来信调查

京杭大运河江苏苏州段——

多头监管，非法码头4年关不掉

本报记者 赵 兵 白光迪 人民网记者 李 阔

根据网友提供的线索，近日，记者前往江苏苏州市进行调查采访。

记者在码头蹲守多日，尽管有海事部门执法，仍有多只船靠岸装载建筑垃圾及“骨料”

8月27日晚，记者在苏州古运河白洋湾附近蹲守。夜色中，不断有货轮在京杭大运河苏州段水面上往来穿梭。晚上9点40分左右，一艘货轮在岸上人员手电筒灯光指引下靠岸。很快，漆黑的岸上亮起黄色灯光，一架传送带高高翘起探向船体，几辆铲车将建筑渣土通过传送带传至船舱，现场一片机器轰鸣声……

8月5日、6日、7日、20日、27日，记者5次蹲守时都看到，从深夜至次日凌晨，多艘货轮在这段河岸装载建筑砂石、渣土后驶离。其间，曾有一艘海事巡逻艇赶到现场，执法人员手持扩音器对货轮喊话：“此处禁止停靠，请尽快驶离！”但现场照常作业，1个多小时后，满载的货轮一路向北，消失在夜色中。

这段河岸旁为攀峰再生资源回收有限公司（以下简称“攀峰公司”），公司主要经营建筑垃圾、装修垃圾回收处置及资源化再利用等业务。

建筑垃圾在此装船是否合规？攀峰公司有关负责人受访时表示，公司各类资质、环评手续齐全，所有建筑垃圾都经过了分拣和处置。然而，记者看到的情况却并非如此。

8月6日上午，一辆载重7吨的渣土车在姑苏区一处工地装满了一车建筑垃圾，记者跟随这辆车来到攀峰公司。

进入大门后，这辆车直奔码头旁的堆场，将车上的建筑垃圾直接倾倒在地上。随后，多辆装满建筑垃圾的卡车在工作人员的指引下，倾倒在同一地方。

渣土车司机王军（化名）告诉记者，他给攀峰公司运送建筑垃圾已有一段时间。建筑垃圾进厂时会做简单区分：“混掺大量生活垃圾的会进入流水线分拣”“比较‘干净的’直接进入码头旁的堆场卸货，然后装运上船”。记者看到，堆场边有几名工人将刚才那堆垃圾表面的蛇皮袋、塑料袋挑出，此外，并未见到更多加工处理。

中午时分，一艘编号为“豫信货11661”的货轮靠岸停船。随后，传送机轰鸣作响，三辆铲车马力全开，将渣土车刚刚倾倒在堆场上的疑似建筑垃圾，通过传送带直接送入该货轮船舱。

8月7日下午，记者看到一艘编号“翔运69”的货轮停靠在攀峰公司码头，船舱内疑似装满建筑垃圾。不久后记者了解到，8月14日下午，“翔运69”号货轮行至江苏泰州靖江水域时，因无法提供当地相关转运许可证，被禁止上岸卸货。

8月16日下午，记者跟随靖江市城管局和海事处执法人员登上此船检查。船主提供了一份由江苏省建筑工程质量检测中心有限公司出具的检测报告单，称所运货物为“路用再生骨料”。

根据江苏省住房城乡建设厅等部门编制的《建筑垃圾资源化利用产品应用及质量控制指南》，“骨料类”为“建筑垃圾经分选、破碎和筛分等工艺处理后得到的骨料”。但记者在现场看到，垃圾表面掺杂着少许塑料袋等生活垃圾。此后，还有工作人员挑拣出塑料袋等垃圾径直扔到长江里。

更为蹊跷的是，检测报告单的检测时间是“4月16日—4月17日”，而攀峰公司出具的产品合格证则显示，货物生产日期、检验日期均为“8月7日”。二者相差近4个月。

同样，8月18日，一艘编号“溧航机1662”的船舶在浙江湖州市南浔区一处滩涂违法倾倒时被当地查获。“这艘船上的货物来自苏州攀峰公司，产品合格证上说的是‘建筑骨料’，生产日期是8月15日，但检测报告日期是8月3日。”湖州市交通运输局港航与海事执法科科长武月朝介绍，已对该船舶立案审查。

产品还没生产，怎么就提前拿到了第三方检测报告？对此，攀峰公司有关负责人称，检测报告拿错了，是管理上的小漏洞。

码头没有合法手续，难以追踪该码头转运货物情况和船舶去向

网友留言反映该码头为私设码头，事实是否如此？苏州市交通运输局明确表示，攀峰公司从未取得经营范围为装卸作业的港口经营许可证，从未通过岸线审批，未开展过港口基本建设交竣工手续，也未取得过港口、航道、海事部门关于码头装卸的其他批准或许可，码头属于“非法装卸点”。

然而，攀峰公司方面称，2018年至2022年，攀峰公司一直借用苏州市物资储运有限责任公司的港口经营许可证，经营范围曾纳入港口经营许可管理。2022年4月港口经营许可证到期后，相关资质才被取消。

攀峰公司有关负责人说，为了取得码头合法身份，曾多次向苏州市交通运输局申请水上货物装卸的港口经营许可证，但被拒绝。

苏州市交通运输局则称，攀峰公司申请“水上货物装卸的港口经营许可”的两项必备材料均缺失：一是无港口岸线使用批准文件；二是无码头设施竣工验收合格证明，不满足许可申报条件。

据了解，2021年，江苏省政府印发《大运河江苏段核心监控区国土空间管控暂行办法》，大运河江苏段主河道两岸各2千米的范围被定为“核心监控区”，攀峰公司正位于核心监控区内。暂行办法第十一条明确规定：加强岸线管理。严格保护和合理利用岸线，维护岸线基本稳定。

而且，“港口经营资质是不能租借的。”苏州市交通运输局港政执法大队（以下简称“港政大队”）副大队长樊宇杰说，攀峰公司自始至终都没有港口经营资质。

苏州市交通运输局综合行政执法支队（苏州市地方海事局）在8月7日的回复中明确表示，“攀峰公司所处地块产权归属物资控股集团，产权方原来将地块租赁给胜达物流公司，租赁合同明确地块仅可作仓储使用，不含港口码头相关经营权限；后胜达物流公司擅自转租给攀峰公司，私自扩大租赁范围、变更租赁用途。”

由于攀峰公司使用的是“非法装卸点”（码头），前来接运的货轮无法按正常程序报港。“翔运69”号船的进出港报告单上，停靠泊位为“苏州市富利峰建材有限公司1号泊位”——攀峰公司隔壁一家公司的码头。

对于交通部门来说，自“非法装卸点”接货的货轮去向和货物类别都很难追踪。以8月6日中午记者看到的“豫信货11661”货轮为例，港政大队经过一番追查后，才确认该船最终目的地是泰州市。

港政大队提供的一份《攀峰水域船舶处罚情况统计表》显示：2022年12月至今，攀峰公司被查处的85起违规事件，有最终靠岸记录的有67起，其中省内47起，跨省20起，有18起不知所终。

不过，表内没有登记船只运输的是什么。《中华人民共和国生态环境法典》中，关于未经批准转移固体废物出省、自治区、直辖市行政区域贮存、处置，以及转移固体废物出省、自治区、直辖市行政区域利用未报送信息的行为，有明确法律责任规定。

交通运输局有关工作人员表示：“是不是建筑垃圾，需要城管和环保部门认定，交通部门无法认定。”

一名从事建筑垃圾加工的企业负责人告诉记者：“有些建筑垃圾会包含一些装修材料，比如油漆等污染废料，若不处置，偷运到水塘或地下填埋，将会造成严重污染。”

多头监管、职责分割，现场执法遭遇暴力阻挠，违法行为仍在继续

多年来，港政大队曾数十次现场执法，明确告知攀峰公司其行为属于“在岸线上非法从事港口经营活动”。

2024年8月，港政大队曾在距离攀峰公司岸线3米的水域处设置警示标识（打铁柱子），一是警告船舶此处不是合法泊位，二是警示标识能让船舶无法靠岸，却遭遇了攀峰公司部分员工暴力阻挠。

“有人跳到我们的工程船上，抢了操作机械，将铁柱子（警示标识）拔掉了。还有人在岸上通过长臂挖掘机，把柱子拔掉了。”樊宇杰说，当时执法现场一片混乱。

攀峰公司有关负责人承认确有此事。“交通部门没有通知我们（要设立警示标识），而这个码头岸线本来就是我们的。官方说我非法，我们一直不服气。设置（警示标识）的目的就是不让我装卸货。”但同时，该负责人也承认，码头没有取得合法手续。

今年3月，中央第九生态环境保护督察组向江苏、浙江、安徽反馈大运河生态环境保护专项督察情况，其中指出，“大运河生态空间管控不到位”“有的港口码头取缔拆除不到位，仍违法装卸”。

但攀峰公司业务量并未受到影响。“我们目前是苏州最大的建筑垃圾处理工厂，去年处理建筑垃圾100多万吨，营业额约1.1亿元，税都交了1200万元。”攀峰公司有关负责人透露，公司经营持续向好，日均处置建筑垃圾约600辆车。多位业内人士分析，以每车收取处置费600元估算，攀峰公司日均收入约36万元。

低廉的水运成本为攀峰公司带来竞争优势。以苏州发货靖江为例，一名船主表示，千吨级货船的水运费用约为8元/吨。而网络货运平台公开询价信息显示，从苏州整车发运建筑骨料至靖江市约45元/吨。水运、陆运二者运费相差数倍。

相对来说，私设码头的违规成本很低。据了解，2022年至今，苏州市交通运输局查处的攀峰公司沿岸水域船舶违法行为累计罚款30余万元，而攀峰公司去年的营业额高达1.1亿元。“平均一起处罚不到5000元，我们最多一起罚款七八千元。”交通运输局一名执法人员无奈地表示，按规定就只能罚款这么多。

非法码头难以根治的另一个原因是多头监管，难以形成有效合力。

“我们主要负责查处船舶进出内河港口未按照规定向海事管理机构报告的违法行为；该公司（攀峰公司）在岸线上非法从事港口经营活动系船舶违法问题产生的根源。”苏州市交通运输局综合行政执法支队称，他们无职权处理岸上非法行为，相关取缔工作应由属地人民政府负责。

“我们只负责岸上，码头与运输属于交通部门的职能。”姑苏区城管委相关负责人表示，城管部门主要监管建筑垃圾运输到进厂环节，也就是从建筑工地到攀峰公司大门口这段距离内是否合规，攀峰公司厂区内对建筑垃圾如何处理，不属于城管委管辖。

记者追问，攀峰公司装船运输的到底是建筑垃圾还是骨料？骨料是否合格由谁来监管？姑苏区城管委有关负责人表示，这属于企业生产的产品，应当是由市场监管部门来监管。

然而，记者就此咨询江苏省相关部门的工作人员，对方表示，城管委应当对建筑垃圾的转运加工进行全流程监管。

岸上与水上执法职责分割，交通运输部门管船不管岸，其他政府部门各管一段，缺乏属地政府统筹治理。

当地多名政府工作人员表示，苏州市有关部门曾召开会议，明确姑苏区政府牵头处理此事。但姑苏区政府副区长王晋向记者表示，姑苏区没有交通管理职能，苏州市也没有下放过相应权力，因此非法码头一事应由苏州市交通局执法与监管。

一名干部向记者坦言，“为什么会允许这样一座非法码头存在？实际上是城市发展和居民生活有处理建筑垃圾的需要。但是不是非得这家企业来做，就不一定了。”

非法转运垃圾到底该谁管？非法码头何去何从？本报将持续追踪。

（人民网记者**徐晨曦、王继亮**参与采写）

编辑同志：

一家名为攀峰再生资源回收有限公司的企业，长期在江苏苏州市姑苏区储运路7号私设码头，偷运未经处理的建筑垃圾和再生石料。苏州市交通运输局曾多次现场执法，都无法拔除这座非法码头。请关注此事。

人民网“领导留言板”网友

身边事

重庆南川区——

二级古树遭截顶修剪

我是重庆南川区大有镇大保村的村民。我家房子旁有一棵世代管护、产权私有的二级古树。这棵古银杏树曾经枝叶繁茂，是一个网红打卡点。

去年夏天，因为古树部分枝干太长，有掉落的风险。根据古树保护相关规定，我们不能随意修剪。家人将情况上报给村里，请求采取安全修剪措施。村委会向镇政府上报了情况，并由镇政府向区林业局申请下一笔1.5万元的补助资金。

今年夏天，村里找了几个工人到现场，对古树进行了截顶砍枝的过度修剪，现在古树只剩主干和一些被截断的旁枝，原貌受损严重。

重庆南川区 **彭松涛**





图①：古树修剪后。
图②：古树修剪前。
以上图片均为**彭松涛**提供

建议

自媒体诱拍打扰野生动物应依法打击

最近，笔者在浏览网络短视频平台时发现，一些自媒体博主为博取眼球、吸引流量，在拍摄野生动物活动视频时不择手段。有人以烤鸡烤鸭等加工食物作为诱饵，吸引野生动物靠近拍摄；有人长期定点架设强光摄像头，在夜间强照明，破坏野生种群栖息规律，容易造成动物应激；更有甚者在野外布置机关，将诱饵放置在树木高处，刻意引诱各类野生动物主动登高、攀爬，做摆拍动作。在他们发布的视频里，有国家一级保护野生动物梅花鹿、二级保护野生动物赤狐以及“三有”保护动物狗獾、黄鼬、红嘴蓝鹊等。建议有关部门严厉打击非法诱拍野生动物行为，平台也应对涉嫌违法违规的视频及时下架处理。

辽宁大连市 **刘 苏**

曝光

山西长治市上党区——

部分高标准农田配套设施“建而未用”

本报记者 马睿姗

近期，记者在山西长治市上党区北呈乡实地走访发现，当地一些高标准农田项目问题整改不到位，配套设施“建而未用”。

在北呈乡西坡村，部分高标准农田布局在黎都公园东南侧海拔1000米的山坡地带。记者看到，通往地块的唯一通行道路为煤矸石铺垫的土路，路面坑洼，覆满近一人高的杂草，步行通行都较为困难，更别说大型耕作农机驶入作业。

上党区2021年度高标准农田项目公示牌，立在北呈乡另一个村西坟村北侧。记者看到，上面标示该项目总投资1800万元，规划实施土壤改良、灌排系统、田间道路、农田输配电四大工程。

上党区政府办公室2024年11月印发《上党区高标准农田问题排查整改措施》，针对村民反映的一些问题提出整改方案，但记者走访发现，西坡村、西坟村等村仍有不少田间道路未达到耕作农机可通行的水平。

除了田间道路，村民反映问题多集中在灌排系统和农田输配电工程。多位西坡村村民反映，片区土地早在2005年受长治经坊煤业回采作业影响，已出现地面塌陷现象，属于典型采煤沉陷区域，在此布局高标准农田实在选址不当。2025年，西坡村1号集控站及周边10余亩农田就曾因矿区塌陷积水浸泡，集控站供电中断，出水口无法正常使用。

“去年积水淹了集控站和农田（**见右图，张超宁**摄），土地再持续沉降，就算重新铺设滴灌管线，仍有可能因地层变动损毁，修与不修都左右为难。为何高标准农田要建在地质不稳定的沉陷区？不考虑地质条件吗？”有村民提出疑问。

“可能以前确实存在选址不科学、不合理的问题。”长治市农业农村局有关负责人透露，“农业部门不掌握煤矿地下巷道的具体情况，部门之间信息共享还在一直完善中，比如怎么跟国土部门建立沟通机制。”

针对采煤塌陷造成高标准农田受损问题，《上党区高标准农田问题排查整改措施》明确，由自然资源部门开展塌陷地块研判界定、厘清煤矿与地方责任主体、制定土地修复方案推进整改。今年以来，北呈乡政府与涉事煤炭企业签订协议，新建一处输配电控制设施，通过空接电缆进行应急维修，农户可至村委会登记办卡，采用插卡取水浇地的模式。但记者现场查看，发现该配电设施仪表电压读数为零。为何整改后的灌溉供电系统依旧处于闲置状态？

西坡村高标准农田管护人员随林兵介绍，全村共建有10处水井，建成初期均可正常出水。目前受煤矿开采的地质变化影响，有一处水井无法使用。随林兵表示，这两年几乎没人联系他浇地。

在北呈乡西坡村的高标准农田片区，记者看到，2号灌溉集控站大门紧闭，周边杂草长势接近一人高。经过维修改造的出水口出水没问题，但田间并未配套铺设输水管道，处于有水无管状态。

“去年大旱，建好的水利设备却用不了。”西坡村村民李光平告诉记者，家中7亩耕地被纳入高标准农田片区，但项目建成后，从未使用过配套灌溉系统。2025年夏季，当地遭遇旱情，玉米生长至30余厘米后长势停滞，变为不结穗的“小老苗”，不少地块大幅减产甚至绝收。

“田间输水管道铺设需要农户自行解决，村里不负责统一施工。”随林兵介绍。但一位西坟村村民道出背后原因：单亩农田浇灌电费约十几元，农户还需自行购置、铺设滴灌管材，每亩额外需投入近300元。零散种植的农户难以负担。仅有村合作社连片种植的农户偶尔启用灌溉设施。

当地村民表示，希望当地农业农村部门逐一核验高标准农田完工与验收情况，各乡镇落实属地管护责任，同步优化灌溉配套模式，降低农户使用成本，让投建的高标准农田配套设施真正可以用起来。



向农村老人推销保险产品该加强监管

我是吉林梨树县普通市民，父亲67岁，文化程度低，识字不足百字，平日靠微薄收入生活。不久前，老人前往本地某银行网点办理常规存款储蓄业务，想将积攒的养老钱存为定期，保本稳妥、随用随取。不料，在网点工作人员推介引导下，老人在完全不清楚是保险产品、不了解长期锁仓规则、不知提前退保会高额亏损的情况下，办理了两全保险产品。整个销售过程，工作人员未通俗讲解风险、缴费年限、锁定周期、退保损失等核心关键信息，导致老人误以为办理的是银行高息存款业务。而老人养老积蓄被长期锁定，一旦急需用钱，提前退保将面临本金大幅亏损。

此类情况并非个例。一些农村老人信任银行公信力的同时，缺乏金融辨识能力，极易被一些基层金融网点工作人员“高收益、保本增值”的话术误导，把保险产品当成银行存款办理。等到后期扣费、到期、退保出现纠纷，才恍然大悟，但为时已晚，维权取证都面临极高难度。

希望相关部门关注这一问题，加强对基层金融网点的监管。如对60岁以上低学历、农村户籍老人购买长期保险、理财类产品，设置强制适老化审核机制，专人“一对一”通俗讲解风险，禁止流程化、走形式的双录程序。乡镇、县域银行网点要严格区分存款、保险、理财产品，不得模糊概念、混同推介，明确标示产品属性，不得对客户进行误导销售。此外，加强基层金融网点的监管巡查，畅通老年群体维权渠道，从源头减少存款变保险的民生纠纷。

吉林梨树县读者

本版责编：**胡笑源**