

挖矿耗能巨大 价格暴涨暴跌

虚拟货币乱象调查



打着“数据中心”的幌子疯狂挖矿

荒凉的河岸边,一栋钢管、彩钢板等材料搭建的简易厂房中,一排排大铁架子上近千台电脑主机正高速运转,散发出阵阵热浪,风扇嗡嗡作响。

如果不是当地人,没有几个人知道这里是一处比特币“矿场”。给“矿工”送饭的车每日从四川省康定市姑咱镇出发,走过一段地图上都没有的土路,半个多小时才能到达。

像这样隐藏在深山峡谷中的“矿场”在川西地区不在少数,“矿主”们盯上的是这里廉价的水电资源。他们不少以“水电消纳”为名、打着“数据中心”的幌子,从事着比特币挖矿。

“哪里的电价便宜,我们就往哪里走。”一名“矿主”告诉记者,春夏丰水期一般在川西地区挖,等到冬天他就“转战”内蒙古、新疆等地,利用火电继续挖。

别看比特币是虚拟商品,但获取一枚比特币耗时耗力,需要根据算法通过计算机持续不断运算而来,俗称“挖矿”。市场上出现了专门用来挖比特币的“矿机”,有人大规模购进“矿机”形成“矿场”,没日没夜地“开挖”……

曾有一位“矿主”颇为得意地告诉记者,其在西南某地的“矿场”一年耗电量相当于三个市一年耗电总量。

业内人士表示,不仅是比特币,随着以太坊、狗狗币等

虚拟货币不断问世,整个虚拟货币挖矿带来的耗电量正在爆炸式增长,并且这些“矿场”大多集中于我国,将对能源供给带来巨大压力。

“币圈”投机交易风险重重

虚拟货币叫“货币”却不是真正的货币,不能作为货币在市场上流通使用,更不应进行投机炒作交易。但在利益驱使下,仍有人铤而走险,对“币圈”交易的虚假资产风险、经营失败风险、投资炒作风险视而不见。

——“庄家”设局操纵价格。业内人士介绍,包括比特币在内,绝大多数虚拟货币都存在巨量持有者,他们坐庄操纵市场价格并不困难。

“以某币为例,前10名持有地址拥有近40%的流通代币,只要巨量持有者目标一致,极易操控价格。”某虚拟货币海外交易平台负责人向记者透露,5月19日该币最大跌幅超50%,距离此前价格最高点不到三分之一,很多投资人损失惨重。

——借尸还魂,“空气币”屡禁不止。在政策重拳下,国内的首次代币发行(ICO)几乎肃清,不少平台把交易转移到海外平台,但发行宣传的主战场仍在国内,并想方设法绕过国内金融机构风控进行充值交易。

在盲目投资心态的怂恿下,很多概念奇葩的“空气币”开始涌现,猫币、猪币、鳗鱼币层出不穷……这些没有实物

依托、不具备应用价值的“空气币”,一旦潮水退去将给投资人带来巨大损失。

——杠杆交易放大投资风险。在虚拟货币剧烈的市场波动中,不少投资者加杠杆搏一搏试图“单车变摩托”,结果往往血本无归。

第三方平台提供的交易数据显示,截至25日15时,过去24小时内有超过14万人虚拟货币杠杆交易爆仓,金额达46.41亿元。而19日当晚,爆仓金额更是超过400亿元。

远离虚拟货币交易炒作活动

我国相关部门早已意识到虚拟货币交易炒作带来的风险,及时预警,多次出台举措予以整治。

2013年,中国人民银行等五部门联合发布《关于防范比特币风险的通知》,要求各金融机构和支付机构不得开展与比特币相关的业务。2017年央行等七部门叫停各类代币发行融资,并开展专项整治。随后,我国的虚拟货币交易平台和ICO交易平台基本实现无风险退出,人民币交易的比特币全球占比一度降至不足1%。

尽管如此,一些人仍在观望,维持“矿场”经营;部分虚拟货币交易平台仍能绕过国内金融机构风控,进行充值、提现、购买等操作。

近期,虚拟货币交易炒作活动有所反弹。中国互联网金融协会等相关协会联合发布公告,提示防范虚拟货币交易炒作风险。5月21日,国务院金融稳定发展委员会召开的第五十一次会议明确提出,打击比特币挖矿和交易行为。

“下一步应采取针对性措施,开展虚拟货币挖矿和交易行为集中整治活动。”招联金融首席研究员董希淼建议,一方面,地方政府应对涉嫌挖矿的企业叫停招商引资,切断增量。综合采取电价、土地、税收、环保等手段,推动存量挖矿企业有序退出。另一方面,对非法参与虚拟货币交易、炒作或为之提供支持服务的机构、平台,应联合司法部门及时处置,提高违法违规成本,增加整治的威慑力。

专家表示,虚拟货币绝非“一本万利”的投资品,虚拟货币交易合同也不受法律保护。面对相关部门三令五申的提示和劝诫,广大投资者应增强风险意识,远离虚拟货币交易炒作活动,守护好自己的“钱袋子”。

全国多地宣布停运,公共自行车就此谢幕?

新华社 张骁 夏子麟 安路蒙

近期,公共自行车在北京中心城区、内蒙古呼和浩特等地停运,此前武汉、广州等也宣布车辆停运。从一车难求到低调离场,公共自行车怎么了? 留给我们怎样的启示?

多地公共自行车停运

车身红白色相间、凭证件办卡骑行、通过固定车桩存放取用……发展近10年,全市保有量近12万辆、网点数量近4000个、用户超100万人的北京公共自行车正淡出公众视野。

今年3月起,北京东城、朝阳、海淀等中心城区密集宣布公共自行车停运。部分城郊新城也宣布车辆停运,探索市场化运行。记者探访发现,目前大量北京公共自行车已被回收,停车桩正在拆除,用户抓紧办理退押金手续。

北京市城市规划设计研究院高级工程师黄斌介绍,据专业网站统计,截至目前,全球有约470个城市运维公共自行车。中国在网点数、车桩量、车辆使用量方面排名世界第一,发展规模和水平走在世界前列。

但今年以来,山西晋城、四川宜宾翠屏等地也宣布车辆停运;早在几年前,武汉、广州已经停运,武汉还是全国首个在全市范围投放车辆的城市。

停运背后有“内因外扰”

近年来,公共自行车在缓解城市拥堵、满足群众短距离出行方面发挥重要作用。从曾经一车难求,到如今“低调离场”,公共自行车怎么了?



多位专家和企业人士分析认为,多地公共自行车“挥手作别”已有前兆,其可持续发展长期面临“内因外扰”。

网点车桩少、投放车辆少、注册流程复杂,便利性打折扣。北京市城市规划设计研究院交通规划所副所长盖春英介绍,公共自行车多由政府出资建设,出发点是引导公众绿色出行,在便于管理前提下满足部分使用需求。因此,公共自行车大多有桩存取,要求用户凭证件现场注册,规模也没有发展太大。

车辆、车桩运维保养不足,运营和管理能力待提升。北京某公共自行车企业相关负责人表示,经常有用户反映车和桩坏了、车取不出或还不上等问题,企业运维人力严重不足,车辆退出也缺少依据。

北京工业大学城市交通学院副教授边扬表示,从多地情况看,虽然公共自行车服务能力持续提升,但自身问题未得到很好解决。随着共享单车参与竞争,公共自行车市场竞争力削弱。

记者了解到,在“内因外扰”作用下,多地公共自行车用户开始退卡,管理部门减少新车投放。为应对颓势,不少城市尝试公共自行车市场化运作,但由于长期依赖财政补贴,自身“造血”能力弱。最终,有城市决定

“顺应潮流”,让公共自行车退出“历史舞台”。

“最后一公里”出行需求谁满足?

骑行第一个小时免费、车辆有桩存取摆放规范、出行安全有保障……公共自行车也有明显优势。未来何去何从,留给我们怎样的启示?

边扬认为,对于选择关停公共自行车服务的城市,应认真做好退费、资产处置、百姓出行需求衔接等问题。对仍在运维的城市,要结合当地实际需求,科学、及时制定车辆继续发展或有序退出路径。

中国城市公共交通协会慢行交通分会秘书长屈晔认为,多地车辆退市现象提醒政府部门和企业,要加强精细化运营,走创新发展道路。通过建立奖惩和动态配额运营机制等,逐渐打破原有行政化管理的单一发展模式。

一些专家表示,在部分地区发展公共自行车仍有必要性。盖春英表示,如北京郊区新城公共自行车受共享单车冲击相对较小,仍有发展空间。政府也应审慎研判,是否将居民“最后一公里”出行需求全部交给共享单车企业来满足。

记者了解到,经过持续探索,目前南京、杭州等地公共自行车运行整体平稳,企业推出“免押金租车”“扫码骑行”等服务,推动公共自行车和共享单车的融合发展。

屈晔表示,多地公共自行车停运,也提醒政府部门要加强公共服务类项目的顶层设计。“在市场机制能发挥更多作用的领域,政府可以鼓励社会资本提供优质的公共服务产品,把精力放在日常监管中。而当市场‘失灵’时,政府也要有‘补位’意识,同时注重应用新技术,完善用户体验,赋予公共产品持续的活力和生命力。”