

قانون ریچ در صنعت خودروی ایران

R E A C H Regulation in Iran Automobile Industry

چکیده:

در این مقاله سعی شده است با توجه به الزام قانون ریچ در کشورهای عضو اتحادیه‌ی اروپا و قانون‌های مشابه در سایر کشورها مانند ژاپن، چین و کره‌ی جنوبی و حضور برخی از خودروسازان فعال این کشورها در صنعت خودروسازی کشور، به بررسی تأثیر این قانون در صنعت خودروسازی ایران و پیرو آن، صنعت قطعه‌سازی کشور بپردازیم. و در ادامه احتمال‌های مرتبط با پیاده‌سازی این قانون در ایران بررسی شده و در پایان پیشنهادهایی در این زمینه ارائه شده است.

واژه‌های کلیدی: قانون ریچ، صنعت خودروسازی، صنعت قطعه‌سازی

نوع مقاله: پژوهشی

سعید منوچهری*
کارشناس مسوول مدیریت فناوری گروه صنعتی
بارز

* عهده دار مکاتبات:
saeed1manouchehri@gmail.com

تاریخ دریافت: ۹۶/۶/۱۱
تاریخ پذیرش: ۹۶/۶/۳۰

مقدمه:

از زمان تصویب قانون ریچ در اتحادیه‌ی اروپا در دسامبر ۲۰۰۶ میلادی و اجباری شدن آن در اول ژوئن ۲۰۰۷ میلادی، یکی از مهم‌ترین الزام‌های خودروسازانی که قصد ورود به بازار اتحادیه‌ی اروپا را داشتند و دارند، رعایت محدودیت‌های این قانون ازسوی ایشان و تمامی تأمین‌کنندگان قطعه‌های تجهیزاتی آنها بود. پس از آن کشورهای جنوبی، چین و ژاپن نیز شروع به تدوین و اجرای این قانون یا قانون‌های مشابه کردند که در این میان کشور کره‌ی جنوبی این قانون را اجرای کرده است. بسیاری از برندهای بین‌المللی خودرو و تأمین‌کنندگان آنها درگیر شناسایی الزامها و محدودیت‌های این قانون و جای‌گزینی برخی مواد و قطعه‌ها شدند تا برای ورود به بازار بزرگ اتحادیه‌ی اروپا، پشت سد این قانون قرار نگیرند؛ درنتیجه، به ممیزی‌ها و الزام‌های خودروسازان حاضر در بازار اروپا برای تأمین‌کنندگان، گرفتن تأییدیه‌ی ریچ هم اضافه شد. این را می‌توان در

ایرانی و غیرایرانی خود، از جمله تایرسازان را مکلف به رعایت قانون ریچ در داخل ایران می‌کنند یا خیر؟! پاسخ روشن است، خیر!

برای درک ساده‌تر موضوع باید به چند نکته اشاره شود: اول این‌که قانون ریچ و قانون‌های مشابه، قانون‌های مرتبط با ایمنی و سلامت هستند که توسط اتحادیه‌ی اروپا یا برخی دولت‌ها مانند کره‌ی جنوبی، چین و ژاپن، تدوین و الزام شده یا خواهند شد؛ بنابراین در خارج از محدوده‌ی این کشورها عملاً این قانون‌ها کارایی خود را از دست می‌دهند. از طرف دیگر، این قانون‌ها نه تنها تأثیر چندانی در عملکرد محصولات ندارند، بلکه در برخی موارد مشکلات عملکردی و فرایندی برای آن‌ها به بار می‌آورند؛ بنابراین نه به صلاح خودروسازان و نه به صلاح تأمین‌کنندگان آنان است که این قانون را در خارج از محدوده‌ی این کشورها اجباری کنند. از همه مهم‌تر، معمولاً این دست از قانون‌ها به دلیل جای‌گزینی مواد بی‌خطر ولی گران‌تر با مواد فعلی، در افزایش قیمت تمام‌شده‌ی محصول نقش دارند که این به معنی سود کمتر برای خودروساز و قطعه‌ساز است [۳ و ۴].

با این شرح می‌توان نتیجه گرفت مادامی‌که خودروسازان کشور ما قصد ورود به بازار اروپا را نکنند، از قطعه‌سازان انتظار رعایت قانون‌های اروپایی را نخواهند داشت. به همین دلیل است که با وجود مشاهده محدودیت‌های ریچ در اسناد فنی خودروسازانی مانند پژو، نمایندگان آن‌ها در داخل کشور، الزامی برای رعایت این قانون به تأمین‌کنندگان خود که تایرسازان هم جزو آن‌ها هستند، اعلام نمی‌کنند.

نتیجه‌گیری:

در پایان باید اشاره کرد که قانون ریچ به دلیل تأثیرهای بسیار مثبتی که بر ایمنی و سلامت انسان‌ها و عدم آسیب به محیط‌زیست دارد، دیر یا زود با همین قالب یا قالب‌های مشابه

اسناد خودروسازان بزرگی مانند پژو و رنو که به تایرسازان داخلی ارائه کرده‌اند، مشاهده کرد.

در مورد تایر، این خودروسازان به جای‌گزینی روغن‌های با ترکیب‌های آروماتیک چند حلقه‌ای (PCA)^(۱) بالای فعلی مورداستفاده در صنعت تایر کشور، با روغن‌های آروماتیک با PCA زیر ۳ درصد اشاره کرده و آن را الزام کرده‌اند و این فقط برای یک مورد از مواد مورداستفاده‌ی تأمین‌کنندگان بود. برای نشان دادن بزرگی این چالش برای خودروسازان، همین بس که هر خودرو بین ۴۰۰۰ تا ۸۰۰۰ قطعه دارد که بیش از ۸۰ درصد آن را تأمین‌کنندگان خارجی تأمین می‌کنند [۱ و ۲]. در میان خودروسازان بین‌المللی، خودروسازان شرح داده شده در جدول (۱)، در صنعت خودروسازی ایران نیز حضور دارند یا خواهند داشت که با توجه به حضور در بازار اروپا و کره‌ی جنوبی، قانون ریچ به‌عنوان یک الزام برای آن‌ها و تأمین‌کنندگان‌شان مطرح است:

جدول ۱- فهرست خودروسازان بین‌المللی فعال در صنعت خودروسازی

کشور

خودروساز	وضعیت تولید	احتمال حضور در ایران
پژو	مونتاژ CKD و SKD	حضور فعال دارد
سیتروئن	مونتاژ SKD	آینده‌ی نزدیک
رنو	مونتاژ CKD	حضور فعال دارد
فولکس‌واگن	مونتاژ SKD	آینده‌ی نزدیک
هیوندای	مونتاژ SKD	حضور فعال دارد
کیا	مونتاژ CKD	حضور فعال دارد
مزدا	مونتاژ SKD	حضور فعال دارد
سوزوکی	مونتاژ SKD	حضور فعال دارد
فیات	نامعلوم	احتمال حضور وجود دارد

مقدمه‌ی بالا دلیل محکمی‌ست برای توجیه الزام‌های مربوط به ریچ، در اسناد فنی تمامی خودروسازان بین‌المللی؛ اما پرسش این است که آیا این خودروسازان، تأمین‌کنندگان

در سایر کشورها از جمله ایران اجباری خواهد شد، بنابراین چه از جنبه‌ی وظیفه‌ی شهروندی و انسانی و چه از جنبه‌ی آمادگی برای پذیرش قانون‌ها و الزام‌های احتمالی در آینده، نیاز است که صنایع ما به‌صورت خودجوش درجهت راهکارهای مدیریت افزایش قیمت تمام‌شده فعالیت کنند تا در آینده دچار چالش‌های رقابتی شدید و کاهش سود نشوند *IRM*

مراجع

1. Automotive Industry Guideline, Version 3.1
2. <http://ec.europa.eu/environment/chemicals/reach>
3. <http://public.servicebox.peugeot.com/REACH>
4. Nissan Green Purchasing Guidelines, January 2017



از همه مهم‌تر، معمولاً قانون‌های مرتبط با ایمنی و سلامت به دلیل جای‌گزینی مواد بی‌خطر ولی گران‌تر با مواد فعلی، در افزایش قیمت تمام‌شده‌ی محصول نقش دارند که این به معنی سود کمتر برای خودروساز و قطعه‌ساز است.

با این شرح می‌توان نتیجه گرفت مادامی که خودروسازان کشور ما قصد ورود به بازار اروپا را نکنند، از قطعه‌سازان انتظار رعایت قانون‌های اروپایی را نخواهند داشت. به همین دلیل است که با وجود مشاهده محدودیت‌های ریچ در اسناد فنی خودروسازانی مانند پژو، نمایندگان آن‌ها در داخل کشور، الزامی برای رعایت این قانون به تأمین‌کنندگان خود که تیرسازان هم جزو آن‌ها هستند، اعلام نمی‌کنند.



R EAC_H Regulation in Iran Automobile Industry

S. Manouchehri*

Technology Management Expert of Barez Industrial Group

*Corresponding author Email: saeed1manouchehri@gmail.com

Recieved: September 2017, Accepted: September 2017

Abstract: REAC_H regulation is one of the most important obligations in Europe Union and some countries like China, Japan and South Korea are going to obligate similar regulations that makes it a global issue. One of the most important industries that are involved, is Automotive Industry. Some of international automotive companies which are involved with this regulation, are going to enter Iran's market. In this article, the effect of REAC_H regulation on the Iranian automotive industries, is investigated and some predictions and suggestions are proposed.

Keywords: REAC_H, Automotive industry, Auto part industry.