

تحریم صنعت کشتیرانی ج.ا.ایران: روندپژوهی، ابعاد و اهداف^(۱)

رحیم بایزیدی^۲، سیدسعید میرترابی^۳

پدیرش مقاله: ۱۴۰۱/۱۰/۲۴

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۸/۱۲

چکیده

صنعت کشتیرانی، با سهم ۸۸ درصدی از کل حمل و نقل تجاری، یکی از اصلی ترین پشیران های تجارت خارجی و توسعه اقتصادی محسوب می شود که با تحریم های شدیدی مواجه شده است. کشتیرانی به دلایلی از قبیل سهم بالا از کل حمل و نقل تجاری کشور، جایگاه آن در صادرات نفت و کالاهای غیرنفتی و همچنین واردات کالاهای اساسی، از اهمیت بسیاری در سیاست های راهبردی برخوردار می باشد. بنابراین وابستگی بخش قابل توجهی از تجارت ایران به کشتیرانی، مکانیسم های پیچیده اعمال تحریم ها در کنار توسعه و تثبیت رژیم نظارت و بازرسی بر اجرای آنها، باعث شده تا اثرگذاری تحریم های کشتیرانی ایران در تنزیل شاخصه های تجاری و اقتصادی افزایش یابد. بر همین اساس در وهله اول سوال مهمی که مطرح می شود، چیستی و مکانیسم اعمال تحریم های کشتیرانی علیه جمهوری اسلامی ایران و پیامدهای راهبردی این تحریم ها است؟ و در وهله دوم نیز مسئله راهبرد و راهکارهای مواجهه با این پیامدهاست؟ در پاسخ به این پرسش ها، با استفاده از روش کیفی ترکیبی متشکل از مطالعه اسنادی و مصاحبه اکتشافی، در وهله اول به مکانیسم و رژیم اعمال تحریم های کشتیرانی پرداخته شده، و سپس اثرات تحریم ها شامل «تشدید فشارها فعالان حوزه کشتیرانی»، «هزینه های کشتیرانی»، «وابستگی به بنادر ثانویه»، «پیچیده تر شدن فرایند مقابله با تحریم ها»، «افزایش فاصله رسیدن بار کشتی ها به مقصد»، «ریزش نیروی کار در حوزه کشتیرانی» و «افزایش ریسک تجارت دریایی» تشخیص داده شد.

واژگان کلیدی: ج.ا.ایران، آمریکا، صنعت کشتیرانی، تحریم کشتیرانی، اهداف.

۱. این اثر تحت حمایت مادی صندوق حمایت از پژوهشگران و فناوران کشور (INSF) برگرفته شده از

طرح شماره «۴۰۱۲۱۴۱» انجام شده است.

۲. دکترای روابط بین الملل، دانشگاه تهران (نویسنده مسئول). rahimbaizidi@ut.ac.ir

۳. دانشیار گروه آموزشی روابط بین الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه خوارزمی.

۱. کلیات

۱-۱. مقدمه

حمل و نقل دریایی از قدیمی ترین، بهینه ترین و کم هزینه ترین روش های تجارت بین الملل بوده است؛ این مسئله باعث شده تا بخش عمده ای از تجارت سالانه ۱۹ تریلیون دلاری جهان از طریق کشتیرانی انجام شود و به طبع، ایران نیز از این قاعده مستثنی نیست؛ هر چند که مدل تجاری استفاده از شرکت های کشتیرانی برای سایر کشورها متفاوت است؛ اما ایران از نظر ظرفیت حمل بار دریایی در رتبه ۲۲ جهان قرار دارد. ظرفیت ناوگان کشتیرانی ایران بیشتر از کشورهای مثل هلند، عربستان، ایتالیا، برزیل، فرانسه، کانادا و سوئد است. البته بسیاری از کشورهای مزبور، علاوه بر ناوگان کشتیرانی که در کشور خود دارند، از کشتیرانی های بین المللی همچون مرسک^۱ و ام.اس.سی (شرکت کشتیرانی مدیترانه)^۲ هم استفاده می کنند. هفت شرکت بزرگ کشتیرانی بین المللی در مجموع حدود ۷۷ درصد از کل کشتیرانی جهان را در اختیار دارند (استاتیستا^۳، ۲۰۲۱).

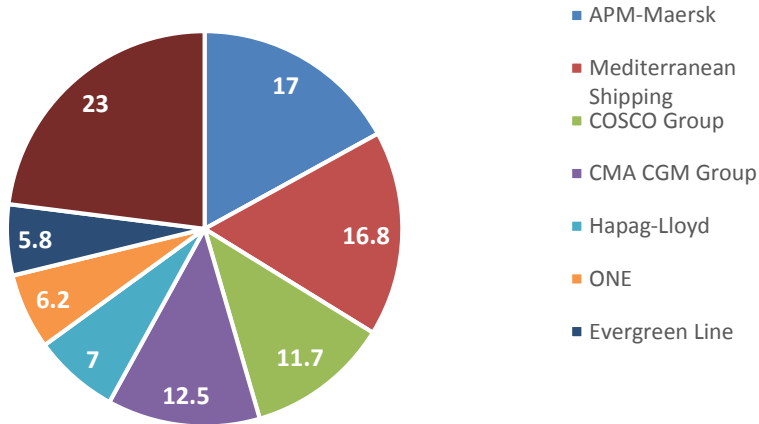
هر چند که وابستگی تجارت بین المللی به حمل و نقل دریایی و کشتیرانی، سطح آسیب پذیری آن از تحریم های اقتصادی را به طرز محسوسی افزایش داده است؛ اما بر خورداری از یک ناوگان کشتیرانی مستقل، یک شاخصه مهم در حمل و نقل دریایی می باشد که می تواند فرایند مقابله با تحریم ها را تسهیل سازد. سهم پایین ایران از تجارت جهانی و عدم وجود شاخصه های وابستگی متقابل اقتصادی با شرکای تجاری، باعث شده تا اثر گذاری تحریم های کشتیرانی بر ایران و به خصوص بر صنعت کشتیرانی افزایش یابد.

^۱ Mærsk Gruppen

^۲ Mediterranean Shipping Company (MSC)

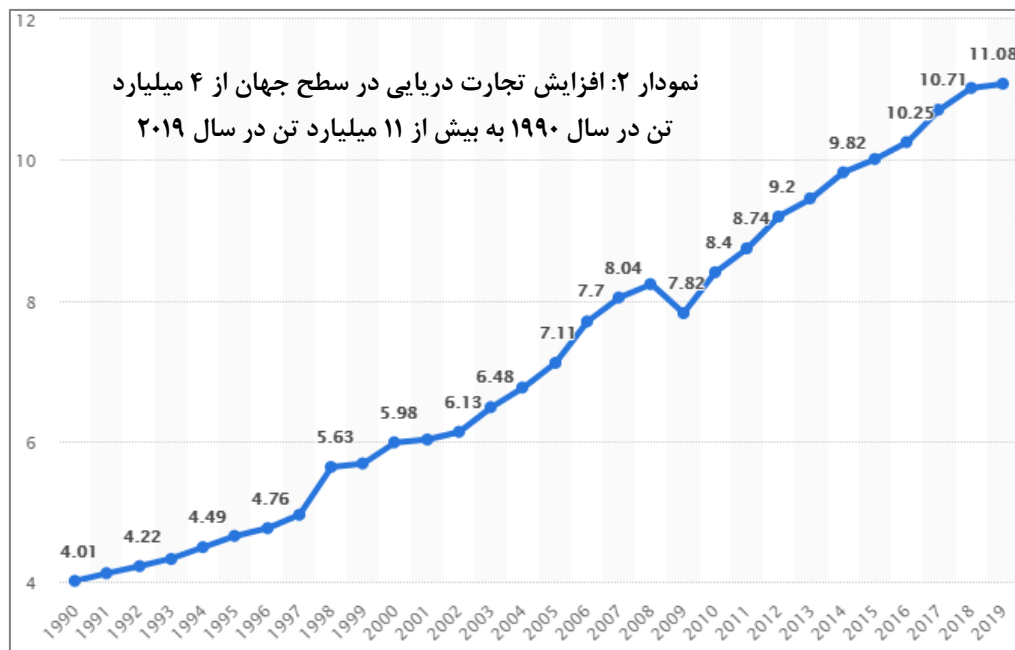
^۳ Statista

نمودار ۱: سهم ۷ شرکت کشتیرانی بزرگ جهان از حمل و نقل دریایی (درصد)



۱-۲. بیان مسئله

«دسترسی بیش از ۹۰ درصد کشورهای جهان به آب‌های آزاد»، «جهان شمول بودن بازار تجارت دریایی»، «کم هزینه بودن آن نسبت به سایر مسیرها»، «خطرات کمتر تجارت دریایی» و «امکان صادرات با ابعاد مختلف»، باعث شده تا حمل و نقل دریایی به اصلی‌ترین روش تجارت در سطح جهانی تبدیل شود؛ هرچند رویدادهایی از قبیل بحران سال‌های ۲۰۰۸-۲۰۰۹ و بحران کرونا (۲۰۲۰-۲۰۲۱) وقفه‌هایی را در رشد تجارت دریایی ایجاد کردند؛ اما در طول چند دهه اخیر، تجارت دریایی به‌طور متوسط رشد سالانه ۴ درصدی را تجربه کرده است. از سال ۲۰۱۹ به بعد، تجارت دریایی که عمدتاً از طریق کشتیرانی انجام می‌شود به بیش از ۱۱ میلیارد تن رسیده و پیش‌بینی شده است که در سال ۲۰۲۴ به حدود ۹۳ درصد افزایش پیدا کند. حمل و نقل نفت و سایر فراورده‌های مرتبط نیز سهم قابل توجهی از کل تجارت دریایی دارند (عباسی، ۱۳۹۹).



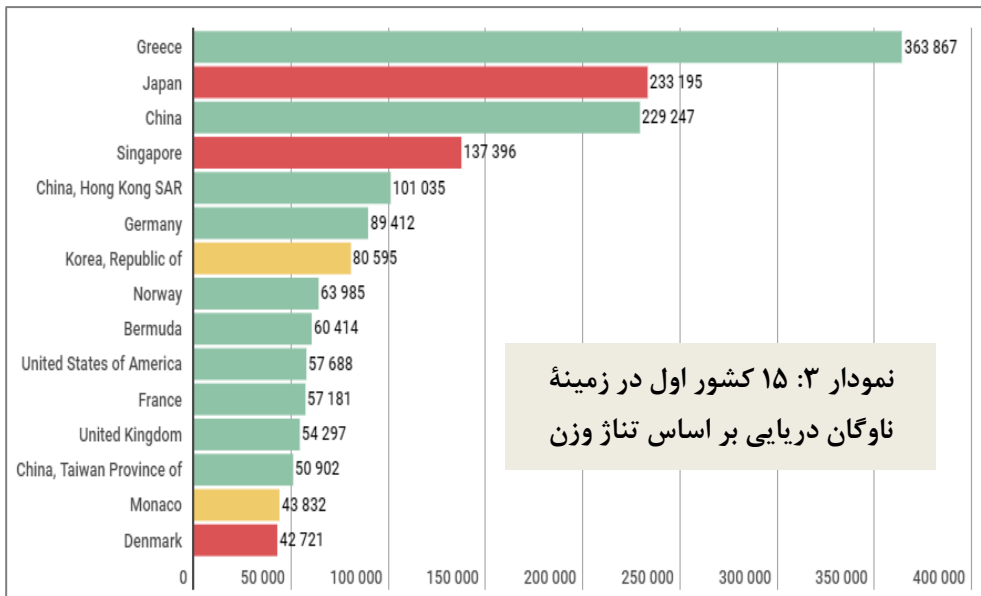
ظرفیت «تناژ وزن مرده»^۱ کل ناوگان تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۲۰ به ۲۰۵۱۰۱۹۰۰۰ تن رسیده است که توسط ۵۲۹۶۱ کشتی فراهم شده است. ۱۵ کشور بزرگ جهان در حوزه کشتیرانی، بیش از ۸۱ درصد از این ناوگان را در اختیار دارند. در طول ۵ سال اخیر، سالانه به طور متوسط حدود ۶۳ میلیون تن ظرفیت به ناوگان حمل و نقل دریایی جهان افزوده شده، ظرفیت تناژ وزن مرده ۱۸.۲ درصد رشد داشته، تعداد کشتی‌ها ۹.۳ درصد افزایش پیدا کرده و اندازه متوسط کشتی‌ها نیز ۸.۱ درصد بزرگ‌تر شده است (اینفومارایتیم^۲، ۲۰۲۱).

از نظر کشوری، بزرگ‌ترین ناوگان دریایی جهان با ۴۶۴۸ فروند کشتی و ظرفیت حمل بار ۳۶۳ میلیون و ۸۵۴ هزار تن متعلق به یونان است. ژاپن با ناوگانی با ظرفیت حمل بار ۲۳۳ میلیون و ۱۳۴ هزار تنی در رتبه دوم و چین با ۲۲۸ میلیون و ۳۷۶ هزار تن در رتبه سوم از این نظر قرار گرفته‌اند. کشورهای سنگاپور، هنگ‌کنگ، آلمان، کره جنوبی، نروژ و برمودا

^۱ Deadweight Tonnage

^۲ Infomaritime

رتبه‌های چهارم تا دهم را به خود اختصاص داده‌اند. ایران نیز در سال‌های متفاوت رتبه‌های ۱۳ تا ۲۲ را به خود اختصاص داده است (اینفوگرافیک، ۲۰۲۱).



موقعیت استراتژیک ایران در منطقه و وجود بنادر تجاری متعدد در شمال و جنوب کشور از یک طرف و شرایط حساس ایران که در طول چند دهه اخیر همواره با مسئله تحریم‌ها درگیر بوده است و در کنار برخورداری از منابع سوخت‌های فسیلی؛ برخورداری از یک ناوگان کشتیرانی قدرتمند را به امری اجتناب‌ناپذیر و البته ضروری تبدیل ساخته است. صنعت کشتیرانی ایران در طول سال‌های اخیر توانسته نیازهای ایران را چه در زمان تحریم‌ها و چه در زمان نبود تحریم‌ها تأمین نماید. این ناوگان در زمانی که تحریم‌های کشتیرانی علیه ایران اعمال نشده بود، سهمی ۵۰ درصدی از کل تجارت دریایی کشور در اختیار داشت که با اعمال تحریم‌ها؛ این سهم افزایش قابل توجهی پیدا کرد. با لغو تحریم‌های کشتیرانی پس از امضای برجام، مجدداً سهم شرکت‌های داخلی از جمله شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به حدود ۵۰ درصد کاهش یافت؛ این روند پس از خروج آمریکا از برجام و شروع کمپین فشار حداکثری تغییر کرده و باعث افزایش سهم این شرکت در تجارت دریایی ایران شد؛ لذا چه در طول دوران عدم تحریم‌ها و چه در

دوران تحریم‌ها، صنعت کشتیرانی، نقش مهمی در کسب درآمده‌های ارزی، افزایش سطح اشتغال و تأمین کالاهای اساسی مورد نیاز کشور داشته است.

در کنار آن توجه به این نکته اهمیت دارد که ایران از دو مسیر شمال و جنوب به دریا و تجارت دریایی متصل است؛ در واقع ایران به یکی از مهم‌ترین آبراه‌های جهان؛ یعنی خلیج فارس دسترسی و تسلط نسبی داشته و حجم بسیار زیادی از کالاهای تولیدی کشور از این راه صادر می‌شود. ضمن آنکه دریای خزر نیز راه ارتباطی بسیار مناسبی برای ارتباط و صادرات کالا به کشورهای اوراسیا محسوب می‌شود. در این حوزه بزرگترین خط کشتیرانی تجاری دریای خزر متعلق به ایران و با نام «کشتیرانی دریای خزر» یکی از زیرمجموعه‌های گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است.

سهم حمل‌ونقل دریایی از کل تجارت ایران که در سال‌های پیشین حدود ۸۸.۴ درصد و جاده‌ای و ریلی تنها ۱۱.۶ درصد بود، به حدود ۹۴ درصد افزایش پیدا کرده است (عباسی، ۱۳۹۹)؛ این مسئله، صنعت کشتیرانی کشور را به یکی از اهداف اصلی در تحریم‌های اقتصادی تبدیل کرده است؛ چرا که این صنعت نقطه اتکای تجارت کشور محسوب می‌شود. در مقابل البته، برخورداری از یک ناوگان دریایی بزرگ و متنوع یکی از نقاط قوت ایران در مقابله با تحریم‌های آمریکا بوده و تأثیر قابل توجهی در ناکامی سیاست تحریم ایران داشته است.

ایران با وجود برخورداری از ۲۳۶ شناور، ظرفیت بیش از ۱۷ میلیون تنی و رتبه ۲۲ جهان، کمتر از یک درصد از کل تجارت جهانی را در اختیار دارد (بررسی وضعیت حمل‌ونقل دریایی، ۱۳۹۸)؛ این امر نشان‌دهنده این است که بخشی از ظرفیت‌های قابل استفاده در حوزه کشتیرانی، به دلایلی از جمله تحریم‌های اعمال شده علیه ایران، غیرقابل استفاده مانده است. این پژوهش به دنبال پاسخ به چستی و ماهیت تحریم‌های کشتیرانی و همچنین اهدافی است که این تحریم‌ها در پی داشته است.

۳-۱. اهمیت و ضرورت پژوهش

تحریم‌های صنعت کشتیرانی کشور سابقه‌ای طولانی داشته و از ۱۳۳۲ آغاز گشته‌اند. اولین مورد تاریخی از تحریم کشتیرانی ایران، پس از ملی شدن صنعت نفت و شکست انگلیس در دادگاه لاهه اتفاق افتاد. در این دوران، کشتی‌های جنگی انگلیس با محاصره در یابی ایران، مانع از فروش و انتقال نفت ایران توسط کشتی‌های سایر کشورها از جمله ایتالیا و ژاپن می‌شدند. در دوران معاصر نیز تحریم‌های حوزه کشتیرانی پس از تصویب اولین قطعنامه شورای امنیت سازمان ملل متحد به دلیل فعالیت‌های هسته‌ای ایران آغاز شد. قطعنامه ۱۸۰۳ شورای امنیت سازمان ملل، اجازه بازرسی محدود از کشتی‌های ایران را که مشکوک به فعالیت در حوزه هسته‌ای بودند، می‌داد. از جمله تحریم‌هایی که پس از احیای فعالیت‌های هسته‌ای از سال ۱۳۸۴ علیه ایران اعمال شد می‌توان به فرمان اجرایی ۱۳۳۸۲ دولت آمریکا در ژوئن ۲۰۰۵ اشاره کرد که محدودیت‌هایی را بر کشتیرانی ایران اعمال نمود. قطعنامه‌های ۱۷۳۷ و ۱۸۰۳ نیز همزمان با بحران سال‌های ۲۰۰۹-۲۰۰۸ باعث کاهش رشد صنعت کشتیرانی ایران شد تا جایی که ۳ درصد افت در تخلیه و بارگیری، ۱۳ درصد در حوزه واردات و صادرات نفتی و ۸ درصد در میزان ورود شناورها رخ داد (رزمجویی و رضا دشتی‌نژاد، ۱۳۹۳). قطعنامه ۱۹۲۹ شورای امنیت در ژوئن ۲۰۱۰ شامل تشدید محدودیت‌های مالی و کشتیرانی مرتبط با فعالیت‌های تکثیر سلاح‌های کشتار جمعی بود. بیانیه اتحادیه اروپا در جولای ۲۰۱۰ شامل ممنوعیت سوخت‌گیری و سایر خدمات به کشتی‌های ایرانی و سایر کشتی‌های ناقض تحریم‌ها می‌شد. بیانیه اتحادیه اروپا در اکتبر ۲۰۱۲ شامل ممنوعیت انتقال تجهیزات و تکنولوژی ساخت کشتی به ایران بود. قانون اختیارات دفاع ملی آمریکا در سال ۲۰۱۳ شامل اعمال محدودیت بر اشخاص حقیقی یا حقوقی می‌شد که اقدام به تأمین کالا یا خدمات در بخش‌های انرژی، ساخت کشتی و کشتیرانی بنمایند یا عملیات مذکور را بیمه کنند. بیانیه اتحادیه اروپا در نوامبر ۲۰۱۳ شامل اعمال محدودیت بر ۱۷ شرکت ایرانی به بهانه همکاری با بخش کشتیرانی ایران می‌شد. پس از امضای برجام، بخشی از این تحریم‌ها مرتفع گردیدند؛ اما با خروج آمریکا از برجام، بخش قابل توجهی از این تحریم‌ها مجدداً اعمال شدند.

۴-۱. پیشینه تحقیق: روند پژوهی اعمال تحریم‌های کشتیرانی علیه ایران

۱-۴-۱. تحریم‌های پسابرجامی آمریکا ذیل کمپین فشار حداکثری

تحریم‌های جدیدتر آمریکا علیه صنعت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، عمدتاً از آبان ۱۳۹۷ و سپس در آذر ماه ۱۳۹۸ با استناد به فرمایی اجرایی ۱۳۳۸۲ که مبنای تحریم‌های قبلی نیز بود، اعمال شد. ذیل این فرمان، یک بازه ۱۸۰ روزه برای سایر کشورها، نهادها و افراد در نظر گرفته شده بود تا تعامل خود را با کشتیرانی ایران قطع نمایند. بعد از گذشت این ۱۸۰ روز، تحریم‌های آمریکا علیه کشتیرانی ایران اعمال شد و در خرداد ۱۳۹۹ علاوه بر اعمال تحریم علیه شرکت کشتیرانی ایران، ۱۲۵ کشتی و نفتکش متعلق به کشور نیز با برچسب غیرمعمول «منع اشاعه» تحریم شدند تا به نوعی، به تحریم‌های هسته‌ای سازمان ملل پیوند داده شوند (تحریم‌های آمریکا علیه شرکت‌های کشتیرانی ایران^۱، ۲۰۲۰). بعد از این تحریم‌ها نیز تحریم‌های دیگری علیه افراد و برخی نهادهای مرتبط با صنعت کشتیرانی کشور اعمال شد. برخی از مهم‌ترین مفاد تحریم‌های آمریکا علیه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به شرح ذیل است:

- تحریم معامله با بخش‌های کشتیرانی و کشتی‌سازی ایران و عاملان بنادر شامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، خطوط کشتیرانی جنوب و وابستگان به آنها؛
- تحریم مربوط به معامله با شرکت ملی نفت ایران، شرکت ملی نفتکش ایران، شرکت بازرگانی نفت ایران (نیکو) و از جمله خریداری نفت، محصولات نفتی یا محصولات پتروشیمی از ایران؛
- تحریم‌های مربوط به مبادلات موسسات مالی خارجی با بانک مرکزی ایران و موسسات مالی ایرانی که به موجب بند ۱۲۴۵ قانون اختیارات دفاع ملی برای سال مالی ۲۰۱۲ در فهرست تحریم قرار گرفته‌اند؛

^۱ U.S. Sanctions Iranian Shipping Companies

• تحریم‌های مرتبط با ارائه خدمات پیام‌رسانی مخصوص مالی به بانک مرکزی ایران و دیگری مؤسسات مالی ایران که در بند ۱۰۴ قانون CISADA درباره آن‌ها توضیحات لازم آمده‌است؛

• تحریم‌های مربوط به ارائه خدمات پذیره‌نویسی، بیمه یا بیمه اتکایی؛

• تحریم‌های مربوط به بخش انرژی ایران (سرابی و عباسی، ۱۳۹۸).

در خرداد ۱۳۹۹ و در ادامه روند فزاینده تحریم‌های آمریکا، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ای-سیل^۱ در شانگهای، گروه ریچ هولدینگ مستقر در شانگهای، ریچ شپینگ لاینز، کشتیرانی‌های دیلایت، گریسیوز، نوبل، سوپریم نیز تحت تحریم آمریکا قرار گرفتند؛ همچنین اشخاص اصلی و مدیران عامل این شرکت‌ها به همراه شرکت‌های ایرانی مورد تحریم قرار گرفته‌اند (تحریم‌های آمریکا علیه صنایع دفاعی و کشتیرانی ایران^۲، ۲۰۲۱).

به‌طور کلی ابعاد تحریم‌های کشتیرانی جدید علیه ایران، گسترده‌تر از موارد پیشین است. برخی از مفاد این تحریم‌ها به شرح ذیل است:

• رئیس‌جمهور و دولت آمریکا می‌توانند با اعمال تهدید، شرکت‌ها و افراد غیرآمریکایی که با صنایع کلیدی از جمله کشتیرانی، کشتی‌سازی و همچنین بنادر ایران مراوده می‌کنند را تحریم نمایند؛

• انجام هرگونه مراوده تجاری با شرکت‌ها، سازمان‌ها، نهادها و اشخاص تحریم شده منجر به قرار گرفتن در فهرست SDN می‌شود که این تحریم‌ها به‌طور خاص مدیران، فعالان و شرکت‌های ایرانی و همچنین خارجی همکار با کشتیرانی ایران را هدف قرار می‌دهد؛

• به‌طور خاص به شرکت ملی نفت ایران^۳ و شرکت ملی نفتکش ایران^۴ و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران^۱ و همچنین شرکت‌های تابعه آن‌ها اشاره شده است که در محدوده تحریم واقع شده‌اند.

¹ E-sail

² U.S. Sanctions Iran's Defense, Shipping Industries

³ National Iranian Oil Company (NIOC)

⁴ National Iranian Tanker Company (NITC)

• تحریم‌های جدید، رئیس‌جمهور آمریکا را ملزم می‌کند که حداقل پنج مورد از تحریم‌های عنوان شده را علیه هر نهاد یا شخصی اع‌مال نماید که آگاهانه به فروش، تأمین یا حمل میزان زیادی کالا یا خدمات دارای استفاده در بخش‌های انرژی، کشتیرانی و کشتی‌سازی ایران، از جمله شرکت‌های مذکور اعمال نماید. به علاوه رئیس‌جمهور آمریکا ملزم می‌شود تا ممنوعیت‌هایی در خصوص دسترسی مؤسسات مالی خارجی به بخش مالی آمریکا اع‌مال کند که آگاهانه انتقال یا تسهیل نقل و انتقال مالی زیادی در ارتباط با فعالیت‌های یاد شده اقدام می‌نمایند. وزارت خزانه‌داری آمریکا دو برچسب تحریمی «منع گسترش تسلیحات کشتار جمعی»^۲ و «قوانین تحریم‌های ایران»^۳ را به برچسب قبلی تحریم‌های کشتیرانی اضافه کرده است. طبق بخش ۲۰۱ (الف) قوانین تحریم‌های ایران، فعالیت بانکی منع شده شامل یک یا چند فعالیت زیر توسط یک مؤسسه مالی است:

۱. تسهیل تلاش‌های دولت ایران (شامل تلاش‌های سپاه یا هر یک از نمایندگان یا وابستگان آن)؛
۲. به دست آوردن یا توسعه سلاح‌های کشتار جمعی یا سیستم‌های تحویل سلاح-های کشتار جمعی؛
۳. برای حمایت از سازمان‌هایی که تحت بند ۲۱۹ (a) قانون مهاجرت و ملیت (۸ U.S.C. 1189 (a) یا پشتیبانی از اقدامات تروریسم بین‌المللی (به‌عنوان تعریف شده در بخش ۵۶۱.۳۱۲ IFSR) به‌عنوان سازمان‌های تروریستی خارجی تعیین شده‌اند؛
۴. تسهیل فعالیت‌های شخصی که تحت تحریم‌های مالی مطابق با [گذشته یا آینده] قطعنامه‌های شورای امنیت تحریم‌های ایران است؛
۵. مشارکت در پولشویی برای انجام فعالیتی در (۱) و (۲) بالا؛

¹ Islamic Republic of Iran Shipping Line Group (IRISL)

² NPWMD

³ Iranian Financial Sanctions Regulations (IFSR)

۶. تسهیل تلاش‌های بانک مرکزی ایران یا هر مؤسسه مالی دیگر ایران برای انجام فعالیتی که در (۱) و (۲) بالا شرح داده شده است؛

۷. تسهیل معامله یا معاملات قابل توجه یا ارائه خدمات مالی قابل توجه برای سپاه یا هر یک از نمایندگان یا وابستگان آن که اموال یا منافع آن‌ها در املاک طبق قانون بین‌المللی قدرت اضطراری اقتصادی ("IEEPA") مسدود شده است؛

۸. یک مؤسسه مالی که اموال یا منافع آن در املاک طبق ۳۱ قانون C.F.R. قطعات ۵۴۴ یا ۵۹۴ در ارتباط با گسترش سلاح‌های کشتار جمعی یا سیستم‌های تحویل سلاح‌های کشتار جمعی توسط ایران یا حمایت ایران از تروریسم بین‌المللی مسدود شده باشد. (تحریم‌های آمریکا علیه شرکت‌های کشتیرانی ایران، ۲۰۲۰).

۲-۴-۱. مکانیسم اعمال تحریم‌های کشتیرانی توسط آمریکا

با توجه به اهمیت کشتیرانی در تجارت بین‌المللی، دولت آمریکا در هر دو حوزه تحریم‌های اولیه و ثانویه اقدام به تمرکز خاص بر صنعت کشتیرانی داشته و تحریم‌های مهمی را در این حوزه بر ایران و برخی دیگر از کشورها اعمال کرده است. به‌طور خاص تحریم‌های کشتیرانی آمریکا علیه ایران در ۳ حوزه جغرافیایی (مبدأ، مسیر و مقصد) و ۱۰ حوزه موضوعی تنظیم شده و با استفاده از تقویت رژیم مانیتورینگ تحریم‌ها اجرا می‌شوند.

۱-۲-۴-۱. حوزه‌های جغرافیایی تحریم‌های کشتیرانی ایران

به لحاظ جغرافیایی، تحریم‌های کشتیرانی آمریکا سه حوزه مبدأ (افراد، شرکت‌ها و بنادر ایران)، مسیر (کشتی‌ها، خطوط کشتیرانی و پوشش بیمه) و مقصد (افراد، شرکت‌ها، بنادر و پوشش بیمه) کشتیرانی را هدف قرار داده است تا اثرگذاری تحریم‌ها به حداکثر برسد.

شکل ۱: تحریم‌های آمریکا در سه حوزه مبدأ، مسیر و مقصد کشتیرانی جمهوری

اسلامی ایران



۲-۴-۱. حوزه‌های موضوعی تحریم کشتیرانی ایران

به لحاظ موضوعی نیز تحریم‌های کشتیرانی آمریکا، ۱۰ حوزه را پوشش می‌دهد. در این رابطه «سند راهنمای در یانوردی آمریکا (۲۰۲۰)»^۱، اصلی‌ترین راهنما و دستورالعمل تحریم‌های آمریکا در حوزه کشتیرانی جهانی است که به صورت مشترک توسط وزارت خزانه‌داری، وزارت امور خارجه و گارد ساحلی آمریکا با هدف مقابله با دور زدن تحریم‌های توسط ایران، کره شمالی، سوریه و برخی دیگر از کشورها و شرکت‌ها منتشر شده است؛ این سند حاوی دستورالعمل‌های مهمی برای افراد و شرکت‌های فعال در حوزه کشتیرانی است تا برای مصون ماندن در مقابل تحریم‌های آمریکا، برخی از استانداردها و تحریم‌های آمریکا را رعایت نمایند (کری کانتینی و همکاران^۲، ۲۰۲۰).

¹ US Global Maritime Advisory (2020)

² KERRY B. CONTINI, ALEXANDRE (ALEX) LAMY, KIRSTY CATTANACH, & CALLIE LEFEVRE

شکل ۲: سند راهنمای دریانوردی آمریکا (۲۰۲۰)



حوزه‌های موضوعی تحریم‌های کشتیرانی آمریکا علیه ایران و سایر کشورها عبارتند از:

- بیمه‌های دریایی (Marine Insurers)
- مدیران و شرکت‌های ثبت پرچم (Flag Registry Managers)
- مقامات مسئول در هدیریت و کنترل بنادر (Port State Control Authorities)
- انجمن‌ها و شرکت‌های کشتیرانی (Shipping Industry Associations)
- بازرگانان، تأمین‌کنندگان و کارگزاران کالاها (Commodity Traders, Suppliers and Brokers)
- مؤسسات مالی (Financial Institutions)
- صاحبان کشتی، اپراتورها و چارترکنندگان (Shipowners, Operators and Charterers)
- انجمن‌های طبقه‌بندی (Classification Societies)
- ناخداهای خطوط کشتیرانی (Vessel Captains)
- شرکت‌های خدمه (Crewing Companies). (سالتهاوس^۱، ۲۰۲۰)

¹ Salthouse

دولت آمریکا ظرفیت و هزینه‌های نظارتی را در حوزه‌های مزبور، به طرز قابل توجهی افزایش داده است تا به مجازات افراد، شرکت‌ها و افرادی بپردازد که دستورالعمل‌های مذکور را نادیده گرفته و تحریم‌ها را دور می‌زنند. هر فرد یا شرکتی که برخلاف تحریم‌های آمریکا و دستورالعمل‌های ارائه شده در سند راهنمای دریانوردی اقدام کند، با خطر تحریم‌های آمریکا، محروم شدن از بازار این کشور و حتی جریمه (در صورتی که آن فرد یا شرکت در حوزه قضائی آمریکا فعال باشد)، مواجه خواهد شد؛ این مسئله، اجرای سیاست‌ها و دستورالعمل‌های آمریکا را برای افراد و شرکت‌های سایر کشورها، به امری تقریباً اجباری تبدیل می‌کند، مگر اینکه فرد یا شرکت مزبور، فعالیت اقتصادی و تجاری در آمریکا نداشته باشد و یا نیازی به تراکنش‌های دلاری احساس نکند (همان).

۳-۴-۱. رژیم بازرسی و مانیتورینگ اجرای تحریم‌ها

۱-۳-۴-۱. نهاد سازی از تحریم‌ها در کشورهای شریک تجاری ایران

ایالات متحده تلاش دارد با استفاده از برنامه‌هایی چون آموزش نیروی انسانی، طراحی برنامه‌ها و تخصیص منابع در کشورهای شریک تجاری ایران، امر تحریم را به فعالیتی دائمی و خودکار در این کشورها تبدیل کند تا تحریم ایران بومی‌سازی شده و راه‌های نفوذ ایران در این کشورها بسته شود؛ این نهادها قرار است با طراحی سیاست‌ها، رویه‌ها و فرایندهای استاندارد و تخصیص منابع از خود کشور هدف مانع از دسترسی ایران به تجارت با کشور هدف شود؛ بدین ترتیب اشخاص ثالثی که در کشور هدف با ایران اقدام به همکاری می‌کنند، توسط نهادهای همان کشور تحت تحریم قرار می‌گیرند و البته در بعد پیاده‌سازی و اجرای تحریم‌ها و ضمانت اجرایی تحریم‌ها، به موفقیت قابل توجهی دست پیدا می‌کنند؛ این نهادها با کنترل و مانیتورینگ سیستم اتوماتیک شناسایی کشتی‌ها به صورت بومی و بررسی نواحی که از دید سیستم‌های مرکزی جهانی دور می‌مانند، می‌توانند بهره‌وری و کارایی تحریم‌ها را ارتقاء ببخشند؛ همچنین جهت تشویق این نهادها، یارانه‌ها و سوبسیدهایی تعلق پیدا می‌کند.

۲-۳-۴-۱. تأسیس مراکز عملیاتی بومی مانیتورینگ سیستم اتوماتیک شناسایی کشتی‌ها

سیستم اتوماتیک شناسایی کشتی ها، سیستمی بین المللی است که داده های مکانی کشتی ها و وسایل نقلیه دریایی را با فرکانس های رادیویی بالا جمع آوری می کند. نهاد بین المللی کشتیرانی از کلیه کشتی ها انتظار دارد که این داده ها را در ترحم لحظات ار سال کنند. دستکاری و ایجاد اختلال در سیستم اتوماتیک شناسایی کشتی ها می تواند مانع از آشکار شدن برخی از فعالیت های کشتی ها شود؛ این اقدامات از نظر آمریکا غیرقانونی تلقی می شود. فعالان صنعت دریایی ممکن است بخواهند بر اساس ارزیابی خطرهای انفرادی خود، تحقیق در مورد تاریخ کشتی برای شناسایی دستکاری قبلی سیستم اتوماتیک شناسایی کشتی ها و نظارت بر دستکاری و غیرفعال کردن سیستم اتوماتیک شناسایی کشتی ها هنگام حمل بار را در نظر بگیرند؛ به عبارتی دیگر، فعالان اقتصادی حوزه دریایی به خصوص آن هایی که در مناطق پرخطر از منظر دور زدن تحریم ها قرار دارند، بایستی اقدام به ثبت تمامی فعالیت های خود در حوزه اقداماتی؛ چون ثبت پرچم، شرکت، بیمه، اجاره کشتی و غیره در سیستم اتوماتیک شناسایی کشتی ها نمایند؛ علاوه بر این مسئولان کنترل بندر و خدمات ترافیک شناورها تشویق می شوند به کشتی ها و تانکرها در خصوص ثبت فعالیت های خود در سامانه سیستم اتوماتیک شناسایی کشتی ها نمایند. اگر یک کشتی نمی تواند تاریخچه سیستم اتوماتیک شناسایی کشتی ها خود را مطابق با «کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا»^۱ لحاظ کند، ممکن است مقامات بندری بخواهند تحقیقاتی در مورد فعالیت زمینه ای را کلید بزنند تا اطمینان حاصل شود که در حیطه تحریم ها یا غیر قانونی نیست؛ اگر غیرقانونی تشخیص داده شود، ممکن است مقامات بندری ممنوعیت ورود آن کشتی به بنادر خود یا اقدامات مناسب دیگر را بررسی کنند.

۳-۴-۱. نظارت بر حمل و نقل در کل چرخه تبادلات و معاملات

مطابق با ارزیابی ریسک خود، صاحبان کشتی، مدیران و شرکت های منشور توصیه می شوند که به طور مداوم کشتی ها به خصوص کشتی های اجاره ای را نظارت کنند؛ این می تواند شامل تکمیل سیستم اتوماتیک شناسایی کشتی ها با «شنا سایی و ردیابی برد طولانی»^۲ و دریافت سیگنال های دوره ای بر روی یک فرکانس باشد که توسط ارزیابی ریسک و حد

¹ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

² Long Range Tracking and Identification (LRIT)

تجاری اعلام می‌شود. مقامات بندری در مناطقی که خطر زیادی در رابطه با دور زدن تحریم‌ها دارند، ممکن است مایل باشند نظارت بر کشتی‌هایی را که از سامانه شناسایی و ردیابی برد طولانی در مناطق عملیاتی خود استفاده می‌کنند، به‌عنوان یک استراتژی کاهش خطر در نظر بگیرند. صاحبان کشتی و مدیران آن مجاب می‌شوند که قبل از انجام هرگونه عملیات مشتبه به کشتی، مراتب اسناد هویتی کشتی طرف مقابل را به سامانه سیستم اتوماتیک شناسایی کشتی‌ها اطلاع دهند. قبل از انجام هرگونه انتقال، اپراتورهای کشتی ممکن است بخواهند نام کشتی، شماره آی‌هو^۱ و پرچم کشتی دیگر را بررسی کنند و ارزیابی کنند که آیا در حال حاضر سیستم اتوماتیک شناسایی کشتی‌ها را استفاده می‌کنند یا خیر.

۳-۴-۱. شناخت مشتری‌ها و طرف مقابل

دولت‌ها، بیمه‌ها، مؤسسات مالی، مدیران و منشوردهندگان باید به‌طور مناسب مراقبت‌های مبتنی بر ریسک را انجام دهند؛ این مراقبت‌ها ممکن است شامل حفظ نام، شماره شناسنامه گذرنامه، آدرس‌ها، شماره تلفن‌ها، آدرس ایمیل‌ها و کپی‌های شناسایی عکس مالک‌های هر کشتی‌ای محموله باشد. به‌عنوان مثال، اگر یک شخص حقوقی به‌دنبال ثبت کشتی با پرچم یا درخواست بیمه یا تأمین مالی یک کشتی است، هر یک از این طرفین می‌توانند اسناد مربوط به مالک و یا مالکان نهایی کشتی را درخواست کنند.

۳-۴-۵. زنجیره تأمین

صادرکنندگان و نهادها در سراسر زنجیره تأمین دریایی تشویق می‌شوند تا در صورت لزوم مراقبت‌های ضروری را انجام دهند تا اطمینان حاصل شود که طرفین معامله کالاهایی را که ممکن است تحریم باشند؛ مانند کالاهای نفتی ایران یا ذغال سنگ کره شمالی را ارسال یا دریافت نمی‌کنند؛ آن‌ها همچنین ممکن است کنترل‌هایی را که مکان‌های تأیید مبدأ و چکاپ مقصد برای کشتی‌هایی که انتقال کشتی به کشتی را انجام می‌دهند، به‌ویژه در مناطق پرریسک، در نظر بگیرند. در صورت لزوم، آن‌ها باید درخواست کپی مجوزهای صادراتی

¹ IMO Number

(در صورت لزوم) و اسناد کامل و دقیق حمل و نقل، از جمله بارنامه هایی را که مبدأ یا مقصد بار را مشخص می کنند، بررسی کنند. نهادهای دریایی بخش خصوصی تشویق می - شوند تا جزئیات سفر اصلی، از جمله کشتی، محموله، مبدأ، مقصد و طرفین معامله را بررسی کنند. به طور خاص و در راستای ارزیابی ریسک داخلی خود، طرفین تشویق می - شوند که موضوع مربوط را بررسی کنند.

۶-۳-۴.۱. زبان قراردادی

گروه ها و سازمان های اقتصادی تشویق می شوند که بهترین روش ها را در قرارداد های مربوط به همکاری های تجاری، مالی و سایر روابط تجاری خود در صنعت دریایی پیروی کنند؛ در این چارچوب آمریکا شرکت ها را تشویق می کند تا استانداردهای اعلام شده توسط این کشور را در متون قراردادی خود بگنجانند. گنجاندن این استانداردها در متون قرارداد، باعث الزام آور شدن آن برای تمام طرفین قرارداد می شود. تداوم این وضعیت در بلندمدت باعث فراگیر شدن استانداردهای تحمیل شده توسط آمریکا می شود.

۷-۳-۴.۱. اشتراک داده ها با فعالان اقتصادی

وزارت امور خارجه و وزارت خزانهداری با همکاری گارد ساحلی ایالات متحده در نظر دارند که اتحادیه های صنعتی، فعالان اقتصادی و شرکای تجاری طرف های ایرانی را ترغیب به افشای اطلاعات محرمانه همکاری با ایران و دور زدن تحریم های ایرانی ها کنند؛ آن ها می خواهند در قالب سیستم های شفاف سازی مالی؛ چون «گروه ویژه اقدام مالی»^۱ این گونه از فعالان اقتصادی را مجاب کنند که هرگونه اطلاعات اقتصادی و تراکنش های مالی با طرف های ایرانی را برای ایالات متحده شفاف سازی کنند.

۸-۳-۴.۱. اهمیت بیمه های حفاظت و غرامت^۲

سه عنصر اساسی صنعت حمل و نقل، کشتی، دریانوردان و محموله هستند. بخشی که مستقیماً به هر سه مورد ذکر شده مربوط است، ریسک مربوط به حمل محموله در کشتی توسط دریانوردان است. برای امنیت دریانوردان و کشتی ها حفاظت لازم است. برای جبران خسارات جانی، محیطی و دارایی، غرامت ضروری است. «گروه بین المللی با شگاه های

^۱ FATF

^۲ Protection and indemnity insurance

حفاظت و غرامت^۱ یک انجمن متشکل از اعضاء صاحبان کشتی است که با تأمین مایحتاج مورد نیاز از امنیت و آسایش دریانوردان حمایت می‌کند. هر باشگاه بیمه حفاظت و غرامت برای یک مالک به‌طور انفرادی بر اساس ریسک‌هایی که نیاز به پوشش دارد، اینکه ناوگان تناژ ناخالصی داشته باشد، ناوگان در معرض خطر باشد و یا عوامل احتمالی دیگر در آینده، حق بیمه تعیین می‌کند. به‌طور دقیق‌تر باشگاه‌های بیمه حفاظت و غرامت، اقدامات ذیل را انجام می‌دهند:

۱. از مالکان و ذی‌نفعان کشتی در برابر تعهدات شخص ثالث که تحت پوشش سیاست‌های بدنه و ماشین‌آلات نیستند اطمینان حاصل می‌کند؛ این باشگاه معمولاً ریسک‌های موجود در تناژ مجاز را در صورتی که عضو دارای کشتی‌های متعلق به سازمان باشد نیز می‌پذیرد؛
 ۲. اغلب کل ناوگان شرکت را تضمین می‌کنند، اما تمایل دارند مالکانی را با انواع و استانداردهای مشابه ناوگان ترجیح دهند.
 ۳. ممکن است صاحبان کشتی‌ها را قبل از ورود به باشگاه و در زمان عضویت تحت بازرسی قرار دهند؛
 ۴. به انتشار اطلاعات با هدف پایین نگه داشتن حق بیمه اعضا پردازد؛
 ۵. لیستی از خبرنگاران و وکلا و نقشه برداران معتبر تهیه کند؛
 ۶. فرم‌های استاندارد نامه‌های غرامت و اعتراض را تولید کند؛
 ۷. ممکن است برای اعضا، کشتی‌ها هنگام بازداشت، اوراق قرضه ارسال کند؛
 ۸. صدور کتابچه‌های راهنمای حاوی قوانین باشگاه و لیست خبرنگاران که برای جستجوی مشاوره و کمک در هر نوع مشکل بسیار مفید است.
- ایالات متحده آمریکا در تمامی مراحل مزبور، نفوذ داشته و از توان نظارتی برخوردار است. هم‌چنین با طراحی پاداش‌هایی برای شرکت‌های بیمه در قبال عدم تعهد و عدم مشارکت

¹ International Group of P&I Clubs

با طرف‌های ایرانی از جوایز نقدی و مزایای اقتصادی همکاری با شرکت‌های آمریکایی بهره‌مند شوند.

۹-۳-۴-۱. مکانیسم تحکیم دیوار تحریم

بسیاری از تحریم‌های آمریکا با چندین برچسب اعمال می‌شود؛ به‌عنوان مثال تحریم شرکت کشتیرانی علاوه بر برچسب ارتباط با سپاه، برچسب فعالیت‌های ایران مبنی بر دستیابی به سلاح‌های کشتار جمعی نیز دریافت نموده است. دولت آمریکا و به‌خصوص وزارت خزانه‌داری تلاش کرده با مکانیسم «تحکیم دیوار تحریم»، تعداد برچسب‌های تحریمی علیه افراد و شرکت‌های ایرانی را افزایش دهد تا حتی مثلاً در صورت لغو تحریم‌های هسته‌ای، سایر برچسب‌های تحریمی (حقوق بشر، ارتباط با سپاه، حمایت از تروریسم و ...) باقی بماند. بانک مرکزی ایران از جمله مواردی است که با چندین برچسب، تحریم شده است. (وزارت خزانه‌داری آمریکا، ۲۰۲۱)

۴-۴-۱. دامنه شمول تحریم‌های آمریکا علیه افراد و شرکت‌ها

گرچه دامنه شمول تحریم‌های آمریکا علیه صنعت کشتیرانی ایران، ماهیت جهانی ندارد و محدود به ۴ کارگزار است؛ اما مورد چهارم که در ذیل مورد اشاره قرار خواهد گرفت، گستره آن را در عمل به سطح جهانی افزایش داده است:

(۱) تمام کسانی که در خاک آمریکا حضور دارند: تفاوتی ندارد که وضعیت

مهاجرتی فرد تحریم شده (مسافر، مقیم یا شهروند) چگونه باشد؛

(۲) شهروندان آمریکا: تمامی شهروندان آمریکا ملزم به رعایت تحریم‌های اعمال شده

توسط وزارت خزانه‌داری هستند. تفاوتی ندارد که شهروندان آمریکا در خاک

آمریکا حضور داشته باشند یا نه؛ بلکه باید در هر کجای جهان، قواعد تحریمی

آمریکا را رعایت نمایند؛

(۳) کسانی که اقامت دائم (گرین کارت) آمریکا را دارند: کسانی که حتی شهروندان

آمریکا هم نباشند؛ بلکه تنها دارای اقامت دائم باشند (فرقی ندارد که در داخل و یا

خارج از آمریکا زندگی کنند)، باید قواعد تحریمی آمریکا را رعایت کرده و وارد مبادله با افراد تحریم شده نشوند؛

۴) شرکت‌هایی که بر پایه قوانین آمریکا تشکیل شده یا سازمان یافته‌اند: تمامی شرکت‌ها از جمله مؤسسات مالی که در آمریکا ثبت شده‌اند باید این قواعد را رعایت کنند. برخی از محدودیت‌های مالی همچون تراکنش‌های دلاری به دلیل این که در نهایت به یک بانک آمریکایی ارتباط می‌یابند، توسط بانک‌ها اعمال می‌شود. همچنین با توجه به اینکه شرکت‌های بسیاری دفاتر نمایندگی خود را در آمریکا دایر نموده‌اند، مجبور هستند تا برای در امان ماندن از مجازات و جرایم تعیین شده توسط آمریکا، به این تحریم‌ها پایبند باشند؛ حتی شرکت‌هایی که در آینده قصد ورود به بازار آمریکا را دارند نیز به نوعی مجبور خواهند شد تا تحریم‌های این کشور را اجرا نمایند (پیلارسکی^۱، ۲۰۲۰).

۲. روش تحقیق

پژوهش حاضر از نظر هدف جز پژوهش‌های کاربردی محسوب می‌شود. برای پاسخ به پرسش اساسی پژوهش از روش کیفی استفاده شده است. در استفاده از روش ترکیبی برای پاسخ به بخش اول پرسش که در مورد چیستی و مکانیسم اعمال تحریم‌های کشتیرانی علیه جمهوری اسلامی ایران است از روش مطالعه اسنادی بهره گرفته شده؛ بدین معنی که اسناد مختلف تحریمی شامل طرح‌ها، قوانین، بیانیه‌ها و ... که در رابطه با تحریم‌های کشتیرانی علیه ایران تصویب و ارائه شده‌اند، مورد بررسی قرار گرفته‌اند. برای پاسخ به بخش دوم پرسش مبنی بر پیامدهای تحریم‌های کشتیرانی علیه ایران، از روش مصاحبه اکتشافی با مسئولان و صاحب‌نظران این حوزه استفاده شده است.

۳. یافته‌های تحقیق: اهداف آمریکا در تحریم صنعت کشتیرانی ایران

مجموعه تحریم‌های اعمال شده علیه کشتیرانی ایران شامل مدیران ارشد، شرکت‌های تابعه و همچنین کشتی‌های ملکی با هدف اعمال محدودیت در مرادوات با اشخاص، تاجار،

¹ Pilarski

شرکت‌ها و بنادر خارجی (به‌خصوص اروپایی) توسط آمریکا صورت گرفته است. برخی از مهم‌ترین اهداف از اعمال تحریم‌های کشتیرانی علیه ایران به شرح ذیل بوده است:

۱-۳. اعمال فشار بر مدیران، ناخداها و خدمه فعال در حوزه کشتیرانی ایالات متحده آمریکا در ضمن تحریم‌های ثانویه و مضاعف، با تحریم اشخاص کلیدی و مرتبط با صنعت کشتیرانی ایران در کشورهای مختلف، تلاش کرده تا هزینه‌های همکاری با ایران را در این شرایط افزایش دهد؛ علاوه بر این اعلام رسانه‌ای این تحریم‌ها، سیاستی است که بازدارندگی مؤثری برای سایر افراد متمایل به همکاری با ایران ایجاد می‌کند (وزارت خزانهداری آمریکا، ۲۰۲۱). مکانیسم اعمال فشار بر نیروی انسانی فعال در حوزه کشتیرانی عمدتاً به واسطه استفاده از ابزار دلار می‌باشد. سهم ۷۰ درصدی دلار در تجارت جهانی، بخشی از تجارت جهانی را به دلار وابسته ساخته است. سهم دلار از تجارت بین‌المللی برخی مناطق همچون کشورهای شرق آسیا تا حدود ۸۰ درصد نیز می‌باشد که از متوسط جهانی بیشتر است (کریستن^۱، ۲۰۲۰)؛ این مسئله در کنار چرخه یو-ترن^۳ باعث شده تا تمامی تراکنش‌های دلاری جهان در بخشی از فرایند نقل و انتقال خود از حساب مبدأ به حساب مقصد، به یک بانک آمریکایی ارتباط یابند؛ به عبارتی دیگر چرخه یو-ترن، تراکنش‌های دلاری را وابسته به نهادهای مالی آمریکا کرده است؛ این مسئله توان نظارتی و مانیتورینگ آمریکا بر تجارت جهانی را به شکل قابل توجهی افزایش داده و از این طریق می‌تواند به برخی تراکنش‌های مالی که افراد، شرکت‌ها و کشورها انجام داده‌اند، پی ببرد و آن‌ها مورد مجازات قرار دهد. مجازات اعمال شده نیز طیفی گسترده از بازداشت، اعزام جرمه، ممنوعیت ورود به آمریکا (برای شهروندان غیرآمریکایی) و یا محرومیت از بازار آمریکا را در برخواهد گرفت؛ این مسئله نه تنها تهدیداتی را برای مدیران، ناخداها و خدمه فعال در حوزه کشتیرانی اعمال خواهد کرد؛ بلکه باعث می‌شود تا افراد، نهادها و شرکت‌های خارجی که با کشتیرانی ایران در ارتباط هستند نیز در معرض آسیب‌های مزبور قرار گیرند. البته این خطرات برای تجارت غیردلاری کمتر خواهد شد.

¹ U.S. Department of the Treasury

² Christen

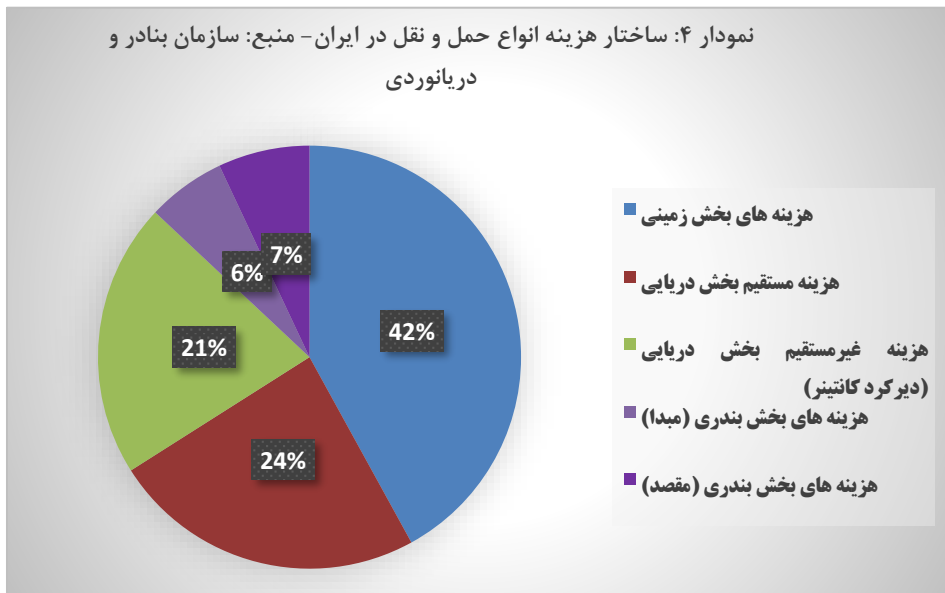
³ U-Turn

تحریم‌هایی همچون ممنوعیت‌های مسافرتی به آمریکا، فارغ از ملیت افراد تحریم شده اعمال می‌شود؛ این مسئله بدین معنی خواهد بود که حتی تابعیت مضاعف نیز نمی‌تواند این مسئله را تسهیل سازد؛ هرچند تابعیت مضاعف توان رصدی و نظارتی آمریکا بر فرد مزبور را کاهش می‌دهد. به‌طور کلی ممنوعیت‌های تحریمی اشخاص حقیقی و حقوقی شامل برخی از موارد ذیل خواهد شد:

- کمک‌های صادراتی از بانک واردات-صادرات آمریکا؛
- صدور مجوزهای صادراتی آمریکا؛
- وام‌های بانکی خصوصی بالاتر از ۱۰ میلیون دلار در بازه زمانی ۱۲ ماهه؛
- در صورتی که نهادهای تحریمی، یک مؤسسه مالی باشد، معرفی به‌عنوان واسطه استفاده از سیستم یا خدمات بدهی دولت آمریکا و صندوق‌های بازنشستگی دولتی؛
- انعقاد قرارداد با دولت آمریکا؛
- نقل و انتقال ارزهای خارجی به قلمرو حاکمیتی آمریکا؛
- نقل و انتقال‌های مالی به قلمرو حاکمیتی آمریکا؛
- نقل و انتقال دارایی به قلمرو حاکمیتی آمریکا؛
- سرمایه‌گذاری در یا خریداری میزان زیادی از دارایی‌ها یا قرارداد های بدهی از سوی اشخاص آمریکایی؛
- ورود مقامات یا سرمایه‌گذاران کلیدی به خاک آمریکا؛
- واردات به آمریکا (پیروز و خسروی دهقی، ۱۳۹۳).

۲-۳. افزایش هزینه‌های کشتیرانی

از جمله دیگر اهداف فرعی آمریکا ذیل هزینه‌سازی برای تحریم‌های کشتیرانی ایران، می‌توان به محدودیت در استفاده از کشتی‌های صنعت کشتیرانی ایران، محدودیت در ارائه خدمات مالی فنی، سوخت‌رسانی و بیمه، قطع همکاری نمایندگان محلی شرکت کشتیرانی در حوزه اروپا و کشورهای آسیایی و عدم تمایل مشتریان قدیمی به ادامه همکاری اشاره کرد.



۳-۳. ارتباطی صنعت کشتیرانی ایران با فعالیت‌های نظامی و منع گسترش تسلیحات هسته‌ای دولت آمریکا از طریق ارتباطی صنعت کشتیرانی ایران با فعالیت‌های نظامی در تلاش است تا این بخش از اقتصاد ایران را با تحریم‌های مضاعف مواجه سازد. از جمله مواردی که در این زمینه می‌توان به آن اشاره کرد، سند راهنمای دریانوردی آمریکا که مشوق‌هایی را برای مقابله با فعالیت‌های صنعت کشتیرانی ایران پیشنهاد داده است (سند راهنمای دریانوردی آمریکا، ۲۰۲۰).

مسئله دیگر برچسب‌های تحریمی جدید آمریکا علیه صنعت کشتیرانی است تا به نوعی فعالیت‌های کشتیرانی ایران را در قالب تلاش‌های ایران برای دستیابی به سلاح‌های کشتار

¹ United States Global Maritime Advisory

جمعی دسته‌بندی نماید. گرچه پذیرش این رویکرد توسط سایر کشورها امری دشوار به نظر می‌رسد؛ اما با توجه به تأکید دولت قبلی آمریکا (دونالد ترامپ) مبنی بر بازگشت تحریم‌های پیشین سازمان ملل، آمریکا تلاش دارد تا فرایند بازرسی و توقیف کشتی‌های ایرانی را تشدید سازد.

۳-۴. وابسته‌سازی ایران به بنادر ثانویه

بخشی از واردات ایران توسط کشتیرانی بین‌المللی انجام می‌شود و از طرفی این کشتی‌ها به دلیل ترس از تحریم‌ها حق ورود به بنادر ایران را ندارند و بایستی از طریق بنادر ثانویه مانند بندر جبل علی^۱ امارات، کالاهای با کشتی‌های فیدری به بنادر ایران حمل کنند که باعث افزایش هزینه‌ها و زمان حمل بار از ۲۱ روز به ۵۲ روز می‌شود؛ این تحریم‌ها با اهدافی از قبیل توقف فرایند تولید، ایجاد کمبود در بازار و افزایش تورم پیگیری می‌شود. تحریم‌های اعمال شده علیه بخش کشتیرانی ایران از سه جهت موجب ایجاد محدودیت در فعالیت‌های مرتبط با این حوزه شده است:

۱. محدودیت در استفاده از کشتی‌های کشتیرانی توسط ایران و سایر کشورها در ترانزیت دریایی که موجب کاهش ترانزیت دریایی شده است؛
۲. محدودیت در ارائه خدمات مالی، فنی، سوخت‌رسانی، تجهیزات و بیمه حفاظت و غرامت کشتی‌های سازمان کشتیرانی از سوی سایر کشورها؛
۳. اعمال تحریم‌های ثانویه علیه نهادهای نقض‌کننده تحریم‌های اولیه کشتیرانی مانند برخی از شرکت‌های چینی که در ژوئن ۲۰۲۰ هدف تحریم‌های کشتیرانی قرار گرفته‌اند؛
۴. قطع همکاری نمایندگان محلی شرکت کشتیرانی در حوزه اروپا و برخی از کشورهای آسیایی؛
۵. عدم تمایل مشتریان قدیمی به ادامه همکاری به دلیل جوسازی‌های انجام گرفته (نقض آشکار قوانین بین‌الملل با تحریم مضاعف کشتیرانی، ۱۳۹۹).

¹ Port of Jebel Ali

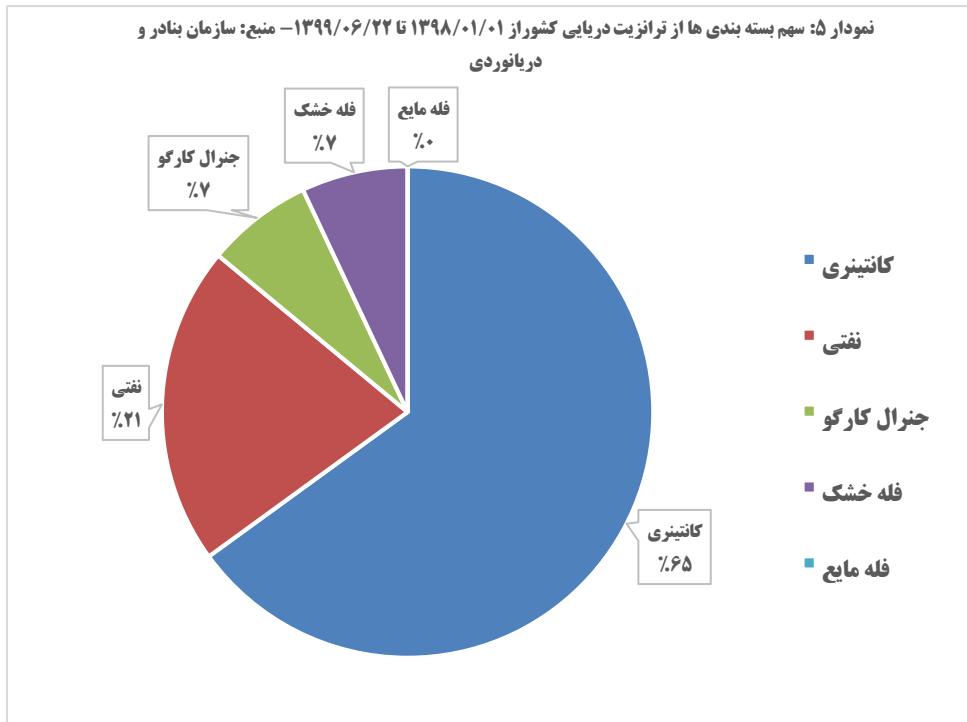
اعمال این تحریم‌ها با هدف افزایش سطح وابستگی به بنادر میانی اعمال شده تا در شرایط حساس، تأمین کالاهای اساسی را برای دولت دشوار سازد.

۳-۵. پیچیده‌سازی فرایند مقابله با تحریم‌ها توسط ایران

تکنیک‌ها و روش‌های مقابله با تحریم‌های آمریکا امری دائمی نبوده و به محض پدیدار شدن اولین مورد از یک روش خاص دور زدن تحریم‌ها، امکان شناسایی آن توسط آمریکا افزایش پیدا می‌کند. این مسئله باعث می‌شود تا استفاده از روش‌های تکراری برای دور زدن تحریم‌ها، ریسک بالایی در پی داشته باشد؛ بنابراین آمریکا در تلاش است تا به مرور زمان سطح نظارت‌های تحریمی را افزایش داده و از این طریق میزان پیچیدگی‌های عملیاتی و لجستیکی برای مقابله با تحریم‌ها نیز افزایش پیدا کند.

۳-۶. اعمال فشار بر تجارت بخش خصوصی ایران

با توجه به اینکه یک سوم حمل کالا در صنعت کشتیرانی را کالاهای نفتی و دو سوم را کالاهای غیر نفتی تشکیل می‌دهد، فشارهای وارد شده بر بخش دولتی و خصوصی متفاوت خواهد بود. بخش دولتی عمدتاً در دو حوزه با مشکلاتی مواجه خواهد شد؛ اول، در حوزه صادرات نفت که بخش عمده صادرات کشور را تشکیل می‌دهد و دوم، در بخش واردات کالاهای اساسی که نقش مهمی در تورم و ثبات اقتصادی و سیاسی دارد؛ اما یکی از اهداف تحریم‌ها این است که تأثیرپذیری بخش خصوصی در حوزه صادرات کالاها غیرنفتی و همچنین واردات مواد اولیه و یا کالاها و خدمات مورد نیاز افزایش یابد. با توجه به شکل زیر، به ترتیب بارهای کانتینری، نفتی و جنرال کارگو بیشترین تمرکز تحریم‌ها را متحمل شده‌اند.



۳-۷. ریزش نیروی کار در حوزه کشتیرانی

آمریکا پس از خروج از برجام، فشارهای تحریمی خود در صنعت کشتیرانی را با هدف ریزش نیروی کار افزایش داد. تحت تأثیر این فشارها بیش از ۲۰ شرکت بین‌المللی که سابقاً در حمل‌ونقل دریایی ایران فعالیت داشتند، با محدودیت‌های جدید مواجه شده و خدمات شرکت‌های بیمه نیز کاسته شد. آمریکا با اعمال فشار، سایر شرکت‌ها را نیز مجبور می‌سازد که وارد آب‌های سرزمینی ایران نشوند و خدماتشان را صرفاً تا رسیدن به محدوده آب‌های سرزمینی ارائه دهند. آمریکا حتی بنادر خارجی را نیز مورد هدف تحریمی خود قرار داده تا کالاها و کشتی‌های ایران را در بنادر خود مورد پذیرش قرار ندهند؛ این سیاست با هدف تشدید تحریم‌ها و ریزش نیروی کار در کسب و کارهای دریایی و بندری اعمال شده است (تی. آر. تی^۱، ۲۰۱۹).

¹ TRT

۸-۳. افزایش ریسک تجارت دریایی با ایران

جرائم مالی، محرومیت از بازار آمریکا، عدم دسترسی به دلار و حتی امکان بازداشت در حوزه قضائی آمریکا، باعث می‌شود تا ریسک تجارت دریایی با ایران افزایش چشمگیری داشته باشد. حتی بیمه بسیاری از شرکت‌ها برای کشورهای خارجی تا آب‌های ایران است. زمانی که کشتی‌های خارجی وارد آب‌های ایران شوند بیمه این شرکت‌ها هم قطع می‌شود؛ این سیاست با این هدف اعمال شده تا شرکت‌ها تمایل کمتری برای ورود به آب‌های ایران داشته باشند.

نتیجه‌گیری

موفقیت یا عدم موفقیت هر نهاد یا شرکتی در عرصه تجارت بین‌المللی، وابستگی بسیاری به متغیرهای سطح کلان دارد که بخش عمده‌ای از آن‌ها، خارج از توان و کنترل خود شرکت‌ها می‌باشد. صنعت کشتیرانی ایران با وجود شدیدترین تحریم‌های اقتصادی؛ هرچند که متحمل هزینه‌های بسیاری بوده است؛ اما توانسته بقای خود را در دوران‌های مختلف رکود، بحران و تحریم حفظ کند؛ گرچه ممکن است تحریم‌ها در زمان‌های مختلف اعمال و یا برداشته شوند؛ اما تجربه تاریخی نشان داده که به‌خصوص در طول چند دهه اخیر، پدیده تحریم، یک روند کاملاً صعودی را در اقتصاد جهانی تجربه نموده است؛ علاوه بر این برخی از روندهای سیاستی و زیرساختی در سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی در حال رخ دادن است که به‌طور مستقیم می‌تواند بر صنعت کشتیرانی و تحریم‌های این حوزه اثرگذار باشد. اولویت‌یابی سیاست همسایگی و کاهش سهم تجارت دریایی ایران از جمله این روندها است. تأثیرپذیری کمتر تجارت همسایگی از تحریم‌ها باعث شده تا ایران در یک چرخش سیاستی اجتناب‌ناپذیر، سهم کشورهای همسایه از کل تجارت خارجی خود را افزایش دهد. بخش عمده‌ای از این تجارت، غیرنفتی بوده و البته تأمین کالاها اساسی نیز بخشی از این تجارت می‌باشد که بخشی از آن نه از طریق دریایی، بلکه از طریق زمینی انجام می‌شود. تداوم این روند، احتمالاً سهم کشتیرانی از تجارت خارجی کشور را قدری کاهش خواهد داد. پیوستن ایران به اتحادیه گمرکی اورا سیان ۱۳۹۸، نیز تحول دیگری است که باعث ایجاد جهش قابل توجهی در تجارت ایران با کشورهای حوزه

شمالی گردیده است. گرچه هنوز تجارت ایران با کشورهای اتحادیه گمرکی اوراسیا، بخش کمی از کل تجارت کشور را شامل می‌شود؛ اما پیش‌بینی می‌شود در سال‌های آتی و با ایجاد ثبات در تجارت با اتحادیه گمرکی اوراسیا، سهم تجارت دریایی در بنادر شمالی کشور افزایش پیدا کند. با وجود افزایش در این حوزه، محدودیت بازار کشورهای اوراسیا، امکان تغییرات اساسی در فعالیت‌های کشتیرانی و بنادر ایران را در پی نخواهد داشت و همچنان فعالیت‌های تجاری، کشتیرانی و بنادر جنوبی ایران سهم عمده تجارت خارجی کشور را بر عهده خواهند داشت.

طرح کمر بند و راه و تغییر الگوی تجارت جهانی از دیگر روندهای جهانی و منطقه‌ای مؤثر بر کشتیرانی جهان و ایران است. طرح کمر بند و راه را می‌توان بزرگ‌ترین طرح زیر ساختی جهان در قرن ۲۱ دانست که با بودجه‌ای بالغ بر یک تریلیون دلار، اثرات بسیاری بر حمل‌ونقل جهانی و کشتیرانی خواهد داشت. بر اساس برآوردهای انجام شده اجرای این طرح زمان حمل‌ونقل کالا در سطح جهان را بین ۱.۲ تا ۲.۵ درصد کاهش خواهد داد و هزینه‌های تجارت جهانی نیز بین ۱.۱ تا ۲.۲ درصد کاهش پیدا خواهد کرد؛ اما کاهش زمان و هزینه برای اقتصادهای کمر بند و راه (که ایران نیز در بین آن‌ها تعریف شده است) بیشتر خواهد بود. با اجرای طرح کمر بند و راه، زمان کشتیرانی برای کشورهای مسیر، بین ۱.۷ تا ۳.۲ درصد کاهش پیدا خواهد کرد و هزینه تجارت دریایی نیز بین ۱.۵ تا ۲.۸ درصد کاهش خواهد یافت. زمان و هزینه کشتیرانی برای کشورهایی که در مسیر کریدور هستند به ترتیب تا حداکثر ۱۱.۹ و ۱۰.۲ درصد کاهش پیدا خواهد کرد. بر اساس ارزیابی‌های انجام شده، تغییرات سیاسی و کاهش تأخیرات در مرزها، می‌تواند زمان و هزینه را از مقادیر تخمین زده شده نیز، بیشتر کاهش دهد. در مورد ایران، هزینه کشتیرانی در حوزه واردات در سناریوی حداقلی به میزان ۲.۷۴ درصد کاهش پیدا خواهد کرد و هزینه صادرات نیز ۲.۷۲ درصد کمتر می‌شود (دی سویرس و هم‌کاران^۱، ۲۰۱۸). مسئله دیگر، نقش برجسته چین در این طرح است که سطح آسیب‌پذیری کشتیرانی از تحریم‌های

¹ de Soyres, Mulabdic, Murray, Rocha, & Ruta

آمریکا را کاهش خواهد داد؛ علاوه بر این با راه‌اندازی مسیر ریلی، پیش‌بینی می‌شود تغییرات مهمی در سهم تجارت دریایی و کشتیرانی نسبت به کل تجارت ایجاد شود؛ به عبارتی دیگر به احتمال زیاد با توجه به اینکه چین در حال حاضر بزرگترین صادرکننده جهان به‌شمار می‌آید، سهم تجارت ریلی جهان افزایش چشمگیری یابد.

با وجود روندها و تحولات متعددی که در سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی در حال رخ دادن است، تجارت دریایی تا سال‌های متمادی، همچنان گزینه اول تجارت بین‌المللی خواهد بود. سهم ۹۰ درصدی حمل‌ونقل دریایی کالا، امری نیست که در کوتاه مدت یا میان‌مدت، دچار تغییرات اساسی شود؛ بر این اساس، اجتناب، مواجهه و یا در شدیدترین حالت، مقابله با تحریم‌های کشتیرانی آمریکا، امری اجتناب‌ناپذیر برای ایران می‌باشد.

تقدیر و تشکر:

بدین وسیله از حمایت بنیاد ملی علم ایران، در انجام این تحقیق کمال تشکر و قدردانی را دارم.

منابع

الف) فارسی

- اتحادیه صادرکنندگان فرآورده های نفت، گاز و پتروشیمی ایران (۱۳۹۲)، تیر ۱۴، اتحادیه صادرکنندگان فرآورده های نفت، گاز و پتروشیمی ایران:
- Retrieved from: <http://www.opex.ir/fa/news/3867/>
- بررسی وضعیت حمل و نقل دریایی (۱۳۹۸)، تهران: مرکز مطالعه زنجیره ارزش، بازیابی از <https://vcstudy.ir/wp-content/uploads/2020/06/%D8%A8%D8%B1%D8%B1%D8%B3%DB%8C-%D9%88%D8%B6%D8%B9%DB%8C%D8%AA-%D8%AD%D9%85%D9%84-%D9%88-%D9%86%D9%82%D9%84-%D8%AF%D8%B1%DB%8C%D8%A7%DB%8C%DB%8C-%D8%AF%D8%B1-%D8%AF%D9%86%DB%8C%D8%A7.pdf?x65587>
- پیروز، بیژن؛ خسروی دهقی، سهیل (۱۳۹۳)، نقش بازارهای مالی و نهاد های پولی در سیاست خارجی آمریکا (بررسی ظرفیت ها و محدودیت ها با تأکید بر سیاست های ضد ایرانی از ۱۹۷۹ تا ۲۰۱۳)، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران.
- رزمجویی، دامون؛ دشتی نژاد، رضا (۱۳۹۳)، بررسی اثرات بحران اقتصادی و تحریم های بین-المللی بر حمل و نقل و تجارت دریایی ایران، همایش بین المللی مدیریت، تهران.
- سازمان بنادر و دریانوردی (۱۴۰۰)، سازمان بنادر و دریانوردی: <https://www.pmo.ir/>
- سرابی، محمود؛ عباسی، سعید (۱۳۹۸)، استفاده ایران از شرکت های پوششی در مقابله با تحریم های خارج از شورای امنیت در پسا برجام از منظر مسئولیت بین المللی، پژوهش بین الملل، (۲)، ۵۳-۵۰.
- ضیایی، سید یاسر؛ رشیدی، مهناز (۱۳۹۵)، تحریم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از منظر حقوق بین الملل، حقوقی بین المللی، ۳۳ (۵۴)، ۹۱-۱۲۲.
- عباسی، محمد (۱۳۹۹)، تحریم مضاعف کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نقض آشکار قوانین بین الملل، بازیابی از شبکه اطلاع رسانی مانا: mana.ir/fa/news/88104.
- نقض آشکار قوانین بین الملل با تحریم مضاعف کشتیرانی (۱۳۹۹)، خبرگزاری تسنیم: Tasnimnews: <https://tn.ai/2381871>

(ب) انگلیسی

- KERRY B. CONTINI, ALEXANDRE (ALEX) LAMY, KIRSTY CATTANACH, & CALLIE LEFEVRE. (2020, May 21). *Sanctionsnews*. Retrieved from Sanctionsnews: <https://sanctionsnews.bakermckenzie.com/us-government-issues-updated-guidance-regarding-shipping-practices-used-to-evade-sanctions-with-a-focus-on-north-korea-iran-and-syria/>
- Christen, J. (2020, March 24). *Graduate Institute of International and Development Studies*. Retrieved from Graduate Institute of International and Development Studies: <https://www.graduateinstitute.ch/communications/news/dominance-us-dollar-global-trade>
- de Soyres, F., Mulabdic, A., Murray, S., Rocha, N., & Ruta, M. (2018, October). *How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs?* Retrieved from World Bank: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/592771539630482582/pdf/WPS8614.pdf>
- *Infomaritime*. (2021, August 22). Retrieved from Infomaritime's Website: <http://infomaritime.eu/index.php/2021/08/22/top-15-shipowning-countries/>
- *OFAC*. (2021, December 9). Retrieved from OFAC: <https://sanctionssearch.ofac.treas.gov/>
- Pilarski, D. (2020, September 16). *US SANCTIONS 101*. Retrieved from Watson Farley & Williams: <https://www.wfw.com/articles/us-sanctions-101/>
- Salthouse, M. (2020, May 14). *North*. Retrieved from North: <https://www.nepia.com/articles/sanctions-compliance-in-the-shipping-industry/>
- *Statista*. (2021, November 30). Retrieved December 10, 2021, from Statista Website: <https://www.statista.com/statistics/198206/share-of-leading-container-ship-operators-on-the-world-liner-fleet/>
- *TRT*. (2019, August 1). Retrieved from TRT: <https://www.trt.net.tr/persian/yrn/2019/01/08/wzrt-tl-t-yrn-thrym-my-shwd-1121642>
- *U.S. Department of the Treasury*. (2021, May 1). Retrieved from U.S. Department of the Treasury: <https://www.treasury.gov/ofac/downloads/sdnnew21.txt>
- *U.S. Sanctions Iran's Defense, Shipping Industries*. (2021, January 15). Retrieved from United States Institute of Peace: <https://iranprimer.usip.org/blog/2021/jan/15/us-sanctions-iran%E2%80%99s-defense-shipping-industries>
- *U.S. Sanctions Iranian Shipping Companies*. (2020, June 8). Retrieved from United States Institute of Peace: <https://iranprimer.usip.org/blog/2020/jun/08/us-sanctions-iranian-shipping-companies>

- *United States Publishes a Global Maritime Advisory to Counter Sanctions Evasion by Iran, North Korea, and Syria.* (2020, May 14). Retrieved from U.S. Department of State: <https://2017-2021.state.gov/united-states-publishes-a-global-maritime-advisory-to-counter-sanctions-evasion-by-iran-north-korea-and-syria/index.html>