

中国“化工油罐车运食用油”潜规则曝光，反映市场失衡与监管缺失 | Whatsnew

竞争加剧、价格偏低、监管乏力、法律体系不完备，共同引燃了这起近年来中国最受关注的食安事件。



2018年7月4日，山东，一间工厂的生产线上，瓶子里装满了大豆油。摄：Jason Lee/Reuters/达志影像

7月2日，北京《新京报》曝光“化工油罐车运输食用油”事件。一周后，中国大陆互联网上的舆情上升至白热化。不仅近十年、二十年前有关罐车混装危化品和食品的调查报道重新引人注目，暴露出长期被忽视的运输环节食品安全监管漏洞；网民还“扒”出涉事罐车的行车轨迹，进一步追问污染食用油的去向和整体波及范围。

7月9日晚，官媒《人民日报》报道称，针对媒体反映的“罐车运输食用油乱象问题”，国务院食安办高度重视，组织国家发展改革委、公安部、交通运输部、市场监管总局、国家粮食和储备局等部门召开专题会议研究，成立联合调查组彻查食用油罐车运输环节有关问题。对于违法企业和相关责任人，将“依法严惩、绝不姑息”。同时“举一反三，组织开展食用油风险隐患专项排查。调查处置结果将及时公布。”

涉事车辆污染食用油运至全国各地

据新京报7月2日报道，食品类液体和化工液体运输混用且不清洗，已是中国罐车运输行业里公开的秘密。根据记者5月份的跟踪调查，一辆从宁夏运输煤制油到河北的罐车（车牌冀E尾号65Z），卸货后没有清洗油罐，却顺利进入位于河北三河的汇福粮油集团生产厂区，装满一级豆油后驶出。同样的情况也发生在中储粮油脂（天津）有限公司的厂区，无人检查罐体干净与否，一辆刚在河北卸下煤制油的罐车（车牌冀E尾号76W）也顺利装上了大豆油。

中储粮与汇福粮油都是食用油生产加工企业，处于产业链的中游，分别被视作行业内的“中国国家队”和“民营巨头”。其下游主要是食用油包装运输和销售，包括流向餐饮渠道的散装油，和线上线下零售渠道的包装油。汇福粮油的客户中就包括北京各大高校食堂的食用油供应商。

7月6日，中储粮集团公开回应，在全系统开展“粮油运输工具污染风险大排查”。检查发现违规运输单位或车辆，将终止合作并列入采购“黑名单”，对于违反操作规程和工作纪律的直属企业或员工将“从严从快处理”。

7月8日，汇福粮油工作人员在受访时称，涉事罐车为“客户自备”，售出散油可以以任何形式流向市场，“汇福”牌成品油则不存在运输问题。其透露，相关监管部门调查已经结束，等待官方通报。此后，多家食用油上市公司亦纷纷否认自身有“混装”行为。

虽然科普博主已“辟谣”，多年前老干妈等第三方检测矿物油超标事件，与煤制油罐车混装食用油并无关系。但这并不能阻止中国公众出现类似针对“地沟油”的食品安全恐慌情绪。污染食用油的去向问题逐渐上升为焦点。（延伸阅读：《吃得安全，并不容易》）

根据《新京报》调查视频显示，上述第一辆车的食用油收货方是河北物流集团金属材料有限公司，其母公司为河北省国资委所属大型国有流通企业。有网友就此推断称这批大豆油更有可能是工业用途，质疑报道的准确性。但据bilibili博主“高剑犁”考证，该公司经营范围包括食用农产品开发和零售，且集团内还有餐饮公司和粮油仓储公司。目前，该公司对此事件仍在内查中，并未公布购置大豆油用途。

通过货车定位APP，“高剑犁”查询到第二辆车在半年内的行车轨迹，分析其主营业务是从宁夏向广东方向运输煤制油，返程时会到处装卸食物油，卸货点除河南外，还涉及湖北武汉、宜昌、湖南临湘、陕西汉中、咸阳、山西运城等地，收货方既有乡镇企业，也有知名公司金龙鱼的两家子公司。但金龙鱼方面在接受上海《澎湃新闻》访问时否认存在食用油运输安全问题，指其自查结果显示，集团各企业在散装食用油安全运输中“充分履行了监管责任，运输车辆都进行了严格的查验、检验手续。”



据新京报记者的跟踪调查，一辆从宁夏运输煤制油到河北的罐车（车牌冀E尾号65Z），卸货后没有清洗油罐，却顺利进入位于河北三河的汇福粮油集团生产厂区，装满一级豆油后驶出。图：影片截图

运输、生产、销售方均有责任

《中华人民共和国食品安全法》明确规定，“贮存、运输和装卸食品的容器、工具和设备应当安全、无害，保持清洁，防止食品污染”“不得将食品与有毒、有害物品一同贮存、运输”。

2014年实施的《食用植物油散装运输规范》提到，“运输食用植物油应使用专用容器，不得使用非食用植物油罐车和容器运输”、“在向运输容器中装油时，应采用独立（专用）的输油管道分别进行不同品种，不同等级油脂的灌装，避免混合掺杂”等。不过，该规范只是推荐性的国家标准，并不具有强制约束力。

据《新京报》采访的多位油罐车司机表示，由于近两年罐车增多，竞争加剧，罐车运输价格下降不少，许多罐车不得不在返程时想办法配货。“卖油的厂家不怎么管，买油的公司不知情，让运输公司钻了空子。”

调查显示，食用油生产公司普遍验罐不严，只看罐体外有“食用油”字样，有工作人员认为是否专用食用油罐车“没办法去分辨”。食用油生产方往往约定“买家自提”，罐车也由买家雇用，因此不对品质负责。而对收货方来说，由于抽样检验的项目有限，食用油中掺入其他杂质，可能检测不出来。此外，运输订单普遍经过层层转包，买卖双方对最终承运的罐车可能都无从了解。（延伸阅读：[《生于淮北则为枳：从疫苗事件，看党国体制下的官员问责制》](#)）

华南理工大学法学院副教授、执业律师叶竹盛在此前接受《澎湃新闻》[采访时表示](#)，本案中司机、企业及其工作人员的行为在刑法上的定性，可以适用刑法第144条“生产、销售有毒、有害食品罪”。

根据《关于办理危害食品安全刑事案件适用法律若干问题的解释》第12条，在食品生产、销售、运输、贮存等过程中，使用不符合食品安全标准的食品包装材料、容器、洗涤剂、消毒剂，或者用于食品生产经营的工具、设备等，造成食品被污染，符合刑法第143条、第144条规定的，以生产、销售不符合安全标准的食品罪或者生产、销售有毒、有害食品罪定罪处罚。

持同样观点的山东法律人士刘书庆，已于7月9日向公安部邮寄2000多字的报案书，要求对涉案人员以此罪名刑事立案。

北京今是律师事务所主任吴萌接受同样属于上海报业旗下[「界面新闻」](#)采访时指出，根据《食品安全法》相关规定，由于运输企业的疏忽造成了食品污染的发生，运输企业有直接责任；生产企业有责任对食用油的运输和交付环节进行一定管控；收货方也有义务对运输企业是否能做到在确保食品安全的条件下运输食用油进行审核（包括现场和文件审核等）。对于已经污染的食用油其不得进行销售，已经销售的应当依法履行召回义务和赔偿消费者损失的义务。并且，就其已经经营的污染食品，需要接受市场监督管理部门的行政处罚。

他认为各地市场监督管理部门，可以对食用油运输企业进行检查，也可以对分装厂家或销售终端进行检查，而在检查中发现运输企业有无资质运营的情况，需要交通运输监管部门进行监管。

一种观点认为，中国的食品运输行业的监管和体系仅仅处于“起步阶段”，其中问题很多，法规体系也很不成熟。

“（中国食品产业）流通环节主体数量较多，流通过程趋于复杂，一直是监管的难点，面临更加严峻的食品安全治理环境。”[《澎湃新闻》](#)采访的中国社会科学院农发所食物经济研究室助理研究员杨鑫认为，经过这次事件，需要快速发展大型散装油或其他产品的检测技术，否则难以建立长期机制。而对于庞大的流通环节，仅靠政府抽查或者行业自律，从技术和可操作性上，较为困难，还需充分发挥社会监管的力量。惩罚性赔偿制度执行力度和落地情况有待进一步提升。

[#食安#](#) [#食品安全#](#) [#监管#](#) [#中国](#)

本刊载内容版权为端传媒或相关单位所有，未经[端传媒编辑部](#)授权，请勿转载或复制，否则即为侵权。