



رحیم بازیدیزی
 ■ مدیر گروه روابط بین الملل پژوهشکده مطالعات
 راهبردی مجمع تشخیص مصلحت نظام
 ■ استاد مدعو مرکز مطالعات آمریکا

روند پژوهی، رژیم نظارت منطقه‌ای و پیامدهای تحریم‌های کشتیرانی آمریکا علیه ایران

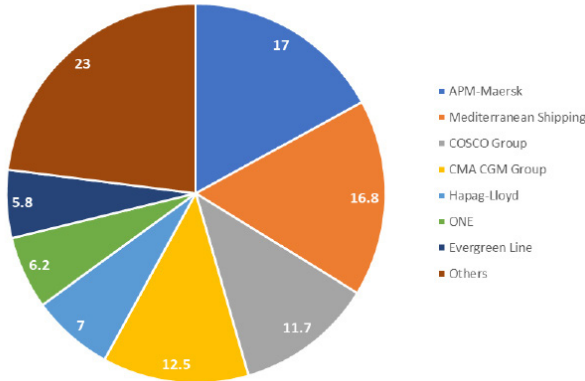
«افزایش هزینه‌های کشتیرانی»، «ارتباط دهی صنعت کشتیرانی ایران با منع اشاعه تسلیحات هسته‌ای»، «وابستگی کشور به بنادر ثانویه»، «پیچیده‌تر شدن فرایند مقابله با تحریم‌ها توسط ایران»، «افزایش فاصله رسیدن بار کشتی‌ها به مقصد»، «ریزش نیروی کار در حوزه کشتیرانی» و «افزایش ریسک تجارت دریایی با ایران»، تشخیص و مورد بحث قرار داده شده است. در نهایت نیز راهبردهایی از قبیل افزایش خطوط مستقیم کشتیرانی، گسترش پوشش بیمه، تغییر الگوهای تجاری، افزایش پیمان‌های پولی دوجانبه، بهره‌گیری از مسیرهای در حال رشد تجاری و عملیات کراس استافینگ ارائه شده‌اند.

۱. مقدمه

حمل و نقل دریایی از قدیمی‌ترین، بهینه‌ترین و کم‌هزینه‌ترین روش‌های تجارت بین‌الملل بوده

کشتیرانی با سهم ۸۸ درصدی از کل حمل و نقل تجاری، یکی از اصلی‌ترین پیشران‌های تجارت خارجی و توسعه اقتصادی محسوب می‌شود. وابستگی بخش قابل توجهی از تجارت ایران به کشتیرانی، مکانیسم‌های پیچیده اعمال تحریم‌ها در کنار توسعه و تثبیت رژیم نظارت و بازرسی منطقه‌ای بر اجرای آن‌ها، باعث شده است تا تحریم‌های کشتیرانی آمریکا علیه ایران اثرگذار باشند. بر همین اساس، سؤال مهمی که مطرح می‌شود، «مکانیسم اعمال و رژیم نظارت منطقه‌ای تحریم‌های کشتیرانی علیه جمهوری اسلامی ایران و پیامدهای راهبردی این تحریم‌ها چیست؟» در پاسخ به این سؤال، با استفاده از روش توصیفی تحلیلی، در وهله اول به مکانیسم و رژیم اعمال تحریم‌های کشتیرانی پرداخته شده و سپس، اثرات تحریم‌ها شامل «تشدید فشارها بر مدیران، ناخداها و خدمه فعال در حوزه کشتیرانی»،

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



۲. روند پژوهی تحریم‌های صنعت کشتیرانی ایران

تحریم‌های صنعت کشتیرانی کشور، سابقه‌ای طولانی داشته که از سال ۱۳۳۲، آغاز شده است. 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 دریایی 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

است؛ که این مسئله، باعث شده است تا بخش عمده‌ای از تجارت سالانه ۱۹ تریلیون دلاری جهان از طریق کشتیرانی انجام شود و به طبع آن، ایران نیز از این قاعده مستثنا نیست. هرچند که مدل تجاری استفاده از شرکت‌های 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 کشورهایی مانند هلند، عربستان، ایتالیا، برزیل، فرانسه، کانادا و سوئد است. البته بسیاری از کشورهای مزبور، علاوه بر ناوگان کشتیرانی که در کشور خود دارند، از کشتیرانی‌های بین‌المللی همچون مرسک و ام.اس.سی (شرکت کشتیرانی مدیترانه) نیز استفاده می‌کنند. هفت شرکت بزرگ کشتیرانی بین‌المللی در مجموع، حدود ۷۷ درصد از کل کشتیرانی جهان را در اختیار دارند. (Statista, ۲۰۲۱)

کشتیرانی ایران اعمال نمود. قطعنامه‌های ۱۷۳۷ و ۱۸۰۳ نیز هم‌زمان با بحران سال‌های ۲۰۰۹-۲۰۰۸، موجب 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 به تأمین کالا یا خدمات در بخش‌های انرژی، ساخت کشتی و کشتیرانی اقدام نمایند 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 شدند. تحریم‌های جدیدتر آمریکا علیه صنعت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، عمدتاً از آبان ۱۳۹۷ و سپس، در آذرماه 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 ۱۸۰ روز، تحریم‌های آمریکا علیه کشتیرانی ایران، اعمال شد و در خرداد ۱۳۹۹، علاوه بر اعمال تحریم علیه شرکت کشتیرانی

ایران، ۱۲۵ کشتی و نفت‌کشی متعلق به کشور نیز با برچسب غیرمعمول «منع اشاعه» تحریم شدند تا به نوعی، به تحریم‌های هسته‌ای سازمان ملل پیوند داده شوند. (U.S. Sanctions Iranian Shipping Companies, ۲۰۲۰) بعد از این تحریم‌ها نیز تحریم‌های دیگری علیه افراد و برخی نهاد‌های مرتبط با صنعت کشتیرانی کشور اعمال شد؛ که 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 مؤسسات مالی خارجی با بانک مرکزی ایران و مؤسسات مالی ایرانی که به موجب بند ۱۲۴۵ قانون اختیارات دفاع ملی برای سال مالی ۲۰۱۲، در فهرست تحریم قرار گرفته‌اند؛
- 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 آمده است؛
- 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 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. (U.S. Sanctions Iran's Defense, Shipping Industries, ۲۰۲۱)

۳. حوزه‌های جغرافیایی و موضوعی 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 مورد هدف قرار داده است تا اثرگذاری تحریم‌ها به حداکثر برسد.

به لحاظ موضوعی نیز تحریم‌های کشتیرانی آمریکا، ۱۰ حوزه را پوشش می‌دهد. در این رابطه «سند راهنمای دریانوردی آمریکا (۲۰۲۰)»^۱، اصلی‌ترین راهنما و دستورالعمل تحریم‌های آمریکا در حوزه کشتیرانی جهانی است

1. US Global Maritime Advisor (2020)

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



- تأسیس مراکز عملیاتی بومی مانیتورینگ سیستم اتوماتیک شناسایی کشتی‌ها^{۱۱}
 - نظارت بر حمل و نقل در کل چرخه تبادلات و معاملات منطقه‌ای و جهانی؛
 - اعمال استانداردهای مربوط به شناخت مشتری‌ها و طرف مقابل در بنادر منطقه؛
 - کنترل زنجیره تأمین کالاهای صادر شده به ایران؛
 - اشتراک داده‌ها با شرکا و فعالان اقتصادی در حوزه ایران؛
 - کنترل شرکت‌های بیمه حفاظت و غرامت^{۱۲} که عنصری مهم در حمل و نقل دریایی محسوب می‌شود. (OFAC, 2021)
 - ۵. آثار و پیامدهای تحریم کشتیرانی ایران
- مجموعه تحریم‌های اعمال شده علیه کشتیرانی ایران شامل مدیران ارشد، شرکت‌های تابعه و همچنین، کشتی‌های ملکی باعث شده تا محدودیت‌هایی

کارگزاران کالاها^۵، مؤسسات مالی^۶، صاحبان کشتی، اپراتورها و چارترکنندگان^۷، انجمن‌های طبقه‌بندی^۸، ناخداهای خطوط کشتیرانی^۹ و شرکت‌های خدمه^{۱۰}. (Salthouse, 2020)

۴. رژیم بازرسی و مانیتورینگ اجرای تحریم‌ها

دولت آمریکا ظرفیت و هزینه‌های نظارتی بسیاری را در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی، ایجاد کرده است تا از این طریق، به مجازات افراد، شرکت‌ها و افرادی پردازد که دستورات عمل‌های مذکور را نادیده گرفته و تحریم‌ها را دور می‌زنند. (Salthouse, 2020)

آمریکا، در چارچوب رژیم بازرسی و مانیتورینگ، از روش‌های ذیل برای اجرای تحریم‌های ایران استفاده می‌کند:

- نهادسازی از تحریم‌ها در کشورهای شریک تجاری ایران در حوزه خلیج فارس؛

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 دستورات عمل‌های 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. (KERRY B. CONTINI, ALEXANDRE (ALEX) LAMY, KIRSTY CATTANACH, & CALLIE (LEFEVRE, 2020)

حوزه‌های موضوعی تحریم‌های کشتیرانی آمریکا علیه ایران و سایر کشورها عبارت‌اند از: بیمه‌های دریایی^۱، مدیران و شرکت‌های ثبت پرچم^۲، مقامات مسئول در مدیریت و کنترل بنادر^۳، انجمن‌ها و شرکت‌های کشتیرانی^۴، بازرگانان، تأمین‌کنندگان و

5. Commodity Traders, Suppliers and Brokers
6. Financial Institutions
7. Shipowners, Operators and Charterers
8. Classification Societies
9. Vessel Captains
10. Crewing Companies

1. Marine Insurers
2. Flag Registry Managers
3. Port State Control Authorities
4. Shipping Industry Associations

11. Automatic Identification System (AIS)
12. Protection and indemnity insurance

در مراودات با اشخاص، تجار، شرکت‌ها و بنادر خارجی (به خصوص اروپایی) ایجاد شود. برخی از مهم‌ترین آثار و پیامدهای تحریم کشتیرانی کشور، به شرح ذیل است:

ممنوعیت‌های تحریمی اشخاص حقیقی و حقوقی شامل مدیران، ناخداها و خدمه فعال در حوزه کشتیرانی: از قبیل ممنوعیت دریافت مجوزهای صادراتی آمریکا، ممنوعیت انعقاد قرارداد با دولت آمریکا، ممنوعیت نقل و انتقال مالی، دارایی و ارزی به قلمرو حاکمیتی آمریکا، ممنوعیت سرمایه‌گذاری و خریداری میزان زیادی از دارایی‌ها یا قراردادهای بدهی از سوی اشخاص آمریکایی، ممنوعیت واردات به آمریکا و... (پیروز و خسروی دهقی، ۱۳۹۳)

افزایش هزینه‌های کشتیرانی: دور زدن تحریم‌ها، باعث می‌شود تا به ازای هر تن، هزینه اضافی به صنعت کشتیرانی تحمیل شود که با احتساب پذیرش سالانه، بیش از ۳ میلیون کانتینر خارجی

و حدود ۵۰ میلیون تن کالا، هزینه قابل توجهی در پی خواهد داشت. (اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی ایران، ۱۳۹۲)

وابستگی کشور به بنادر ثانویه: بخشی از واردات کشور توسط کشتیرانی بین‌المللی انجام می‌شود و از طرفی این کشتی‌ها، به دلیل ترس از تحریم‌ها، حق ورود به بنادر ایران را ندارند و باید از طریق بندری ثانوی مانند بندر جبل علی^۱ امارات، کالاهای را با کشتی‌های فیدری به بنادر ایران، حمل کنند که این کار باعث افزایش هزینه‌ها و زمان حمل بار می‌شود. (نقض آشکار قوانین بین‌الملل با تحریم مضاعف کشتیرانی، ۱۳۹۹)

- پیچیده‌تر و سخت‌تر شدن فرایند مقابله با تحریم‌ها توسط ایران
- افزایش ۱۴۷ درصدی فاصله رسیدن بار کشتی‌ها به مقصد

از ۲۱ روز به ۵۲ روز (عباسی، ۱۳۹۹)

- ریزش نیروی کار در حوزه کشتیرانی به دلیل ترس از تحریم‌ها (TRT، ۲۰۱۹)
- افزایش ریسک تجارت دریایی با ایران به دلیل جرائم مالی آمریکا

نتیجه‌گیری

صنعت کشتیرانی ایران با وجود شدیدترین تحریم‌های اقتصادی، هرچند که متحمل هزینه‌های بسیاری بوده، اما توانسته است بقای خود را در دوران مختلف رکود، بحران و تحریم حفظ کند. گرچه ممکن است که تحریم‌ها در زمان‌های مختلف، اعمال یا برداشته شوند، اما تجربه تاریخی نشان داده که به خصوص 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 به طور مستقیم، می تواند بر صنعت کشتیرانی و تحریم های این حوزه اثرگذار باشد. تداوم این روند و پیگیری سیاست های جایگزین از قبیل سیاست همسایگی، احتمالاً سهم کشتیرانی از تجارت خارجی ایران را کاهش خواهد داد. برخی از مهم ترین برنامه ها و راهبردهای ایران برای مقابله با تحریم های کشتیرانی آمریکا، به شرح ذیل ارائه می شود:

* دایر نمودن خطوط مستقیم کشتیرانی به سمت مقاصد مهم صادراتی و وارداتی؛

* شمول هزینه های تحریمی ذیل پوشش بیمه کشتیرانی (داخلی یا خارجی)، با هدف کاهش ریسک و افزایش سطح اطمینان شرکت های کشتیرانی؛

* تغییر الگوهای تجاری به سمت شرکای تجاری با تأثیر پذیری کمتر از تحریم های آمریکا؛

* افزایش سهم شرکت های کشتیرانی داخلی در تجارت خارجی؛

* پیمان های پولی دوجانبه با شرکای تجاری با هدف کاهش ریسک تجارت دوجانبه؛

* استفاده از مسیرهای در حال رشد تجارت بین المللی از قبیل طرح کمربند و راه چین؛

* مدیریت هویت کشتی هایی که با خطر تحریم و احتمالاً توقیف مواجه هستند؛

* رایج سازی و مشروع سازی انتقال بار کشتی به کشتی، برای جلوگیری از شناسایی مبدأ، مقصد و نوع کالا؛

* به حداقل رساندن تراکنش های دلاری که به دلیل چرخه U-Tum دلار آمریکا، با خطر مسدودسازی مواجه اند.

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/ym/2019/01/08/wzrt-tl-t-ym-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-shipment-industries>

U.S. Sanctions Iranian Shipping Companies.

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-shipment-industry/>

فهرست منابع

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-shipment-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>

سازمان بنادر و دریانوردی:
/https://www.pmo.ir

سرابی، م.، & عباسی، س. (۱۳۹۸). استفاده ایران از شرکت‌های پوششی در مقابله با تحریم‌های خارج از شورای امنیت در پسا برجام از منظر مسئولیت بین‌المللی. پژوهش بین‌الملل، ۵-۵۳.

ضیایی، س.، & رشیدی، م. (۱۳۹۵). تحریم کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران از منظر حقوق بین‌الملل. حقوقی بین‌المللی، ۳۳(۵۴)، ۹۱-۱۲۲.

عباسی، م. (۱۳۹۹، ۱۲). آبان). شبکه اطلاع‌رسانی مانا. بازیابی از شبکه اطلاع‌رسانی مانا: /mana.ir / ۸۸۱۰۴/fa/news

نقض آشکار قوانین بین‌الملل با تحریم مضاعف کشتیرانی. Retrieved (۱۳۹۹، آبان ۱۲). from Tanimnews:https:// ۲۳۸۱۸۷۱/tn.ai

(۱۳۹۸). بررسی وضعیت حمل و نقل دریایی. تهران: مرکز مطالعه زنجیره ارزش. بازیابی از

http://vcmstudy.ir

پیروز، ب.، & خسروی دهقی، س. (۱۳۹۳). نقش بازارهای مالی و نهادهای پولی در سیاست خارجی آمریکا (بررسی ظرفیت‌ها و محدودیت‌ها با تاکید بر سیاست‌های ضد ایرانی از ۱۹۷۹ تا ۲۰۱۳). پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران.

رزمجویی، د.، & رضا دشتی‌نژاد. (۱۳۹۳). بررسی اثرات بحران اقتصادی و تحریم‌های بین‌المللی بر حمل و نقل و تجارت دریایی ایران، همایش بین‌المللی مدیریت. تهران.

سازمان بنادر و دریانوردی. Retrieved from (۱۴۰۰).

(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

اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی ایران. (۱۳۹۲، ۱۴ تیر). Retrieved from اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی ایران: http://www.opex.ir/fa/ ۳۸۶۷/news