

挖矿耗能巨大 价格暴涨暴跌

虚拟货币乱象调查

新华社 吴雨 陈健 毛振华

一夜暴跌30%、一个月价格几近“腰斩”、爆仓者两手空空

……近期，比特币等虚拟货币价格暴涨暴跌，激起围观者惊呼、

投资者哀叹。从挖矿到交易再到融资，“币圈”乱象横生，监管整治已出重拳，投资者应远离虚拟货币交易炒作活动。



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境内，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就联合发布《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”。

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。

像这样隐蔽在深山峡谷中的“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

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“内外困扰”。

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。”