

" 9. 10"

江门市政府事故调查组  
2026年4月



# 目 录

一、事故基本情况 .....	2
(一) 事故相关车辆情况 .....	2
(二) 事故相关人员情况 .....	4
(三) 事故相关单位情况 .....	6
(四) 事故发生经过 .....	8
(五) 事故人员伤亡及直接经济损失情况 .....	9
(六) 事故现场道路及天气情况 .....	10
(七) 其他情况 .....	11
二、事故应急处置及评估情况 .....	11
(一) 应急救援和处置情况 .....	11
(二) 事故应急处置评估 .....	13
三、事故原因分析 .....	13
(一) 事故直接原因 .....	13
(二) 事故间接原因 .....	13
四、有关责任单位存在问题 .....	14
(一) 广东程通物流有限公司 .....	14
(二) 深圳依时货拉拉科技有限公司 .....	14
(三) 深圳依时货拉拉科技有限公司西安分公司 .....	16
五、有关单位及相关部门履职情况 .....	16
(一) 中交广东开春高速公路有限公司（高速公路业主单位） .....	16
(二) 江门市公安交警部门 .....	16
(三) 茂名市电白区交通运输局 .....	17
六、对有关责任人员和责任单位的处理建议 .....	17
(一) 建议追究刑事责任人员 .....	18
(二) 对事故有关责任单位和责任人员的处理建议 .....	18

(三) 建议给予党纪政务处理的人员 .....	20
(四) 其他建议 .....	20
<b>七、事故主要教训 .....</b>	<b>21</b>
(一) 驾乘人员安全意识淡薄 .....	21
(二) 高速公路夜间低速行驶危险性大 .....	21
(三) 企业安全生产主体责任落实不到位 .....	21
(四) 对“货拉拉”等新经济平台安全监管存在盲区 .....	22
<b>八、事故整改和防范措施 .....</b>	<b>23</b>
(一) 加强平台和网络货运行为监管 .....	23
(二) 加强道路交通安全隐患排查整治 .....	24
(三) 提高安全意识，落实企业主体责任 .....	25
(四) 加强警示宣传教育，营造安全氛围 .....	26

2025年9月10日04时55分，中阳高速往阳春方向139公里750米江门恩平路段发生一起小型普通客车追尾重型半挂牵引车的交通事故，造成3人死亡、2人受伤，碰撞车辆不同程度损毁，直接经济损失约401.67万元。

事故发生后，省委省政府和市委市政府高度重视，省领导第一时间作出批示，要求抓紧救治伤员，做好事故调查处置，继续做好重型大货车及非法营运面包车综合整治工作。市领导先后作出批示，要求全力抢救伤者，快速调查事故原因。市有关领导赶赴现场指导事故救援处置工作并要求全力救治伤者，加强现场秩序管控。9月13日，省安委会对该起事故调查处理实行挂牌督办。

根据《中华人民共和国安全生产法》（中华人民共和国主席令 第88号）《生产安全事故报告和调查处理条例》（国务院令 第493号）等有关法律法规规定，江门市人民政府于9月12日成立了由分管市领导任组长，市工业和信息化局、市公安局、市交通运输局、市应急管理局、市市场监管局、市总工会等部门单位负责同志组成的江门恩平中阳高速开春段“9·10”较大道路交通事故调查组（以下简称事故调查组）。事故调查组邀请市纪委监委、市检察院派员参与事故调查，并委托有资质的鉴定机构开展检测鉴定。根据工作需要，增补市司法局派员参加事故调查工作。邀请深圳市、茂名市政府及陕西省西安市政府派员参加事故调查工作。

事故调查组坚持“科学严谨、依法依规、实事求是、注重实效”的原则，通过现场勘查、调阅资料、人员问询、调查取证和检测鉴定等工作，查明了事故经过、发生原因、人员伤亡和直接经济损失等情况，认定了事故性质和责任，提出了对有关责任人员和责任单位的处理建议，总结了事故主要教训，形成了防范措施建议。

经调查认定，江门恩平中阳高速开春段“9·10”较大道路交通事故是一起驾驶员驾驶小型普通客车在高速公路上行驶时未与同车道低速行驶且车身后部反光标识粘贴不符合国家标准的重型仓栅式半挂车保持安全距离，发生追尾碰撞，且乘客未按规定使用安全带造成的较大生产安全责任事故。

## 一、事故基本情况

### （一）事故相关车辆情况

1. 陕 UM820F 号小型普通客车。经查，事发时为“货拉拉”平台注册运行的车辆，2023 年 11 月，该车辆所有人王某在“货拉拉”平台申请变更车辆并经审核，成为“货拉拉”平台登记车辆，之后利用“货拉拉”平台从事普通货运业务，王某于 2024 年 5 月擅自对车辆进行非法改装（拆除最后一排一个座椅），车辆核定载客：6 人，事发时实载 5 人。事发时正在执行“货拉拉”平台订单运输任务。该车辆于 2023 年 10 月 23 日初次登记，当时没有发现拆除座椅情况，截至事发前，按照规定该车辆无需到机动车安全技术检验机构过线检测。

经鉴定，陕 UM820F 号小型普通客车制动系统：未检见不符合相关技术要求项；转向系统：未检见不符合相关技术要求项；行驶系统：未检见不符合相关技术要求项；灯光系统：除因事故造成损坏外，未检见不符合相关技术要求项。鉴定事发时车速范围为 93.38 ~ 95.58km/h。

安全带使用方面，事发时陕 UM820F 小型普通客车车上人员佩戴安全带情况如下：车辆驾驶人王某及副驾驶位置的郑某山有佩戴安全带，第二排左边座位的张某勤、第二排右边座位的郑某有、第三排左边座位的党某军均未有佩戴安全带。

经调查，车辆驾驶人王某通过“货拉拉”平台接单，收取平台的运货费用，未与郑某山、郑某有、党某军、张某勤等 4 人约定额外路费。

**2. 粤 K75380 号重型半挂牵引车。**经鉴定，粤 K75380 号重型半挂牵引车制动系统：未检见不符合相关技术要求项；转向系统：未检见不符合相关技术要求项；行驶系统：未检见不符合相关技术要求项；灯光系统：未检见不符合相关技术要求项。鉴定事发时碰撞前车速范围为 24.12 ~ 24.77km/h。

**3. 粤 K7772 挂号重型仓栅式半挂车。**经鉴定，粤 K7772 挂号重型仓栅式半挂车制动系统：不合格；转向系统：未检见不符合相关技术要求项；行驶系统：未检见不符合相关技术要求项；灯光系统：除因事故造成的损坏外，未检见不符合相关技术要求项；机动车回复反射装置：被遮盖货物的篷布遮挡，未

悬挂柔性反光标识，不符合国家标准。车辆核载 34000kg，实载高粱 33680kg。

## （二）事故相关人员情况

1. 王某，陕 UM820F 号小型普通客车驾驶员，男，汉族，1986 年 10 月 28 日出生，公民身份号码：622826XXXXXXXX2318，甘肃省泾川县人，准驾车型：C1，驾驶证状态：违法未处理、事故未处理，驾驶证有效期至 2032 年 3 月 10 日，事故中受伤。经鉴定，排除王某酒驾毒驾。

经查，王某因有刑事案记录，不符合“货拉拉”平台司机准入条件，未能登记注册为平台司机。2023 年 1 月，在其亲戚胡某刚协助下，王某借用胡某刚身份信息，用车牌号粤 BB13507 货车在“货拉拉”平台提交申请，并与胡某刚一同在深圳市“货拉拉”线下门店完成现场安全培训教育及考核，阅读同意《货拉拉软件使用协议》《安全承诺书》，以胡某刚名义签订了《货拉拉司机信息服务协议》，后经平台系统终审通过，以胡某刚名义成为“货拉拉”平台司机。2023 年 11 月，王某在“货拉拉”平台申请变更车辆为陕 UM820F 号小型普通客车，并在深圳依时货拉拉科技有限公司西安分公司线下门店完成线下审核手续。后续，王某一直作为车辆所有人、实际驾驶员、账号使用人通过平台接单独自从事货运工作（期间，“货拉拉”平台曾两次在手机上抽查王某要求进行人脸识别，验证实际驾驶员与

登记司机是否一致，因无法通过验证，王某将手机寄给胡某刚，由胡某刚协助通过人脸识别，再将手机寄回王某，王某将“货拉拉”司机端一直保持登录状态进行接单。胡某刚一直未参与实际货运工作）。王某负责车辆日常维护保养，以胡某刚名义接受“货拉拉”平台开展的线上安全知识、行车安全等课程学习培训。

2. 胡某刚，出借个人信息给王某使用，成为“货拉拉”平台名义上登记注册司机，男，汉族，公民身份号码：622826XXXXXXXXX2311，工作单位：深圳市恒兴安实业有限公司，甘肃省宁县人。

3. 郑某山，陕 UM820F 号小型普通客车乘客，男，汉族，公民身份号码：412928XXXXXXXXX3150，工作单位：澄莲食品（汕头市）有限公司，河南省南阳市人。事故中死亡。经鉴定，郑某山系钝性外力作用致重型颅脑损伤死亡。

4. 郑某有，陕 UM820F 号小型普通客车乘客，男，汉族，公民身份号码：412928XXXXXXXXX3151，工作单位：澄莲食品（汕头市）有限公司，河南省社旗县人。事故中死亡。经鉴定，郑某有系钝性外力作用致心脏破裂、心包填塞死亡。

5. 党某军，陕 UM820F 号小型普通客车乘客，男，汉族，公民身份号码：412929XXXXXXXXX2419，工作单位：澄莲食品（汕头市）有限公司，湖北省天门市人。事故中死亡。经鉴定，党某军系钝性外力作用致重型颅脑损伤死亡。

6. 张某勤，陕 UM820F 号小型普通客车乘客，男，汉族，公民身份号码：445122XXXXXXXXX3713，工作单位：澄莲食品（汕头市）有限公司，广东省饶平县人。事故中受伤。

7. 赖某武，粤 K75380 号重型半挂牵引车牵引粤 K7772 挂号重型仓栅式半挂车驾驶员，男，汉族，公民身份号码：440923XXXXXXXXX5410，广东省电白县人，准驾车型：A2，驾驶证状态：正常，驾驶证有效期为长期。持茂名市交通运输局核发道路运输从业人员从业资格证（从业资格证号 440923XXXXXXXXX5410，从业资格类别：客运驾驶员、货运驾驶员）。事故中无受伤。受聘为广东程通物流有限公司货车驾驶员，并与公司签订安全生产责任书，上岗前已接受三级安全教育培训，签订岗位风险告知书，2025 年以来参加由公司组织举办包括安全驾驶培训、驾驶技能操作、风险防范与车辆保养、安全防御驾驶等各类安全教育培训活动。经鉴定，排除赖某武酒驾毒驾。

### （三）事故相关单位情况

1. 深圳依时货拉拉科技有限公司。“货拉拉”平台（主要从事为货运交易双方提供网络信息发布、交易撮合等业务）开发及管理单位，负责制定整体经营策略、规章制度及统筹管理、考核各分公司业务完成情况。该公司建立了安全生产委员会，由安全与公共事务中心承担安全体系建设、安全教育培训，安全隐患排查治理，安全产品能力建设、事故处置、复盘以及安

全文化建设等工作。由运力中心承担负责开展平台司机的线上安全培训和教育，制定平台准入流程、司机行为分标准等，负责最终线上审核注册司机及相关车辆。“货拉拉”平台由**深圳货拉拉科技有限公司**（与深圳依时货拉拉科技有限公司为关联企业，持广东省通信管理局核发《增值电信业务经营许可证》）提供技术维护和信息管理服务。

**2.深圳依时货拉拉科技有限公司西安分公司。**是深圳依时货拉拉科技有限公司下属分支机构，负责当地业务开展。负责建立完善并落实分公司各项安全管理制度，组织员工安全会议、培训及应急演练等，设综合岗、安全岗、邀约岗和车贴运营岗等岗位。分公司下设若干线下门店，设售后岗、车贴岗和培训岗，具体负责招揽司机，安排新注册司机接受岗前安全培训，讲解接单注意事项和帮助司机张贴车贴、安装监测设备，引导司机退出、售后答疑等工作，协助司机在“货拉拉”平台上传身份证、驾驶证、行驶证、车辆外观照片等资料，对司机提交的资料进行线下初审，并对登记注册车辆进行线下审核。

**4.广东程通物流有限公司。**持有茂名市电白区交通运输局核发《道路运输经营许可证》（粤交运管许可茂字 440900029569 号），有效期 2025 年 6 月 27 日至 2029 年 6 月 26 日。该公司名下共有货车 147 辆（一个牵引车带一个半挂车为一辆），员工约 250 人，配备专职安全员 2 名，公司设置有物流部、安全部、综合管理部、监控中心和财务部。由安全部负责统筹公司

安全生产工作，协助总经理编制安全生产隐患排查计划和方案，深入开展安全生产检查，拟定公司安全生产管理制度等工作。

**5.澄莲食品（汕头市）有限公司。**涉事乘客的工作单位，经查，事发前该公司安排郑某山、郑某有、党某军、张某勤等4人（未与4人签订劳动合同）赴阳江从事收牛蛙工作，具体行程由郑某山负责，该公司未对出行方式作出要求。

#### **（四）事故发生经过**

2025年9月9日19时13分，陕UM820F号小型普通客车（平台登记注册人胡某刚，实际操作接单人王某）接到“货拉拉”平台订单（订单号：3316180967399790726），下单人为死者郑某山儿子郑某波，订单标注货物为行李、跟车1人，出发地为汕头市盐鸿镇澄莲食品（汕头市）有限公司，目的地为阳江市陂面镇广东德隆农业科技有限公司，费用836.99元。

9月9日21时06分，王某驾驶陕UM820F号小型普通客车在汕头市盐鸿镇鸿二村埔上园澄莲食品（汕头市）有限公司接到郑某山、郑某有、党某军、张某勤等4人，根据王某笔录，王某发现实际跟车人数与订单不一致，要求客户取消订单，但郑某山拒绝，因怕被客户投诉，王某同意4人外加一批行李上车（未额外收费）。涉事车辆陕UM820F号小型普通客车从汕头市盐鸿镇出发，计划前往阳江市陂面镇收牛蛙，实载5人。

9月10日04时55分，王某驾驶陕UM820F号小型普通客车沿中阳高速往阳春方向行驶至K139+750M路段时，在第三车

道追尾碰撞前方由赖某武驾驶粤 K75380 号重型半挂牵引车牵引粤 K7772 挂号重型仓栅式半挂车，造成陕 UM820F 号小型普通客车乘客郑某山、郑某有、党某军三人死亡，驾驶员王某、乘客张某勤受伤，车辆及货物损坏的较大道路交通事故。



图 1 事故车辆粤 K75380

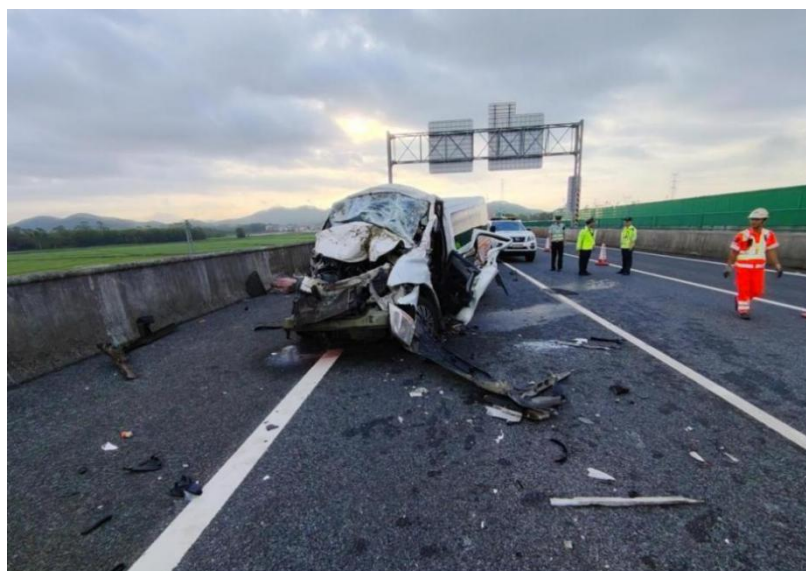


图 2 事故车辆陕 UM820F

#### (五) 事故人员伤亡及直接经济损失情况

**1.事故人员伤亡鉴定情况：**事故共造成郑某山、郑某有、党某军 3 人死亡，王某、张某勤两人受伤。

**2.直接经济损失情况：**根据《企业职工伤亡事故经济损失统计标准》等标准和规定统计，事故造成直接经济损失约 401.67 万元。

### **（六）事故现场道路及天气情况**

事故现场位于中阳高速公路往阳春方向 K139+750M 路段，道路东西走向，东往中山方向，西往阳春方向，道路双向隔离设施为中央绿化带钢筋混凝土护栏，路侧为三波形梁护栏。道路设置为双向六车道、两条应急车道，单向设三条行车道和一条应急车道。道路路面为沥青路面。交通信号方式为车行道分道标线和指示标志。道路限制最高车速为小型客车 120km/h，大货车 100km/h。路面标志标线清晰齐全，沥青路面完好，道路交通设施和防护装备正常，没有施工情况，车流量较小，路面干燥，视线较好，行车畅顺。根据路段高速公路公司提供的路面参数，中阳高速往阳春方向 K137 至 K139+750 路段为上下坡交替的缓坡路段，其中 K137 至 K137+910 为下坡路段，纵坡坡度-1%；K137+910 至 K138+960 为上坡路段，纵坡坡度 0.5%；K138+960 至 K139+570 为下坡路段，纵坡坡度-0.5%；K139+570 至 K140+520 为上坡路段，纵坡坡度 1.5%。综上，事故路段技术指标、交通安全设施的设置情况符合国家和行业相关标准规范。事发路段自通车以来无发生较大及以上道路交通事故。根

据 G2109 气象站（距离江门恩平中阳高速开春段“9·10”交通事故事发地点附近最近的气象站点）数据，事故发生时，事故路段气温 25.9-26.3 摄氏度，平均风力 0.5 米/秒-0.9 米/秒，无降雨。据前车粤 K75380 号重型半挂牵引车行车记录仪显示，事故发生时视野良好。事故排除降雨、大风、恶劣天气等环境因素影响。事故现场无突发灾害或其他不可抗力因素影响。

### **（七）其他情况**

通过调查询问、服务区监控和车辆 GPS 部分数据显示，陕 UM820F 号小型普通客车、粤 K75380 号重型半挂牵引车牵引粤 K7772 挂号重型仓栅式半挂车均未出现连续驾驶车辆 4 小时未停车休息的情况。

## **二、事故应急处置及评估情况**

事故发生后，江门市委市政府立即启动应急响应，市有关领导立即赶赴现场指挥处置，要求全力救治伤者，加强现场秩序管控，防止二次事故发生，同时做好舆情管控工作。公安、交通、应急管理、消防救援、医疗救护及高速公路业主单位等相关部门单位迅速赶赴现场开展应急救援和现场处置工作。

### **（一）应急救援和处置情况**

2025 年 09 月 10 日 05 时 05 分，江门市公安局指挥中心 110 报警台接到事故报警信息后，立即通知高速三大队派员前往处置，同时通知消防救援、医疗救护机构前往救援，开春高速路政、养护、拯救等单位前往处置。05 时 32 分，江门市应急管理

局值班室接江门消防警情通报，称开春高速阳江方向 K139+800 路段发生交通事故有人被困。05 时 35 分，开春高速路政人员到达现场；05 时 36 分，高速三大队民警到达现场；05 时 49 分，开春高速拯救部门到达现场；05 时 36 分，医疗救护部门到达现场；05 时 36 分，消防救援部门到达现场。各部门人员到达现场后迅速开展救援处置，由消防救援部门对事故车辆开展切割作业，公安交警、医疗救护、拯救等部门人员协同对车内被困人员进行施救；06 时 10 分，现场医护人员确认证实两名男性死亡，3 人由恩平市人民医院的救护车各接三名男性伤者前往医院抢救；07 时 00 分，事故现场勘查完毕；07 时 20 分，市有关领导带领相关负责同志到达现场指导救援工作；08 时 40 分，事故现场清理完毕，现场恢复正常行车；11 时 00 分，市应急管理局派员到达事故现场了解事故和伤者情况；9 月 11 日 10 时 05 分，省应急管理厅派员到事故现场指导事故调查工作。



图 3 事故现场

## **(二) 事故应急处置评估**

事故发生后，江门市市委市政府迅速启动应急响应，公安、交通、应急管理、消防救援、医疗救护以及高速公路业主单位等相关部门单位及时赶赴现场实施应急救援和现场处置，经评估，江门恩平中阳高速开春段“9·10”较大道路交通事故现场救援工作组织有力、措施得当，信息报送及时、应急响应迅速、救援处置合理有效，未造成次生、衍生事故。

## **三、事故原因分析**

### **(一) 事故直接原因**

1. 王某驾驶机动车在高速公路上行驶时未与同车道前车保持足以采取紧急制动措施的安全距离，未能及时发现前方车辆行驶情况并采取有效避让措施，从而导致追尾事故发生。

2. 赖某武驾驶的粤 K75380 号重型半挂牵引车牵引粤 K7772 挂号重型仓栅式半挂车机动车在高速公路上低于最低速行驶（60km/h），且机动车车身后部反光标识粘贴经检验不符合国家标准。

### **(二) 事故间接原因**

1. 驾乘人员安全意识淡薄。王某未对乘客使用安全带情况进行检查，未督促后排乘客按规定使用安全带；乘客缺乏对使用安全带能够降低伤害程度、保障自身安全的足够认识。王某擅自改变车辆内部机构、拆卸座位，可能导致车辆整体安全性能

下降、乘客与行李货物无安全隔离等问题，增加交通事故安全风险。

2.驾驶员漠视交通安全规则。赖某武夜间驾驶机动车在高速公路上低速行驶危险性大，车身后部反光标识粘贴不符合国家标准，后方车辆难以发现其缓速行驶状态，易造成后方车辆未能有效及时采取紧急制动或者避让等措施，导致交通事故发生。

3.相关单位安全管理和风险排查不到位。相关运输企业对低速驾驶风险不够重视，未能排查发现涉事车辆存在车身后方反光标识不符合国家标准的隐患问题；相关货运平台对进入平台司机及车辆审核、管理不严，对于车辆车况、实际驾驶人、司机运输行为、订单信息等缺乏有效监督管理手段，风险隐患排查整治制度不健全。

#### **四、有关责任单位存在问题**

##### **（一）广东程通物流有限公司**

安全风险隐患排查不够深入细致。已建立并落实安全风险分级管控与隐患排查治理工作，但对涉事车辆安全检查不细致，未检查发现并及时处置涉事车辆后部反光标识粘贴不符合国家标准的安全隐患问题，对于车辆低速行驶的安全风险不够重视，未能发现并对驾驶员在高速公路低速行驶的违法问题及时提醒并作出处理。

##### **（二）深圳依时货拉拉科技有限公司**

1.对“货拉拉”平台管理存在漏洞。车辆准入审核把关不严，制度执行流于形式，虽然该公司内部已于2022年3月要求不允许客车在平台登记注册，但涉事车辆为小型普通客车，仍于2023年11月经西安分公司初审并通过公司运力中心终审进入平台从事货运活动。且该公司对于实际驾驶员与平台登记注册人员身份一致性核查缺位，未能及时发现并纠正人员不一致的问题。

2.对下属分支机构管理不到位。对下属分支机构西安分公司的经营行为缺乏有效监督检查，既未及时发现西安分公司在车辆审核过程中不符合公司内部规定要求的情形，也未采取有力措施督促整改，造成涉事车辆进入平台从事货运活动。对深圳市“货拉拉”线下门店管理不严，未能及时发现司机注册管理存在有关漏洞。

3.安全管理机制和制度不完善。对进入平台的车辆和人员安全管理缺失，缺乏动态跟踪管理措施，未能及时发现车辆非法改装、实际驾驶员与登记注册人不一致等安全隐患问题，造成涉事驾驶员长期冒名顶替并驾驶非法改装车辆开展货运业务；对长途订单、夜间订单等高风险货运订单缺乏专门管理制度，未采取视频采集等技术手段有效阻止平台内经营者出现以货运之名行客运之实、人货混载、货物违规放置等违法行为发生，存在巨大的安全漏洞。

4.吸取事故教训不深刻。前期我省出现过类似事故，与此次事故高度相似，都是“面包车”载客多人（远超订单跟车）、

长途货运订单、夜间驾驶、车辆存在非法改装情形，均存在对进入平台车辆审核把关不严、安全管理缺失、未能第一时间发现安全隐患并采取有效措施等行为，该公司对前期类似事故教训吸取不深刻、举一反三整改落实不到位。

### **（三）深圳依时货拉拉科技有限公司西安分公司**

作为深圳依时货拉拉科技有限公司下属分支机构，未严格落实公司内部 2022 年 3 月提出不允许客车在平台登记注册的管理要求，初审把关不严，涉事车辆为小型普通客车，但仍通过初审并进入平台从事货运活动。

## **五、有关单位及相关部门履职情况**

### **（一）中交广东开春高速公路有限公司（高速公路业主单位）**

按照高速公路路政巡查管理规定，业主单位路政每日对路面巡查不少于 2 次。事故发生时，辖区路政当班人员在路面巡逻回来在大田管理中心待命，接到警情后立即前往现场处置，未发现存在脱岗、失职等情况。

### **（二）江门市公安交警部门**

江门市公安交警部门按照规定在中阳高速公路江门段设置了区间测速和流动测速点位，并设置了明显的车辆限速警示标牌，警示往来车辆按照规定限速行驶，对存在超速等违法行为的车辆进行非现场执法，中阳高速公路江门段的测速点位均未录得陕 UM820F 号小型普通客车超速的违法行为。事故路段由

高速三大队治安中队负责管辖，该中队按要求每天安排一名领导同志带班值班，并分四个班次设置覆盖全天的路面巡逻管控。根据省厅交管局《关于进一步加强高速公路夜间勤务管理工作的通知》，高速三大队强化、细化高速公路夜间勤务，压实巡逻管控责任，通过亮警灯、响警笛等方式加强对低速车行驶、违停、疲劳驾驶等易肇事易肇祸行为干预。事发当日夜间共出动 18 名警力 9 辆警车参与重点路段巡逻管控。大队指挥室联合各路段监控中心加强视频巡查，期间没有发现涉事大货车慢行。事故发生时，当班巡逻车辆粤 J0108 警巡逻完辖区后在大田收费站路段驻点，当班夜巡里程 160 公里（辖区里程 41.1 公里），未发现存在脱岗、失职等情况。

### **（三）茂名市电白区交通运输局**

作为辖区交通运输行业执法监督管理部门，茂名市电白区交通运输局于 2025 年 6 月 27 日核发了广东程通物流有限公司的《道路运输许可证》，截至 2025 年 11 月 5 日，该局共出动执法人员 11700 多人次，立案查处货运违法案件 715 宗（包括查处广东程通物流有限公司违法案件 1 宗）。但对行业安全监管工作不细致、不彻底，组织开展辖区道路运输企业违法行为专项整治工作效果不明显，对广东程通物流有限公司事故车辆制动系统不合格、低速行驶及存在的车身后部反光标识粘贴不符合国家标准的违法行为排查不到位。

## **六、对有关责任人员和责任单位的处理建议**

## **（一）建议追究刑事责任人员**

王某，男，群众，陕 UM820F 号小型普通客车驾驶员，冒用他人名义在“货拉拉”平台登记注册开展货物运输业务，擅自改变已登记的结构、构造或者特征的机动车（拆卸座位），违规在过道放置行李，违反平台规定增加货运订单跟车人员，未督促提醒后排乘客正确使用安全带，未与同车道前车保持足以采取紧急制动措施的安全距离，对事故发生负有主要责任。建议由司法机关依法追究刑事责任。建议江门市公安部门对其非法改装、违规放货的行为依据《中华人民共和国道路交通安全法》等相关法律法规进行处理。

## **（二）对事故有关责任单位和责任人员的处理建议**

**1.广东程通物流有限公司。**对于车辆低速行驶的安全风险不够重视，未能发现并对驾驶员在高速公路低速行驶的违法问题及时提醒并作出处理。未及时排查发现涉事车辆制动系统不合格、后部反光标识粘贴不符合国家标准的安全隐患问题，对事故发生负有责任。建议由江门市应急管理局依据《中华人民共和国安全生产法》第一百一十四条进行行政处罚。

**2.深圳依时货拉拉科技有限公司。**对“货拉拉”平台安全管理存在漏洞，内部审核制度执行不到位、车辆和司机准入把关不严，对下属分支机构管理不到位，常态化安全管理机制不完善，吸取事故教训不深刻，同类事故反复多次发生，造成较大人员伤亡。“货拉拉”平台对进入平台经营者的资质资格未尽到审

核义务、未采取必要措施对消费者尽到安全保障义务，造成人身伤害，建议由深圳市有关部门对深圳依时货拉拉科技有限公司依法进行处理。

**3.深圳依时货拉拉科技有限公司西安分公司。**对进入“货拉拉”平台车辆准入初审把关不严，没有严格执行公司内部管理制度。责令深圳依时货拉拉科技有限公司依据公司内部管理制度进行严肃处理，并将处理情况报江门市安全生产委员会办公室。

**4.何某江，**广东程通物流有限公司安全部负责人（安全管理人员）。未认真履行企业安全管理人员职责，未及时排查发现涉事车辆制动系统不合格、后部反光标识粘贴不符合国家标准的事事故隐患，并落实整改措施。建议由江门市应急管理局依据《中华人民共和国安全生产法》第九十六条进行行政处罚。

**5.赖某武，**粤 K75380 号重型半挂牵引车牵引粤 K7772 挂号重型仓栅式半挂车驾驶员。驾驶制动系统不合格、车身后部反光标识粘贴经检验不符合国家标准的机动车在高速公路上低速行驶，建议江门市公安部门依据《中华人民共和国道路交通安全法》等相关法律法规进行处理。

**6.靳某，**深圳依时货拉拉科技有限公司运力中心审核交付负责人。对进入“货拉拉”平台的车辆以及注册用户审核把关不严，未能及时发现冒名顶替的人员和不符合公司规定的车辆进入平台，建议深圳依时货拉拉科技有限公司依据公司内部管理制度进行处理，并将处理情况报江门市安全生产委员会办公室。

7.华某,深圳依时货拉拉科技有限公司西安分公司主要负责人。对进入“货拉拉”平台车辆的准入把关不严,未严格执行公司内部规定,线下审核程序不规范、不认真,导致客车进入公司平台开展货运业务。建议深圳依时货拉拉科技有限公司依据公司内部管理制度进行处理,并将处理情况报江门市安全生产委员会办公室。

8.胡某刚,涉事订单平台注册登记司机,出借身份证、驾驶证等给王某,并协助其完成平台登记注册和平台对司机抽查审核,造成平台对驾驶人员管理落空,建议深圳市公安部门依据《中华人民共和国居民身份证法》等法律法规进行处理。

### **(三) 建议给予党纪政务处分的人员**

对于在事故调查过程中发现的地方有关部门、公职人员履职方面的问题及相关材料,已移交江门市纪委监委。对有关部门、人员的党纪政务处分等处理意见,由江门市纪委监委移交属地纪委监委处置。

### **(四) 其他建议**

1.建议茂名市电白区交通运输部门约谈广东程通物流有限公司,督促该公司落实道路运输企业安全主体责任落实,提高安全意识,强化对驾驶员及车辆管理,严格规范驾驶员日常驾驶行为、加强车辆日常维护保养,防范道路交通事故发生。

2.鉴于目前对于“货拉拉”等网络货运信息发布和交易撮合平台还没有专门的法律法规进行规范,也没有明确进入平台的

承运人和车辆应具备的准入条件，根据“三管三必须”和业务相近原则，建议由深圳市交通运输局对深圳依时货拉拉科技有限公司进行约谈，督促该公司加强安全管理，建立完善安全管理机制和制度，通过科技手段强化平台承运人和车辆动态管理，并将相关情况报江门市安全生产委员会办公室。

## 七、事故主要教训

**（一）驾乘人员安全意识淡薄。**肇事驾驶员王某未加强乘客使用安全带的检查，未有效督促乘客按规定使用安全带，乘客缺乏对使用安全带能够降低事故伤害程度、保障自身安全的足够认识。且王某擅自拆卸座位违法改变车辆内部机构、将货物放置于过道违规载货等行为极大增加交通事故安全风险。赖某武对涉事车辆安全检查不够仔细，未检查发现并及时处置车身后部反光标识粘贴不符合国家标准的安全隐患问题。

**（二）高速公路夜间低速行驶危险性大。**高速公路上低速行驶危险性大，尤其在夜间，光线不足或能见度低、驾驶员注意力不集中等因素叠加，后方车辆驾驶员难以发现前车缓速行驶状态，容易造成后方车辆未能有效及时采取紧急制动或者避让等措施，导致交通事故发生。但目前我市辖区高速公路路面设施设备不具备监测记录车辆低速行驶功能，仅能依靠路面巡查、视频巡逻等方式排查可疑车辆，排查发现能力不足，打击难度大。

**（三）企业安全生产主体责任落实不到位。**涉事道路运输

企业对驾驶员低速驾驶行为不够重视，忽视其可能带来的严重后果及影响。缺乏对驾驶员低速行驶安全警示教育，未纳入风险隐患进行管控；对车辆维护保养不及时，未发现并及时处置车身后部反光标识粘贴不符合国家标准等安全隐患问题。“货拉拉”平台安全管理存在漏洞，思想认识不到位，重发展、轻安全，安全管理制度和机制不完善，吸取事故教训不深刻，对于客车进入平台从事经营性货运活动、进入平台后违规改装、“面包车”接受长途货运订单、夜间等高风险时段订单缺乏有效监管等问题仍普遍存在，没有积极采取有效防范措施，导致同类较大事故反复多次发生。

**（四）对“货拉拉”等新经济平台安全监管存在盲区。**“货拉拉”平台的本质是网络交易撮合中介，是匹配供需双方，并不直接以承运人的身份提供货运服务，因此不属于网络货运平台，不适用于《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》等法律法规，导致其监管归属模糊。目前，针对“货拉拉”平台没有明确的主管部门，也没有专门的法律法规对其安全责任、运营规范等作出针对性规定和要求，安全监管存在盲区。且根据现有政策，4.5吨及以下普通货运车辆（包括货车、客车等各类车辆）从事普通货运经营的无需许可，无需取得《道路运输经营许可证》及《道路运输证》，驾驶人员也无需具备从业资格证，因此进入“货拉拉”平台的4.5吨以下的车辆相当部分为小型普通客车，此类车辆设计是用于载运乘客而非货运，也非

用于经营性货运活动。不少进入平台的客车为满足货运需求，私自拆除座椅改为货运用途，既违反交通法规，又因车辆构造改变导致重心不稳等安全隐患，极易引发交通事故。而平台仅在申请注册时对车辆的车况进行基本检查，对车辆资质审核、司机背景筛查流于形式，缺乏有效的后续监管与约束机制。这种“低门槛准入+弱监管运营”的模式，让安全风险持续累积，造成较大事故多次发生，亟待通过完善法规、明确监管责任来破解。

## 八、事故整改和防范措施

**（一）加强平台和网络货运行为监管。**建议相关部门针对“货拉拉”等信息撮合平台安全监管中存在的空白和盲区，加快研究制定相关监管政策、推动出台相关监管法律法规，明确行业监管部门，厘清安全监管责任，同时明确平台、车辆、车辆所有人和驾驶人相关准入资格与条件，压实平台主体责任，完善资质核验、行程追踪与安全预警机制，强化对夜间、长途订单全程动态监管，堵塞安全漏洞，切实防范平台经济带来的安全风险。

交通运输、公安交警部门要按照“三管三必须”的原则，切实履行行业监管责任，针对网络货运行业特点，建立健全协同监管机制，要求“货拉拉”等平台提供本市辖区入驻车辆的基本信息、驾驶员信息等，组织开展专项检查，重点查处非法改装、违规载货、违法载人等违法违规行为，及时消除监管盲

区，堵塞监管漏洞。“货拉拉”等平台要积极配合相关部门的监督管理工作，主动提供平台车辆、驾驶员和运营订单等相关信息，要建立健全内部监督机制，对平台内的违法违规行为进行自查自纠，及时清退不符合安全要求的车辆和驾驶员。平台要运用视频监控、大数据、人工智能等技术手段，提升安全监管的智能化水平，对高风险订单、异常行驶行为进行预警，及时采取干预措施，提前防范安全风险，畅通投诉举报渠道，及时处理用户反映的安全问题，接受社会监督。

**（二）加强道路交通安全隐患排查整治。**市道安办要加强统筹，整合市公安、交通运输、路政等部门资源力量，形成“统一部署、分工负责、协同作战、闭环管理”的隐患排查整治工作格局。公安交警部门利用科技手段，加强对重点路段、重点车辆的管控，加大执法力度，针对违规载货、酒驾醉驾、拼车包车、六座以上面包车超员和非法改装、大客车超员及夜间闯禁行、货车违法载人、不按规定使用安全带及疲劳驾驶等严重违法高发时段，加强显性用警和精准用警，增加夜间、节假日等事故高发时段，以及事故多发路段、施工路段、服务区路段、互道路段、重要桥梁等点位的警力部署。交通运输部门要强化行业监管，压实运输企业主体责任。督促道路运输企业建立健全安全生产管理制度，加强对从业人员的安全培训、职业道德教育和应急处置演练，提高驾驶员的安全意识和操作技能。严格落实车辆日常维护保养制度，定期对车辆安全技术状况进行

检查，严禁“带病车辆”上路行驶。对安全责任不落实、存在重大安全隐患的企业，依法采取限期整改、停业整顿、吊销经营许可证等措施，倒逼企业规范经营。市公路事务中心、高速公路业主单位要针对高速公路等重点路段，开展道路基础设施安全隐患全面排查，重点整治路面破损、交通标志标线缺失或不清晰、防护设施不完善等问题。针对急弯陡坡、长下坡、团雾多发路段等事故高发区域，科学增设避险车道、减速带、照明设施和警示标志，优化道路通行条件；加强对道路养护施工的安全管理，规范施工围挡设置和交通疏导，避免因施工引发安全事故。

**（三）提高安全意识，落实企业主体责任。**道路运输企业和“货拉拉”平台必须切实履行安全生产主体责任，将安全发展理念贯穿运营全过程。道路运输企业要严格执行车辆和从业人员准入制度，对车辆的安全技术状况进行全面核查，确保车辆符合国家相关标准，加强对驾驶员安全培训教育，建立健全车辆动态监控管理制度，实时监测车辆行驶轨迹、行驶速度、载货情况和驾驶员操作行为，及时发现并纠正超速超载、疲劳驾驶、低速行驶等违法行为，定期开展安全风险隐患自查自纠，建立隐患台账，确保隐患动态清零。

“货拉拉”平台要切实履行主体责任和社会责任，坚决摒弃“重发展、轻安全”理念，将安全管理融入平台运营各环节。建立严格的车辆和驾驶员准入审核机制，通过线上核验与线下

核查相结合的方式，全面核实车辆证照、安全技术状况和驾驶员资质，坚决杜绝非法改装车辆、无资质驾驶员入驻平台。要加强对平台订单的动态监管，明确告知托运方和驾驶员相关安全规定，严禁违规载货、违法载人等行为，明确告知托运方不得要求驾驶员违法违规操作，“以货运之名行载客之实”。要建立完善对夜间订单、长途货运订单等高风险订单的审核监管机制，避免同类事故再次发生。建立健全安全培训和考核制度，定期组织平台驾驶员开展交通安全法规、应急处置技能等方面的培训，考核不合格的不得从事平台货运服务。完善应急预案，在发生突发事件时，及时启动应急响应，配合相关部门做好救援和处置工作。同时，要积极协助配合公安、交通运输、应急管理等部门做好安全生产工作，共同守护运输安全。

**（四）加强警示宣传教育，营造安全氛围。**各级各有关部门要围绕安全生产和道路交通安全，开展全方位、多层次、常态化的宣传教育活动，不断提高全社会的交通安全意识和文明素养，营造良好社会氛围。针对长途、夜间出行等重点场景，深入开展警示教育，通过制作事故警示片、宣传海报等资料，利用传统媒体和新媒体等渠道广泛宣传，让广大群众深刻认识违规乘坐货运车辆、非法改装车辆出行的严重危害性，提高群众的安全意识和自我保护能力。加强对货运车辆驾驶员的宣传教育，组织开展交通安全法规培训和职业道德教育，引导驾驶

员自觉遵守交通法规，拒绝超速超载、疲劳驾驶、违规改装等违法行为。同时，鼓励群众积极参与交通安全监督，畅通举报投诉渠道，对举报属实的按规定给予奖励，形成政府监管、企业自律、社会监督、公众参与的多元共治格局，有效防范和减少道路交通事故的发生。