

# 打击长江水运物流犯罪

《瞭望》新闻周刊 秦华江 陆华东

长江是我国的“黄金水道”。记者近期在繁忙的长江下游了解到,一些“江上大盗”钻粮油、煤炭等货运合理损耗漏洞,通过与码头人员勾结,在运输途中实施盗窃等伎俩,将部分物品占为己有,形成盗窃、运输、销赃的黑色产业链,有的甚至用“三无”船舶盗运危化品。

受访人士透露,目前长江航运运价低迷,长江物流犯罪有可能愈发猖獗,特别是江上电子监控安装难、监管部门合力形成难、法律适用罪名定性难等,使长江运输秩序和公共安全面临多重挑战。

## “三无”船舶盗运危化品

近期,记者在长江中下游采访获悉,随着长江“黄金水道”建设不断取得实效,粮油等大宗商品运输增多,一些不法分子借此实施货品侵占、偷盗或诈骗等涉物流犯罪,手段更加隐蔽。

危化品被“三无”船舶盗运并销往全国。在长江下游一取水口,清澈的江水缓缓流淌,这片饮用水源地正为数十万人供水。约半年前,民警在该水域不远处查获一艘满载140余吨易爆致癌物苯乙烯的“三无”船舶。调查发现,宣某亮等人在运输苯乙烯到某化工企业过程中,与码头人员勾结,使用暗舱诈骗偷盗该企业苯乙烯260余吨。目前,该案已抓获15名犯罪嫌疑人。

在长江入海口,刘某喜、陆某明等40余人相互勾结,与危化品运输船船主和船员合谋,通过在运输途中秘密抽取或卸装时提前关闭物料阀等方式盗取危化品,再用小船运输至陆域。一年多时间,该犯罪团伙盗窃二甲苯等易燃易爆危化品以及甲苯等剧毒化工品数百吨。后经检察机关查证,运输船多为安徽籍、江西籍,危化品主要销往浙江、山东等地,以此为原料生产的产品则销往全国。记者采访获悉,涉案船舶船员普遍不具备危化品从业资质,有的甚至锚泊在长江取水口附近,严重危害城市公共安全。

打着合理损耗的幌子“蚂蚁搬家式”偷盗。运输损耗在所难免,货运委托方一般会与承运船主签订合同,约定合理损耗率。记者走访沿江多家粮油企业了解到,粮油实际耗损量有时并不合理。“合同签订的承运耗损量不超2%,结果1000吨货物顶格‘损耗’2吨。”一位粮油企业负责人说。据记者了解,一些船主会在运油途中从观察窗偷偷抽油,或到岸卸油时提前关阀实施盗窃。长江航运公安局南通分局刑侦支队支队长陈栋介绍,长江沿线不少犯罪团伙每次作案均严格控制盗窃量,确保在合同约定损耗内,手法较为隐蔽。

一家企业物流相关负责人反映,近年企业经营压力加大,物流成本成为盈亏关键,选择水运本为降低成本,可由于偷盗时有发生,有些批次货物损耗率一度从8%以内飙升至1%以上。“近期经过打击有好转,但长江沿线一些隐秘的偷盗和销赃点未彻底铲除,选择内河运输依旧担心被偷。”该负责人说。

家族团伙作案,“盗、运、驳、销”一条龙。记者走访发现,不法分子多以亲缘、地缘关系为纽带,形成组织严密、分工明确的犯罪团伙,且惯犯比例较高。利益诱使下,长江水运物流犯罪已形成完备的“盗、运、驳、销”链条。

“此类犯罪行为严重扰乱长江航运秩序。”长江航运公安局镇江分局刑侦支队支队长蒋志勤说。

## 为何屡打难绝

业内人士透露,近年长江航运运价低迷,货运船主利润较薄,加之江上技防难、监管难、定罪难,导致长江物流犯罪屡打难绝。

运价低迷待遇较低,江上偷盗动机难消。江苏省

南通市崇川区人民检察院检察官金丽介绍,江上运输风险高、收益低,资深船长月工资约1万元,普通船员月工资约4000元,收入与风险不成正比。运输公司为了留住船员、维持运营,宁可承受部分运输损耗过量的赔偿,这在一定程度上纵容了船员的偷盗行为。

监控无法覆盖宽广江面,监管部门难以形成合力。国网镇江供电公司输电运检中心主任唐健和多位办案民警表示,虽然供电、公安等部门在过江通道、重点水域装有可视化设备,但数量较少,长江中下游江面宽阔,往来船只众多,现有视频监控覆盖面有限。不法分子在盗窃承运物品时会破坏船载监控设备,随时作案,随时停止,执法部门日常检查难以发现,群众也难以举报,加之货损在约定范围内货主不报案,违法犯罪行为难以及时发现。

此外,长江水运涉及海事、水利、航道等十余个部门,容易出现信息不对称,削弱监督效能。例如,长航公安机关作为水上专业公安力量,熟悉水运规则,但缺乏技侦、网侦等警种和手段。沿江地方公安机关对水上运输“行话”“黑话”等专业知识了解较少,即使通过技术手段获取到信息,也容易错过核心内容,案件难以打准打透。

法律适用易产生分歧,惩戒力度不足。蒋志勤等民警介绍,在现行相关法律及司法解释中,涉案船主和船员对承运物资是否“占有”决定着长江水运物流案件定性为盗窃还是职务侵占,相对动辄数以百万元计的涉案金额,盗窃和职务侵占所面临的法定刑罚差距很大,案件定性争议长期存在。实践中,不法分子多以职务侵占处罚,刑期短且多为缓刑,刑事惩戒威力不足。

## 探寻一体化打防新战法

记者了解到,目前长江水域的行政联合执法多为短期专项行动,即使签订协议,运行中往往也存在纸上、纸下两层皮现象。整治长江物流犯罪,亟待江陆联动提升一体化打防综合能力。

南通市崇川区人民检察院相关负责人建议,建立案件告知和移送、联络会商、信息共享等联合执法机制,深入分析长江干线水运物流犯罪规律,探寻打击整治新战法,加快形成条块结合、跨区域打防一体化的整体执法优势。

人防技防智防结合,减少江面犯罪“隐秘角落”。唐健、蒋志勤建议加密视频监控,切实加强对港口、仓储、船代、货代等物流相关行业、单位的管理及周边地区控制,长航公安和地方公安加强联动,推进监控数据共享,积极防范物流犯罪案件发生。

激励警示并举,筑牢船员守法防线。金丽认为,应对勤勉忠诚完成运输任务的船员按单笔运输额给予奖励,以合法激励收入取代倒卖不法收入。引导长江运输市场良性竞争、健康发展。加强对船员警示教育,提高守法运输意识。

修改完善司法解释,震慑物流犯罪。业内人士建议尽快完善相关法律法规的司法解释,鼓励长航公安部门与地方检察院、法院等加强协同会商,为打击长江物流犯罪提供清晰法律依据,震慑犯罪分子。

《工人日报》张嫱 陈晓宇

随着气温回升,近来,山东青岛中山路旅游景点的游客明显增多。富有当地特色的美食品成为游客打卡消费的首选,其中较为热门的便是崂山矿泉博物馆推出的“崂山可乐热着喝”。一瓶原本售价5元的崂山可乐,经过商家再加工和景点的加持,价格提高到25元,却仍然需要排队购买。

“来之前就听说喝崂山可乐是必备项目,虽然有点小贵,但是景区的东西都不便宜,也能理解。”游客刘女士表示,问及是否还会再来品尝,她笑答:“尝过味道就好,没有必要二次消费。”

“没有必要二次消费”,景区“一次性消费”现象正在成为制约旅游消费增长、影响旅游业高质量发展的一个重要因素。

记者采访发现,尽管近年来旅游市场供给不断优化,但各旅游景点、景区提供的周边产品、配套服务仍存在名不副实、价格偏高的问题。由此造成许多旅游产品和服务变成“一次性消费”,不少消费者表示“试过一次就不会再消费了”。

宋先生是位旅行达人,全国各地的景点几乎走了大半。他观察到各大景区都存在共同的现象:不论是口味正宗还是菜品一般的饭店,不论是销售同质化旅游产品还是时尚潮流的文创产品,店铺的生意并不会因为价格、品质而受到明显影响。“景区店铺的消费主体是外地游客,商家赚的就是‘一次性消费’的钱。”宋先生表示。

长期以来,景区的消费标准与体验感不成正比,一直受到游客诟病。一些商家抓住游客“既然来了总得体验一下”“出门在外,贵就贵点吧”的心理,将更多精力用在运营创收而非提高商品和服务品质上。一些景区尝试推出富有当地特色、文化底蕴的旅游产品,旅游周边产品和服务市场上很快出现了一股“跟风式”创新升级,但有的创新升级含金量不足、缺乏诚意。比如前几年各大景区兴起的文创雪糕,一根售价25元甚至更高;还有一些景区将传统旅游产品简单包装成文创产品,便宜的几十元,贵的则要几千元。

即便性价比不高,却不影响游客排队购买。有游客表示,出门游玩更加注重体验和打卡经历,即便有的商品或服务价格偏高,为了“不留遗憾”也愿意多花些钱尝试。还有游客表示,一旦进入景区,往往降低消费期待,只要商家不是特别过分,一般不会深究。

游客愿意尝试新奇、主动降低期待,一些旅游产品或服务看似“火热”,却难以吸引回头客。青岛市委党校管理学教研部副主任李光全表示,目前,大部分旅游景点的重游率不高,这一定程度上造成了景区高质量发展动力不足、“一次性消费”盛行,但其根本原因还是运营管理能力不强。

“要口碑还是要效益,不应成为景区经营的选择题,而是一道必答题。”李光全表示,景区消费是景区健康持续发展的关键因素和重要评价内容,如果商家因为重游率较低等客观因素降低经营标准,那么势必影响所在景区的整体旅游体验感,最终损害的必定是商家的利益。“无论是景区运营者还是商家都应该摒弃‘一次性消费’的侥幸心理,提高商品品质和服务水平,在赚取好收益的同时赢得好口碑,才是生存的长久之道。”李光全说。

一些商家抓住游客“既然来了总得体验一下”的心理创收,游客打卡后表示“没有必要一次消费”



新华社·商海春 作