不少Uber司機都是兼職幫補家計，他們都會同時上幾個台（如Lyft、Juno、Grab等），以取得最多賺外快機會。Uber提供的彈性上班時間適合他們

Uber——新經濟的先驅者

個人需要，最好之處還在於他們「無老闆」。

本港就Uber發生的爭論，其實與外國個案大同小異，如合法性、牌照要求、安全性及與既得利益團體衝突等；但據我觀察，在上述城市，Uber最後都會與地方政府達成共識，取得雙贏成果。這也許是後者明白無謂與時代作對；外國某些機場，已設有「手機程式預約車」專區及路牌，方便追上科技潮流的乘客，正是時代轉變的好例子。在西方民主社會，政客不回應民眾訴求，休想保住飯碗。

Uber之所以能成為現實，與科技進步不無關係；假如沒有GPS，如Google Map/Waze般的駕駛指南程式、無線上網及智能手機，Uber打從一開始就不會存在。我想，在不久的將來，更多年輕創業者及他們背後的投資者將會陸續在更多產業帶來翻天覆地的衝擊，為環球社會帶來更多轉變，譬如會不會出現一個教育界及顧問界Uber，以共享經濟模式分享知識和智慧？隨着共享思維不斷擴散，年輕一代可能將不會在對購買這些資源（如汽車及房屋）等再感興趣；要使用時才共享不是更方便嗎？環球政府未來必須與時並進，修改舊經濟遊戲規則，在方便消費者和安全間取得平衡。生活在如斯亂世，也許不是一件壞事！



如斯亂世，也許不是一件壞事！