

# 专家问诊共享经济：伪共享已死 新租赁当立

本报实习记者 刘颖  
记者 李晖 北京报道

当《中国经营报》记者在百度搜索里输入“共享单车押金”这个词后，相关新闻竟然达到499万条。可见，尽管共享单车行业的倒闸风波已经过去大半年了，但押金问题所带来的社会影响仍在持续发酵。

据统计，去年下半年开始，酷骑、小蓝单车等近10家共享单车陆续宣布破产，直接导致至少15亿元的押金至今无法退回，波及

## 押金背后是一门金融生意？

很多行业人士说：你以为共享单车是租赁行业？其实人家是做金融的。这一语道出了问题的关键。“当低廉的租赁费用不足以维持共享单车企业的运营成本时，押金和预付费用就成了其重要的盈利模式。”复旦大学东方管理研究院院长、管理学院企业管理系主任苏勇分析道。

事实上，押金并不是共享单车独创的模式。在共享单车出现之前，住房出租、图书馆借书、光碟租赁等都广泛通行押金制度，生于行业规则，多行于物品租赁。

此前，2017年8月，交通部和国家发展和改革委员会等10个部门联合出台《关于鼓励和规范互联网

## 信用能否破解押金难题？

政府在加强押金监管的同时，市场已做出了选择。目前可以看到，业内都在推崇“免押金”模式。正如分析人士所言，“解决押金问题最好的方式就是不收押金。”

事实上，免押金也是国家致力推动的事情。

2017年5月22日交通运输部对外发布《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见（征求意见稿）》，要求各地统筹发展互联网租赁自行车，但不鼓励发展互联网租赁电动自行车，同时鼓励共享单车企业免押金提供服务。

2017年8月8日，交通部、住建部联合发布《关于促进小微客

车租赁健康发展的指导意见》，为共享汽车行业带来更多期待。比如，通过停车费优惠等方式，推动在城市路内停车泊位的“随取随还”；鼓励信用模式替代押金管理，让信用良好的优质用户享受到低押金，甚至免押金的差别化服务。

在电子商务研究中心共享经济专家陈礼腾看来，押金的本质就是一种信用担保，在移动互联网时代，信用成为用户的第二个“身份证”。用户的各种消费行为逐渐形成各自的信用标签，而信用的好坏也影响着用户之后的消费。因此，信用体系的出现还可以很好地替代押金的作用。

网租赁自行车发展的指导意见》，其中明确规定：企业对用户收取押金、预付资金的，应严格区分企业自有资金和用户押金、预付资金，在企业注册的开立用户押金、预付资金专业账户，实施专款专用，接受交通、金融等主管部门监管，防控用户资金风险。

针对押金监管的问题，上海社科院研究员、新经济产业国际竞争力研究中心主任汤蕴懿则建议，政府可以向单车企业征收部分预存款。“收取预存款在实体经济并不新鲜，比如美容店、饭店等在开设时，政府都会收取部分费用来防止企业倒闭带来的风险。”

苏勇表示，“互联网发展的迅猛之势与法律的滞后性导致了押金问题的出现，”在他看来，现阶段共享单车的监管主体和监管政策有待进一步明确。

此外，中国人民大学副校长吴晓求曾在接受采访时指出，“共享经济”有两个特点：一是人人参与，人人都是社会进步和经济发展的推动者，都可以分享资源、信息和财富；二是门槛低、起点快、周期短。因此，对其的监管不能惯性沿用以前的方式，否则只能既限制了新的发展，又没有监管到想监管的点上。

事实上，在现有法律框架下，单车押金由于属性特征，虽然出现各种形式的银行托管监管，仍旧难

以做到绝对意义上安全，而这种风险往往要在企业资金链吃紧或断裂之时才能充分暴露。从这个意义上看，押金模式已经在往范围更大更广的金融领域演化，它的存在始终如定时炸弹。

“押金被挪作他用并不是一个新生事物，然而，当其被赋予互联网的属性之后，其传播速度之快、影响力之大就形成了规模效应。押金的动向问题也就前所未有地引起了全社会的广泛关注。”苏勇直言。

在业界人士看来，押金问题由于涉及消费者端，波及范围更大，存在演化为金融风险的可能，解决起来也尤为迫切。

一些第三方信用平台的数据和实践正在验证这一趋势。据芝麻信用提供数据显示，在其生活平台，接入的租赁类商户已经覆盖了21个行业，300多种商品，并行生出珠宝、艺术品、包包、家居等近十个创新场景和品类。

清华大学交通所副研究员杨新苗指出，相对于押金而言，信用体系更加全面，涉及更加多元、效果更好。如今，企业愿意推行信用免押金的模式，也是大势所趋。

业内人士指出，随着国内加大对信用体系建设力度，以芝麻信用为代表的第三方信用机构快速发展，供给与需求两者之间的信任难题有望解决，在共享单车、充电宝、服装及3C产品租赁等越来越多的场景中，信用担保已经取代了传统押金担保，成为了新租赁经济的一项“基础设施”。

另一方面，共享单车的出现，既

方便了大家的短途出行，但也产生了小部分将共享单车私占的情况。哈罗单车的免押金实践经验显示，芝麻信用免押的用户骑行行为最为文明，而单车私占甚至破坏的行为更多是发生在非信用免押的用户身上。这一现实情况值得行业和单车企业高度重视，怎样保护共享单车的本来社会价值、不被破坏或私占，哈罗单车的免押实践说明信用约束或许是目前比较有效的方式。

另外，对共享单车市场本身而言，2018年也将是市场理性回归的一年。免押金也使得共享单车的盈利点重新回归到租赁费用本身。那么如何降低成本，扩大市场占有率就成了共享单车企业发力的着眼点。

“免押金是个好事！”这是当时听说这个模式后，焦清哲的第一反应。

“共享经济的核心理念就是契约精神，背后是信用，健全的信用体系是共享经济的基础。”陈礼腾表示，完善的信用体系可以将共享经济中的不安全因素最大限度地排除在外，同时，由共享经济体系中产生的用户违约违规失信行为，也可以为信用系统评估个人信用级别提供重要依据。

“押金确实是保障了商户的利益，但是把风险留给了用户。”苏勇指出，如今信用免押金模式推出后，企业可以用芝麻信用的大数据克服风险，于企业和用户而言，是一个双赢的状态。

根据国家统计局2017年11月6日发布的《信用助力分享经济发展报告》指出，从2016年1月到2017年4月，以芝麻信用为代表的系列信用服务促进分享经济迎来“指数级”增长，分享经济用户数均增长12.7%，日均用户活跃度增长了8.7倍，信用免押金正成为趋势。

对此，北京大学光华管理学院教授雷莹补充道，被200元的押金“吓”退的用户分为恶意使用者和不相信押金安全性的良好使用者两类。免押金模式背后的信用体系决定了，这种模式能够拉到的“新用户”是后者。因此免押模式不仅增加了用户的量，也提高了用户群的“质”。

11月6日发布的《信用助力分享经济发展报告》指出，从2016年1月到2017年4月，以芝麻信用为代表的系列信用服务促进分享经济迎来“指数级”增长，分享经济用户数均增长12.7%，日均用户活跃度增长了8.7倍，信用免押金正成为趋势。

对此，北京大学光华管理学院教授雷莹补充道，被200元的押金“吓”退的用户分为恶意使用者和不相信押金安全性的良好使用者两类。免押金模式背后的信用体系决定了，这种模式能够拉到的“新用户”是后者。因此免押模式不仅增加了用户的量，也提高了用户群的“质”。

以收押金为生，一辆单车可以让多人交押金，最后经营不善倒闭了就跑路。“从这一点上来看，这种行为就是借助共享经济的名义来进行非法集资。”

上述人士表示，如果没有资本和市场的过分关注，如果没有押金这样的“后路”，摩拜和ofo们或许可以跑得更加稳健。“真想共享经济，就永远不要打押金的注意。”

其实押金问题并非没有解决之道，从去年起，芝麻信用就一直在各行各业力推信用免押金的模

式，业界也把这种基于契约精神和信用机制的模式称之为新租赁经济，与之前的伪共享最大的改变是，是用信用替代了押金，既能保护商户的资产，也能维护消费者的利益。此前ofo也曾在全国多个城市接入了芝麻信用免押金，不过后来因为资金压力、盈利难题等种种原因，又重走了收押金的回头路。

百亿押金问题如何破解？新租赁经济如何接棒？对此，记者采访了多位对此长期关注的行业专家，共同来破解共享经济困局。

近日，知名投资机构青山资本撰文表示，在很长一段时间里，社会主流价值所信奉的都是“买不起才租”，但随着新租赁经济的崛起，这种消费观念正在改变。

凯文·凯利对未来的十二个趋势预言中就提到过：“未来资源的使用权将比所有权更重要，人们将通过获得服务的方式取代‘占有’实物。”

青山资本表示，以“租”为核心要素的新消费主张的已然崛起，除了手机租赁、衣物租赁、智能硬件租赁、奢侈品租赁乃至玩具租赁等横跨多行业的租赁平台不断出现，公开信息显示，2017年近30%的创业项目都和新租赁经济有关。

新租赁经济就是引入信用机制成为基础设施，以信用机制取代了传统租赁中的押金机制，来保护买卖双方合法权益，这正成为一种趋势。

一些第三方信用平台的数据和实践正在验证这一趋势。据芝麻信用提供数据显示，在其生活平台，接入的租赁类商户已经覆盖了21个行业，300多种商品，并行生出珠宝、艺术品、包包、家居等近十个创新场景和品类。

清华大学交通所副研究员杨新苗指出，相对于押金而言，信用体系更加全面，涉及更加多元、效果更好。如今，企业愿意推行信用免押金的模式，也是大势所趋。

业内人士指出，随着国内加大对信用体系建设力度，以芝麻信用为代表的第三方信用机构快速发展，供给与需求两者之间的信任难题有望解决，在共享单车、充电宝、服装及3C产品租赁等越来越多的场景中，信用担保已经取代了传统押金担保，成为了新租赁经济的一项“基础设施”。

另一方面，共享单车的出现，既方便了大家的短途出行，但也产生了小部分将共享单车私占的情况。哈罗单车的免押金实践经验显示，芝麻信用免押的用户骑行行为最为文明，而单车私占甚至破坏的行为更多是发生在非信用免押的用户身上。这一现实情况值得行业和单车企业高度重视，怎样保护共享单车的本来社会价值、不被破坏或私占，哈罗单车的免押实践说明信用约束或许是目前比较有效的方式。

另外，对共享单车市场本身而言，2018年也将是市场理性回归的一年。免押金也使得共享单车的盈利点重新回归到租赁费用本身。那么如何降低成本，扩大市场占有率就成了共享单车企业发力的着眼点。

“免押金是个好事！”这是当时听说这个模式后，焦清哲的第一反应。

“共享经济的核心理念就是契约精神，背后是信用，健全的信用体系是共享经济的基础。”陈礼腾表示，完善的信用体系可以将共享经济中的不安全因素最大限度地排除在外，同时，由共享经济体系中产生的用户违约违规失信行为，也可以为信用系统评估个人信用级别提供重要依据。

“押金确实是保障了商户的利益，但是把风险留给了用户。”苏勇指出，如今信用免押金模式推出后，企业可以用芝麻信用的大数据克服风险，于企业和用户而言，是一个双赢的状态。

根据国家统计局2017年11月6日发布的《信用助力分享经济发展报告》指出，从2016年1月到2017年4月，以芝麻信用为代表的系列信用服务促进分享经济迎来“指数级”增长，分享经济用户数均增长12.7%，日均用户活跃度增长了8.7倍，信用免押金正成为趋势。

对此，北京大学光华管理学院教授雷莹补充道，被200元的押金“吓”退的用户分为恶意使用者和不相信押金安全性的良好使用者两类。免押金模式背后的信用体系决定了，这种模式能够拉到的“新用户”是后者。因此免押模式不仅增加了用户的量，也提高了用户群的“质”。

11月6日发布的《信用助力分享经济发展报告》指出，从2016年1月到2017年4月，以芝麻信用为代表的系列信用服务促进分享经济迎来“指数级”增长，分享经济用户数均增长12.7%，日均用户活跃度增长了8.7倍，信用免押金正成为趋势。

对此，北京大学光华管理学院教授雷莹补充道，被200元的押金“吓”退的用户分为恶意使用者和不相信押金安全性的良好使用者两类。免押金模式背后的信用体系决定了，这种模式能够拉到的“新用户”是后者。因此免押模式不仅增加了用户的量，也提高了用户群的“质”。

以做到绝对意义上安全，而这种风险往往要在企业资金链吃紧或断裂之时才能充分暴露。从这个意义上看，押金模式已经在往范围更大更广的金融领域演化，它的存在始终如定时炸弹。

“押金被挪作他用并不是一个新生事物，然而，当其被赋予互联网的属性之后，其传播速度之快、影响力之大就形成了规模效应。押金的动向问题也就前所未有地引起了全社会的广泛关注。”苏勇直言。

在业界人士看来，押金问题由于涉及消费者端，波及范围更大，存在演化为金融风险的可能，解决起来也尤为迫切。

一些第三方信用平台的数据和实践正在验证这一趋势。据芝麻信用提供数据显示，在其生活平台，接入的租赁类商户已经覆盖了21个行业，300多种商品，并行生出珠宝、艺术品、包包、家居等近十个创新场景和品类。

清华大学交通所副研究员杨新苗指出，相对于押金而言，信用体系更加全面，涉及更加多元、效果更好。如今，企业愿意推行信用免押金的模式，也是大势所趋。

业内人士指出，随着国内加大对信用体系建设力度，以芝麻信用为代表的第三方信用机构快速发展，供给与需求两者之间的信任难题有望解决，在共享单车、充电宝、服装及3C产品租赁等越来越多的场景中，信用担保已经取代了传统押金担保，成为了新租赁经济的一项“基础设施”。

另一方面，共享单车的出现，既方便了大家的短途出行，但也产生了小部分将共享单车私占的情况。哈罗单车的免押金实践经验显示，芝麻信用免押的用户骑行行为最为文明，而单车私占甚至破坏的行为更多是发生在非信用免押的用户身上。这一现实情况值得行业和单车企业高度重视，怎样保护共享单车的本来社会价值、不被破坏或私占，哈罗单车的免押实践说明信用约束或许是目前比较有效的方式。

另外，对共享单车市场本身而言，2018年也将是市场理性回归的一年。免押金也使得共享单车的盈利点重新回归到租赁费用本身。那么如何降低成本，扩大市场占有率就成了共享单车企业发力的着眼点。

“免押金是个好事！”这是当时听说这个模式后，焦清哲的第一反应。

“共享经济的核心理念就是契约精神，背后是信用，健全的信用体系是共享经济的基础。”陈礼腾表示，完善的信用体系可以将共享经济中的不安全因素最大限度地排除在外，同时，由共享经济体系中产生的用户违约违规失信行为，也可以为信用系统评估个人信用级别提供重要依据。

“押金确实是保障了商户的利益，但是把风险留给了用户。”苏勇指出，如今信用免押金模式推出后，企业可以用芝麻信用的大数据克服风险，于企业和用户而言，是一个双赢的状态。

根据国家统计局2017年11月6日发布的《信用助力分享经济发展报告》指出，从2016年1月到2017年4月，以芝麻信用为代表的系列信用服务促进分享经济迎来“指数级”增长，分享经济用户数均增长12.7%，日均用户活跃度增长了8.7倍，信用免押金正成为趋势。

对此，北京大学光华管理学院教授雷莹补充道，被200元的押金“吓”退的用户分为恶意使用者和不相信押金安全性的良好使用者两类。免押金模式背后的信用体系决定了，这种模式能够拉到的“新用户”是后者。因此免押模式不仅增加了用户的量，也提高了用户群的“质”。

11月6日发布的《信用助力分享经济发展报告》指出，从2016年1月到2017年4月，以芝麻信用为代表的系列信用服务促进分享经济迎来“指数级”增长，分享经济用户数均增长12.7%，日均用户活跃度增长了8.7倍，信用免押金正成为趋势。

对此，北京大学光华管理学院教授雷莹补充道，被200元的押金“吓”退的用户分为恶意使用者和不相信押金安全性的良好使用者两类。免押金模式背后的信用体系决定了，这种模式能够拉到的“新用户”是后者。因此免押模式不仅增加了用户的量，也提高了用户群的“质”。

基于此，有专家认为，有些企业

回到一个相对冷静、低谷的发展阶段，开始从资本风口回归商业本质，更务实，更注重盈利，回归依托现有的内需市场和技术创新。另外，信用机制的引入让共享经济朝新租赁经济的方向发展。

芝麻信用平台运营总监廖宇奇表示，在过去的两年，芝麻信用在租房、酒店、充电宝、租车这些领域，进行了很多摸索和实践。“数据上给了我们很多惊喜。”

他坦言，因为降低了门槛，接入了信用免押金的商家新用户平均增长超50%以上，有一些行业，用户的违约行为不仅没有上升，甚至有所下降，降低了商家受损。以一嗨租车为例，接入信用免押后，每日带来万级

新用户，订单增长约30%，其中免押金订单超过50%。

廖宇奇预测，推行免押金模式会使得共享、租赁行业的创新层出不穷，行业将会呈现更加爆发性的发展。

根据全球租赁报告显示，欧美发达国家的租赁市场渗透率一般在15%-30%，而中国的租赁市场渗透率只有3.1%，也就意味着其中有接近10倍的空间。

知名投资机构青山资本也在近日表示，以“租”为核心要素的新租赁经济正在崛起，除了手机租赁，衣物租赁、智能硬件租赁、奢侈品租赁乃至玩具租赁等横跨多行业的租赁平台不断出现，“2017年近30%的创业项目都和新租赁经济有关。”



## 新租赁经济缘何崛起？

近日，知名投资机构青山资本撰文表示，在很长一段时间里，社会主流价值所信奉的都是“买不起才租”，但随着新租赁经济的崛起，这种消费观念正在改变。

凯文·凯利对未来的十二个趋势预言中就提到过：“未来资源的使用权将比所有权更重要，人们将通过获得服务的方式取代‘占有’实物。”

青山资本表示，以“租”为核心要素的新消费主张的已然崛起，除了手机租赁、衣物租赁、智能硬件租赁、奢侈品租赁乃至玩具租赁等横跨多行业的租赁平台不断出现，公开信息显示，2017年近30%的创业项目都和新租赁经济有关。

新租赁经济就是引入信用机制成为基础设施，以信用机制取代了传统租赁中的押金机制，来保护买卖双方合法权益，这正成为一种趋势。

一些第三方信用平台的数据和实践正在验证这一趋势。据芝麻信用提供数据显示，在其生活平台，接入的租赁类商户已经覆盖了21个行业，300多种商品，并行生出珠宝、艺术品、包包、家居等近十个创新场景和品类。

清华大学交通所副研究员杨新苗指出，相对于押金而言，信用体系更加全面，涉及更加多元、效果更好。如今，企业愿意推行信用免押金的模式，也是大势所趋。

业内人士指出，随着国内加大对信用体系建设力度，以芝麻信用为代表的第三方信用机构快速发展，供给与需求两者之间的信任难题有望解决，在共享单车、充电宝、服装及3C产品租赁等越来越多的场景中，信用担保已经取代了传统押金担保，成为了新租赁经济的一项“基础设施”。

另一方面，共享单车的出现，既方便了大家的短途出行，但也产生了小部分将共享单车私占的情况。哈罗单车的免押金实践经验显示，芝麻信用免押的用户骑行行为最为文明，而单车私占甚至破坏的行为更多是发生在非信用免押的用户身上。这一现实情况值得行业和单车企业高度重视，怎样保护共享单车的本来社会价值、不被破坏或私占，哈罗单车的免押实践说明信用约束或许是目前比较有效的方式。

另外，对共享单车市场本身而言，2018年也将是市场理性回归的一年。免押金也使得共享单车的盈利点重新回归到租赁费用本身。那么如何降低成本，扩大市场占有率就成了共享单车企业发力的着眼点。

“免押金是个好事！”这是当时听说这个模式后，焦清哲的第一反应。

“共享经济的核心理念就是契约精神，背后是信用，健全的信用体系是共享经济的基础。”陈礼腾表示，完善的信用体系可以将共享经济中的不安全因素最大限度地排除在外，同时，由共享经济体系中产生的用户违约违规失信行为，也可以为信用系统评估个人信用级别提供重要依据。

“押金确实是保障了商户的利益，但是把风险留给了用户。”苏勇指出，如今信用免押金模式推出后，企业可以用芝麻信用的大数据克服风险，于企业和用户而言，是一个双赢的状态。

根据国家统计局2017年11月6日发布的《信用助力分享经济发展报告》指出，从2016年1月到2017年4月，以芝麻信用为代表的系列信用服务促进分享经济迎来“指数级”增长，分享经济用户数均增长12.7%，日均用户活跃度增长了8.7倍，信用免押金正成为趋势。

对此，北京大学光华管理学院教授雷莹补充道，被200元的押金“吓”退的用户分为恶意使用者和不相信押金安全性的良好使用者两类。免押金模式背后的信用体系决定了，这种模式能够拉到的“新用户”是后者。因此免押模式不仅增加了用户的量，也提高了用户群的“质”。

基于此，有专家认为，有些企业

回到一个相对冷静、低谷的发展阶段，开始从资本风口回归商业本质，更务实，更注重盈利，回归依托现有的内需市场和技术创新。另外，信用机制的引入让共享经济朝新租赁经济的方向发展。

芝麻信用平台运营总监廖宇奇表示，在过去的两年，芝麻信用在租房、酒店、充电宝、租车这些领域，进行了很多摸索和实践。“数据上给了我们很多惊喜。”

他坦言，因为降低了门槛，接入了信用免押金的商家新用户平均增长超50%以上，有一些行业，用户的违约行为不仅没有上升，甚至有所下降，降低了商家受损。以一嗨租车为例，接入信用免押后，每日带来万级

新用户，订单增长约30%，其中免押金订单超过50%。

廖宇奇预测，推行免押金模式会使得共享、租赁行业的创新层出不穷，行业将会呈现更加爆发性的发展。

根据全球租赁报告显示，欧美发达国家的租赁市场渗透率一般在15%-30%，而中国的租赁市场渗透率只有3.1%，也就意味着其中有接近10倍的空间。

知名投资机构青山资本也在近日表示，以“租”为核心要素的新租赁经济正在崛起，除了手机租赁，衣物租赁、智能硬件租赁、奢侈品租赁乃至玩具租赁等横跨多行业的租赁平台不断出现，“2017年近30%的创业项目都和新租赁经济有关。”

# 哈罗单车凭什么能成为资本寒冬里的逆袭者？

本报实习记者 刘颖  
记者 李晖 北京报道

从最初的酷奇、小黄车、摩拜再到如今的哈罗单车，作为共享单车“一代”资深用户的焦清哲可谓见证了共享单车的兴衰更替。他缴纳过押金，也亲历过押金难退的风波，如今的他选择了免押金的哈罗单车。

焦清哲一波三折的经历也是如今共享单车发展从高峰到低谷的一个缩影。

如今，共享单车行业俨然形成了三国杀的格局，作为后来者的哈罗在资本逃离、共享单车企业死了一波又一波之后，奇迹般地生存下来。近日，哈罗单车高层对外透露，哈罗的日订单已经接近2400万，无论是订单量还是用户口碑，哈罗已经稳坐第一。

通过研究哈罗单车的发展轨迹可以看出，免押金模式是其从进入到崛起的利器之一，重视精细化运营和盈利能力则是其崛起的重要战略。

随着哈罗逆袭成功，以及有喵、探物、衣二三等采用信用免押金模式企业的崭露头角，这也意味着以信用机制替代押金的新租赁经济正在崛起，实际上，新租赁经济的核心就是契约精神，背后是信用，健全的信用体系则是它发展壮大基础。

## 失败的和逆袭的

回忆起酷奇单车维权那段日子焦清哲说，他曾被拉进了一个酷奇用户微信群，大家每天都在群里讨论着如何要回押金。“去年酷奇快倒闭的时候，曾承诺过7天退还押金，然而我们等了十多天始终没有音信。酷奇解释说是因为系统更新所以退款流程慢，其实都是忽悠人，钱都私自挪用了，根本没钱退。”焦清哲说，最后在多部门施压下，酷奇才开始返回押金，但退款的过程如同“挤牙膏”。

“我比较佛系，不太强求，当时想如果实在要不回来就当支持这项事业了。”焦清哲提到这段经历时显得很坦然，在他看来，共享单车作为新生事物，在发展浪潮退去后，难免会满地狼藉。

据调查，酷骑单车自2016年11月18日成立以来，认缴资金10亿元，

## 新租赁经济的风向标

“事实上，哈罗的成功经验也为共享经济行业的发展提供了新的思路。”一位分析人士表示，免押后降低门槛，会有更多的参与者主动尝试，这对行业创新有着巨大推动作用，因为目前创业的获客成本越来越高，如何用更低的成本吸引更多的用户，是现在企业们最为关注的点。

该分析人士表示，随着国内加大对信用体系建设力度，以芝麻信用为代表的第三方信用机构快速发展，供给与需求两者之间的信任难题有望解决，在共享单车、充电宝、服装及3C产品租赁等越来越多的场景中，信用担保已经取代了传统押金担保，成为了新租赁经济的一项“基础设施”。

另一方面，共享单车的出现，既

注册用户近1600万，先后投放车辆140余万辆。酷骑公司大量收取消费者押金，并挪作他用，出现押金退还难问题，目前除退还了少部分消费者押金外，至今仍有数亿资金尚未退还。

“印象中，酷奇是第三家倒闭的共享单车企业。”焦清哲回忆道。

据统计，2017年下半年开始，酷骑、小蓝单车等近10家共享单车陆续宣布破产，直接导致至少15亿元的押金至今无法退回，波及六七百万人，人均200元的资金损失。

在共享单车市场一片混乱的同时，哈罗单车异军突起杀出重围，成功入围共享单车行业的前三甲。业内人士指出，哈罗单车扭转战局的一个关键是：免押金战略。

“免押金是个好事！”这是当时听说这个模式后，焦清哲的第一反应。

“共享经济的核心理念就是契约精神，背后是信用，健全的信用体系是共享经济的基础。”陈礼腾表示，完善的信用体系可以将共享经济中的不安全因素最大限度地排除在外，同时，由共享经济体系中产生的用户违约违规失信行为，也可以为信用系统评估个人信用级别提供重要依据。

“押金确实是保障了商户的利益，但是把风险留给了用户。”苏勇指出，如今信用免押金模式推出后，企业可以用芝麻信用的大数据克服风险，于企业和用户而言，是一个双赢的状态。

根据国家统计局2017年11月6日发布的《信用助力分享经济发展报告》指出，从2016年1月到2017年4月，以芝麻信用为代表的系列信用服务促进分享经济迎来“指数级”增长，分享经济用户数均增长12.7%，日均用户活跃度增长了8.7倍，信用免押金正成为趋势。

对此，北京大学光华管理学院教授雷莹补充道，被200元的押金“吓”退的用户分为恶意使用者和不相信押金安全性的良好使用者两类。免押金模式背后的信用体系决定了，这种模式能够拉到的“新用户”是后者。因此免押模式不仅增加了用户的量，也提高了用户群的“质”。

基于此，有专家认为，有些企业

回到一个相对冷静、低谷的发展阶段，开始从资本风口回归商业本质，更务实，更注重盈利，回归依托现有的内需市场和技术创新。另外，信用机制的引入让共享经济朝新租赁经济的方向发展。

芝麻信用平台运营总监廖宇奇表示，在过去的两年，芝麻信用在租房、酒店、充电宝、租车这些领域，进行了很多摸索和实践。“数据上给了我们很多惊喜。”