

安全, 似乎早已成为众多汽保企业生产举升机的首要标准, 但汽保领域鱼龙混杂, 不能排除无良企业急功近利, 置安全如儿戏。

## 汽车举升机安全之忧

文/本刊记者 臧允浩

2011年12月30日, 中华人民共和国质量监督检验检疫总局、中华人民共和国国家标准委员会发布了《GB27695-2011汽车举升机安全规程》(以下简称《规程》), 并规定于2012年12月1日起执行。《规程》由中国机械工业联合会提出, 全国起重机械标准化技术委员会归口, 重庆市特种设备质量安全中心、国家起重运输机械质量监督检验中心负责起草。如今, 距离《规程》施行还有不到两个月的时间。此前, 业内一直依据交通部出台的《JT/T 155-2004 汽车举升机》, 即所谓的行标作为汽车举升机的制造标准。一般而言, 行标所制定的标准都要高于国标, 但此行标系推荐性标准, 而新国标则具有强制性。

由于举升机与安全生产密切相关, 一旦出现举升机质量问题, 便会诱发重大安全事故。长期以来, 业内关于加强举升机监管、强制认证、提高生产标准的呼声甚高, 国标的出台无疑为汽车举升机的制造标准划清了底线。但安全大于天, 举升机的安全问题远比我们想象的还要复杂, 生产、使用、监管任何一个环节, 都至关重要, 保障汽车举升机的安全之路, 依然很长。

### 松弛的生产标准

“举升机和其它设备不一样, 安全性非常重要”, 中一汽保集团技术中心副总经理汤英告诉记者, 举升机的生产除了要严格按照交通部的标准去做以外, 还要进行超负荷的试验, 比如说举升机是四吨位的, 那么测试时就会负载五吨甚至六吨的重量, 这期间, 举升机部件不能出现变形。此外, 举升机还要进行一千次的举升试验, 这期间, 举升机不能有变形或异常情况, 更不能更换部件。而按照这样的流程去研发并生产出一

款新型的举升机, “前前后后需要一年的时间”, 对于这类技术难度不是很高的机械化设备, 这个时间的确不短。

然而, 国外对举升机的生产要求更加严格, 甚至在追求安全性上达到了苛刻的程度。汤英告诉记者: “国外的产品可能会为了提高设备的安全性而增加一个保护部件, 为此, 他们甚至不惜高昂的成本。比如一个1400元人民币的举升机, 其保护部件的价钱可能会达到4000元人民币。”这种安全生产观念除了与生产厂家的生产理念有关外, 也与国外的法律环境有深刻的关系, 汤英称, “在国外, 一旦出了事赔偿起来都是天文数字”。

中一汽保集团最早以生产烤漆房而进入汽保领域, 随着公司业务范围的不断扩张, 举升机生产已经成为其一项重要的业务。据悉, 中一汽保集团旗下拥有中大、中一、中仕、中大科技四个品牌, 除了中大科技偏向销售业务外, 其它三个品牌均有大量的举升机研发、生产业务。

路特利举升机(海门)有限公司中国区销售总监的沙斌称“我们公司的举升机都要进行的百分百检测, 而不是抽检, 而且每一个摇臂都要加载其设计载荷的125%进行检测。达到这个标准, 产品才能上市。”路特利公司是全球知名的举升机制造商, 全球第一台举升机便出自路特利。在谈及一款合格举升机应该具备怎样的特点时, 沙斌强调, “安全是最重要的, 无论国内还是国外厂家都在举升机上出过一些事故, 我们应该引以为戒, 必须在保证举升机安全的基础上进行生产。”

安全, 似乎早已成为众多汽保企业生产举升机的首要标准, 但汽保领域鱼龙混杂, 不能排除无良企业急功近利, 置安全如儿戏的现象。一位从事维修工作30余年的维修从业人员告诉记者: “在国内很多维修厂, 汽

车举升机出问题的情况时有发生, 不一定是大事故, 但还是挺危险的, 等于头顶上时刻悬着一颗石头。”通常起重机械操作规程要求吊具下严禁站人, 而举升机维修人员的工作空间正是在维修车辆的下面, 危险程度较大。“如果举升机质量不合格、维修人员又操作不当, 这无疑更令危险加倍”, 这位维修人员称。

汽车举升机安装基础不牢、自锁装置失效、立柱或拖臂变形、板式链断裂、液压油路爆裂、汽车拖垫打滑等均可诱发举升机事故。这除了要求举升机生产企业在这些环节格外注意外, 还需要一定的行业监管。然而, 到目前为止, 汽车举升机类产品未实行生产许可证或制造许可证制度, 市场准入门槛近乎缺失。

在《GB27695-2011汽车举升机安全规程》施行以前, 业内仅有2004年出台的《JT/T 155-2004 汽车举升机》, 该标准只



中仕ZS-QJY35SA大剪式平板举升机



中仕ZS-QJY30S小剪式平板举升机



路特利地藏举升机



路特利小剪举升机

是推荐标准,不具有强制效力。中国汽车维修设备行业协会副会长钟阳告诉记者:“一般而言,涉及人体健康、人身财产安全范畴的,国家会出台强制性标准,强制性标准具有法的属性,换言之就是必须严格按照标准执行。但推荐标准也不等于可以不执行,这属于行业内的最低标准。”

汤英告诉记者:“虽然是推荐标准,但是在行业内早已形成共识,如果企业不按照这个标准执行,客户就不买你的帐,他们会以这个推荐标准对产品进行必要的检验。”

业内一般都参照《JT/T 155-2004 汽车举升机》拟定自己的企业标准,多数情况下,企业标准都高于交通部推荐标准。沙斌称“几乎每个国家都有关于汽车举升机的生产标准,我国的标准跟美国的ANSI标准基本一致,因为该标准就是我们参与制定的。我们企业的生产标准与交通部颁布的标准相比,往往要高很多。”

推荐标准与强制标准虽然只有一字之别,但其实质性差别却不言而喻。强制性标准具有推荐性标准无可比拟的强制效力,而推荐性标准更多的依赖于行业自律和良好的市场氛围。越来越多的业内人士认为,目前汽车举升机采用的标准的弊端已渐渐显露,其内容要求较现在技术相比偏少,有关部门应尽快将该标准推荐为国家标准中的强制性标准,并补充一些相关标准。甚至有人呼吁将汽车举升机类产品作为起重机械的一种纳

入特种设备的管理,从设计、制造、安装、改造、维修、使用、检验检测及监督检查方面严格执行国务院颁布的《特种设备安全监察条例》规定,并按国家质检总局发布的有关起重机械的规章制度严格管理。

如果这些建议都能付诸实施,无疑会为举升机安全生产工作带来极大保障。而新国标的出台,让业内看到了更多的希望。

## 低门槛的隐患

行业准入门槛低、生产标准宽松,再加上举升机制造技术要求不是很高,这为大量企业进入汽车举升机生产领域创造了天然的便利。

沙斌告诉记者:“目前国内举升机行业门槛很低,前期投入资金少,技术难度不高,也没有严格的监管,所以有很多企业涉足这一领域。这个行业目前处于一种群雄割据的状态,很多厂家不是依赖产品质量赢得市场份额,而是依赖于低廉的价位,这往往是以削弱质量为代价的。”

以二柱举升机为例,除了少部分进口品牌,二柱式举升机的市场价从5000元到1万余元为较合理价格,而市场上竟然还有低于5000元的举升机在售。沙斌告诉记者:“如此低廉的价格,厂家在举升机选材上就不可能有好的选择,制作工艺就更难说了。”

对于消费者而言,低廉的价格仍然有着不可抗拒的吸引力,沙斌说:“很多消费者抱有侥幸心理,他们觉得买一款贵的设备,不如花同样的钱多买几款便宜的,从量上而言他们自认为占到了便宜。”然而,事情远没有这么简单,很多消费者在购买了这类低劣产品后,除了要承担安全的风险外,还会面临各种各样的问题。一位维修厂的老板告诉记者,一年前自己以3000元的价格购入了一台举升机,刚开始时工作很正常,可没过多久就出现了液压装置漏油的问题,他多次致电生产厂家,但得到的答复总是各种搪塞之词。

本刊专家委员会委员、知名汽修专家朱军告诉记者:“似乎什么厂家都敢生产举升机,没有严格的法规要求企业具备怎样的资质才能做。一些生产其它汽保设备的厂商为了配套销售汽保设备,也会自己生产举升

机。市面上,几千块钱的举升机很多,那些生产厂家除了产品质量不是很好外,售后也很糟。有些厂家甚至一两年就倒闭了,更谈何售后?”

一位大众品牌4S店的维修人员告诉记者:“对于设备,我们更为关心的是售后服务,就怕买了(设备)以后,哪里出了问题,厂家不及时修理。设备坏了,会影响工作,造成不菲的损失。”举升机是各类维修厂不可或缺的设备之一,极大部分的维修工作都需要在举升机的举升下完成。“如果举升机坏了,接下来的维修工作可能难以为继”,这位维修人员说。

根据业内不完全统计,我国举升机生产厂家大约有一百多家。除去一些较为知名的品牌外,很多举升机厂家名不见经传,生产条件、技术标准、经营管理乏善可陈,但是,刺激他们的无疑是巨大的市场需求,沙斌告诉记者:“据我估算,国内举升机方面的市场需求大概是每年6~8万台”,这样的需求对于100多家企业而言当然不能算多,但这些企业更多的是面向国外销售举升机,国内人口红利、廉价资源带来的价格优势,令这些汽车举升机的海外之路意外的顺畅。然而,这并不意味着这些举升机具备了较高的安全和技术标准,“出口国外的汽车举升机都要经过入口地的相关认证,但很多认证都不具有针对性,未必能在汽车举升机安全标准上提出更高的要求”,沙斌说。

虽然现在的举升机的生产厂家良莠不齐、鱼龙混杂,但未来也许会形成一个崭新的局面。沙斌告诉记者:“举升机在未来几年会有个优胜劣汰的过程,没有品牌影响力,没有质量优势的企业会难以为继,慢慢的只会剩下一些能进行规模化生产的大型企业。”

朱军也同样认可这种趋势:“举升机目前来讲已经没什么利润了,据有关数据显示,卖一台举升机只要再做三次售后服务就没有利润了,唯有能进行批量生产的企业才能赚到钱。虽然说举升机的准入门槛低,谁都能做,但是做出来可能要无利可图了。”

举升机的批量生产需要大量的工艺装备、严格的作业流程、科学有效的车间管理,

汤英说:“我们现在的生产达到了完善的工装生产标准,这也是投入不菲的,往往需要几十万甚至几百万购置相关设备”,对于小作坊式的生产企业而言,只能望洋兴叹。

## 有限的监管

在某品牌汽车的4S店里,记者注意到举升机一侧的柱子上贴有安全操作规定、举升机日常维护保养规范、举升机负责人姓名、举升机日检记录等一系列规范。店内的一位技术总监告诉记者:“我们企业对举升机有严格的检查和保养规定,两名维修人员负责一台举升机,他们每天都要在开工前对举升机进行例行日检”。记者看到,日检记录下详细写明了检验事项,包括检查各润滑点的润滑油状况、安全机构是否正常、电器机关是否正常、是否有异响等一系列事项,“如果维修人员发现举升机存在问题就要及时停机,并向机电维修组申报维修。”据该技术总监介绍,4S店内设有专门的机电维修组,专门负责故障设备的维修。

由于举升机具有一定的危险性,容易引发安全问题,多数维修厂家都很重视举升机日常管理工作,但是否都像一些4S店一样做到慎之又慎则很难说。一位维修从业人员向记者透露:“很多维修厂都是有问题时才修,平时也不怎么注意保养,保养也仅限于擦擦洗洗。”

朱军告诉记者:“在中国,举升机的维修保养较为简单,一般仅限于涂抹润滑油、检查设备大体运行情况,几乎不耗费费用。但在国外一些维修厂,设备的维修保养费用则很高昂,工厂的设备管理部门每天都会对举升机进行检查,另外举升机上的钢丝在用了一段时间后就会变得越来越细,国外在这方面有严格的规定,钢丝绳必须定期更换。”

如果在设备保养上疏于细节仅算小问题,那么安全操作意识缺乏则是致命的,据悉,有相当多的举升机事故,都与维修人员操作不当有关。提高维修企业的人员素质,保障维修企业的安全作业,仅仅依靠维修企业自律是远远不够的,这还需要相关部门的监管。目前,我国的维修厂都分别归各地的维修管理处管辖,根据国家相关规定,管

理处负责辖区内汽车维修行业、驾驶培训行业、汽车综合性能检测及维修零配件业务的规划、协调、监督、服务等工作。

某维修管理处的一位负责人告诉记者:“除了检查新开办的维修企业是否符合开业条件,维管处还要对辖区内的维修厂进行年度质量信息考核。”考核主要是针对维修厂的总体设备情况,但没有专门针对单项设备的考核,据该名负责人介绍:“考核时要看维修厂的总体情况,看一下维修厂各项设备的工作状态。就举升机而言,我们主要看举升机工位上有没有操作规程,是否有专人维护,是否有维修保养的记录,设备运行是否正常。”至于一款设备有多大的隐患、有哪些缺陷则不属于考核范围之内。

一位综合维修厂的负责人向记者坦言:“维修管理处的考核内容有限,一款设备是否安全达标,还是需要我们自己多留心,事关自身安全的问题,不得不重视。”

## 认证制度初行

目前,国内缺乏对于举升机的权威认证制度,但据悉,中国(北京)交通产品认证中心目前正在按照《JT/T 155-2004 汽车举升机》进行举升机产品的认证工作。记者在中交认证中心的网站上看到,中一汽保集团是目前唯一一家获得认证的公司。

中交(北京)交通产品认证中心有限公司,英文简称CCPC,是在交通运输部领导和支持下,由国家认证认可监督管理委员会批准,具有第三方独立地位的权威性交通产品认证机构。交通产品认证中心成立于2006年10月,由交通部科学研究院、交通部公路科学研究院、中国公路工程咨询集团有限公司共同组建。相关政策规定,交通产品认证中心在“政府指导、认证机构实施、检验机构技术支持、社会监督”的交通产品认证工作体系中,按照“突出专业、服务行业、独立公正、规范高效”的原则开展产品认证工作。

相对于汽车举升机而言,汽车喷烤漆房的认证工作则推行较早,有关信息显示中交(北京)交通产品认证中心自2010年3月份便按照《北京市运输管理局关于开展汽

车喷烤漆房安全专项治理的通知》(以下简称《通知》)要求,开展相关工作。据记者查阅该《通知》后发现,该通知规定“凡在本市(北京)申请从事机动车维修经营的企业,按申请的经营范围,需要配备汽车喷烤漆房设备的,汽车喷烤漆房设备必须符合中华人民共和国交通行业标准《汽车喷烤漆房》(JT/T324-2008),并经交通产品认证合格。不能出具交通产品质量检验合格报告的汽车喷烤漆房设备,不得进入本市机动车维修市场。”此项规定无疑为汽车喷烤漆房品牌的进入北京市场设置了门槛,同时极大的保障了汽车喷烤漆房的安全达标。从中交(北京)交通产品认证中心网站公布的信息来看,目前获得中交认证的喷烤漆房产品有近20余种。

与汽车喷烤漆房的相关认证制度不同的是,汽车举升机的认证似乎缺乏强制效力。许多业内人士甚至不知道该认证制度已经施行,目前上榜的企业也寥寥无几,但有知情人士透露,关于汽车举升机认证的申请一直在进行,未来获得认证的企业会越来越多。

钟阳告诉记者:“一般而言,认证制度都有相关的配套法规与其一起实施,这样才能起到较好的作用,形成对未认证产品的市场准入限制。”而目前似乎依然没有类似的相关法规发布,未经认证的汽车举升机产品依然在市场上销售。

对于认证制度,沙斌表示:“认证制度必须具有一定的效力,不能让认证的产品和未认证的产品没有区别。比如说,我耗费人力物力获得了产品认证,但是其他厂家的产品没有认证仍还在市场上销售,那就没有多大意义了。”沙斌认为,唯有具有强制性的认证才有价值,这既可以保护优秀的企业,又能打击那些不良企业。

上述知情人士说,虽然目前关于汽车举升机的认证制度缺乏强制性,但一些4S店和高端维修企业已经有意选择获得认证的产品,这关键是一种意识。

看来,举升机的认证之路依然有很长的路要走。M