



هفدهمین شماره نشریه نوسان
نشریه انجمن علمی دانشجویی اقتصاد دانشگاه صنعتی شاهرود
ویژه نامه جنگ رمضان
شماره پنجم



به نام خداوند بخشنده و مهربان

تنگه هرمز؛ تحلیل ژئواکونومیک کالاهای عبوری، حاکمیت حقوقی و پیامدهای اختلال در تجارت جهانی

نویسنده: محسن فرخنده عمل اقدام

چکیده

تنگه هرمز با عرض باریک ۳۹ کیلومتر، یکی از حیاتی‌ترین گلوگاه‌های دریایی جهان است که روزانه حجم عظیمی از نفت خام، گاز طبیعی مایع، فرآورده‌های نفتی، مواد غذایی و کالاهای مصرفی از آن عبور می‌کند. این تنگه نه تنها شریان اصلی انرژی جهان، بلکه مسیر تأمین نیازهای اساسی کشورهای منطقه نیز به شمار می‌رود. از منظر حقوق بین‌الملل، تنگه هرمز به‌طور کامل در آب‌های سرزمینی ایران و عمان قرار دارد و هر دو کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ و UNCLOS 1982 این حاکمیت را به رسمیت می‌شناسند. با این حال، رژیم عبور ترانزیت مندرج در UNCLOS حق عبور کشتی‌های تجاری را تضمین می‌کند و این دو موضوع در کنار یکدیگر چارچوب حقوقی پیچیده‌ای را برای این تنگه شکل داده‌اند. هرگونه اختلال در این مسیر، چه از طریق بسته شدن و چه از طریق اخذ عوارض، پیامدهای زنجیره‌وار و گسترده‌ای برای اقتصاد جهانی به دنبال خواهد داشت. کشورهای آسیایی از جمله چین، ژاپن، کره جنوبی و هند که بیشترین وابستگی را به این مسیر دارند، در معرض بحران انرژی و کاهش رشد اقتصادی قرار می‌گیرند. کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز به دلیل وابستگی شدید به واردات مواد غذایی و کالاهای مصرفی از این مسیر، با تهدید جدی امنیت غذایی و اقتصادی روبرو خواهند شد. افزایش قیمت نفت، بالا رفتن هزینه‌های بیمه و حمل‌ونقل دریایی و بی‌ثباتی بازارهای مالی جهانی از دیگر پیامدهای اجتناب‌ناپذیر این اختلال خواهد بود. در مجموع، اهمیت استراتژیک تنگه هرمز به‌گونه‌ای است که هیچ مسیر جایگزین کاملی برای آن وجود ندارد و این واقعیت، جایگاه این تنگه را به‌عنوان یک اهرم ژئواکونومیک قدرتمند در معادلات بین‌المللی تثبیت کرده است.

تنگه هرمز؛ گلوگاه حیاتی دریایی و ترافیک کالایی آن

تنگه هرمز به عنوان یکی از حیاتی ترین و استراتژیک ترین گلوگاه های دریایی جهان شناخته می شود که در انتهای خلیج فارس میان ایران و عمان قرار دارد. این تنگه با عرضی حدود ۳۹ کیلومتر در باریک ترین نقطه خود، تنها مسیر دریایی ارتباطی کشورهای حوزه خلیج فارس با اقیانوس هند و بازارهای جهانی است (Stansfield, 2008). موقعیت جغرافیایی منحصربه فرد این تنگه آن را به نقطه ای تبدیل کرده که هرگونه اختلال در آن می تواند تأثیرات زنجیره ای گسترده ای بر اقتصاد جهانی داشته باشد. بر اساس گزارش های سازمان اطلاعات انرژی آمریکا (EIA, 2023)، روزانه بین ۱۷ تا ۲۱ میلیون بشکه نفت خام از این تنگه عبور می کند که معادل تقریباً ۲۰ تا ۲۱ درصد از کل تجارت نفت جهان است. این رقم، تنگه هرمز را به مهم ترین و پرتراфик ترین مسیر انتقال انرژی در جهان تبدیل کرده و اهمیت آن را در معادلات ژئوپلیتیکی و اقتصادی بین المللی به شدت برجسته ساخته است. (Koyama 2012) تأکید می کند که وابستگی کشورهای آسیای شرقی از جمله چین، ژاپن و کره جنوبی به نفت خلیج فارس، حساسیت این مسیر را به سطحی فراتر از یک مسئله منطقه ای ارتقا داده است. صادرکنندگان اصلی نفت از این مسیر شامل عربستان سعودی، امارات متحده عربی، کویت، عراق، ایران و قطر می باشد که هر یک سهم قابل توجهی در تأمین انرژی جهان دارند.

علاوه بر نفت خام، گاز طبیعی مایع (LNG) یکی دیگر از مهم ترین و راهبردی ترین محموله های عبوری از تنگه هرمز به شمار می رود. قطر با برخورداری از یکی از بزرگ ترین ذخایر گاز طبیعی جهان در میدان مشترک پارس جنوبی و نورث دام، جایگاه خود را به عنوان بزرگ ترین صادرکننده LNG جهان تثبیت کرده و بخش عمده ای از صادرات خود را از طریق این تنگه به بازارهای آسیایی و اروپایی ارسال می کند. وابستگی فزاینده بازارهای آسیایی به LNG خلیج فارس، اهمیت استراتژیک تنگه هرمز را دوچندان کرده و این مسیر را به شریان اصلی تأمین انرژی اقتصادهای بزرگ آسیا تبدیل نموده است. بر اساس آمار منتشر شده سهم قطر از بازار جهانی LNG به تنهایی بیش از ۲۰ تا ۲۲ درصد است که تقریباً تمام آن از مسیر تنگه هرمز صادر می شود. (Pirani و همکاران ۲۰۱۴) در گزارشی نشان دادند که هرگونه انسداد یا اختلال در این تنگه می تواند قیمت گاز در بازارهای اسپات آسیا را تا ۴۰ درصد در کوتاه مدت افزایش دهد. علاوه بر قطر، امارات متحده عربی و عمان نیز حجم قابل توجهی از گاز طبیعی فشرده (CNG) و گاز مایع نفتی (LPG) را از این مسیر صادر می کنند که در مجموع اهمیت تنگه هرمز را به عنوان دروازه اصلی انتقال انرژی گازی جهان بیش از پیش آشکار می سازد (Stevens, 2009).

فرآورده های نفتی پالایش شده شامل بنزین، گازوئیل، نفت کوره و سوخت هواپیما نیز حجم قابل توجهی از ترافیک دریایی تنگه هرمز را تشکیل می دهند و نقش این مسیر را فراتر از صرف انتقال نفت خام نشان می دهند. (Stuster 2008) در تحقیقات خود اشاره می کند که امارات متحده عربی با پالایشگاه های بزرگ رویال داچ شل در راس الخیمه و بحرین به عنوان یکی از قدیمی ترین مراکز پالایشگاهی منطقه، بخش زیادی

از این فرآورده‌ها را به بازارهای آسیایی و اروپایی صادر می‌کنند. بر اساس داده‌های (IEA 2022)، ظرفیت پالایشگاهی کشورهای خلیج فارس در دهه اخیر بیش از ۳۵ درصد رشد داشته که مستقیماً به افزایش حجم فرآورده‌های عبوری از تنگه هرمز منجر شده است. (Fattouh 2011) تأکید می‌کند که تحول کشورهای خلیج فارس از صادرکنندگان صرف نفت خام به صادرکنندگان فرآورده‌های پالایش‌شده، ارزش افزوده تجارت دریایی این تنگه را به‌طور چشمگیری افزایش داده است. علاوه بر این، سوخت هواپیما (Jet Fuel) به دلیل رشد سریع صنعت هوانوردی در کشورهای حوزه خلیج فارس، به یکی از پرتقاضاترین فرآورده‌های صادراتی این منطقه تبدیل شده است (IATA, 2023). در کنار فرآورده‌های نفتی، مواد پتروشیمی شامل پلیمرها، کودهای شیمیایی، متانول و اتیلن نیز از جمله کالاهای مهم و رو به رشد عبوری از این تنگه هستند. رشد صنایع پتروشیمی عربستان سعودی از طریق شرکت سابیک و ایران از طریق مجتمع‌های پتروشیمی ماهشهر و عسلویه، باعث افزایش چشمگیر این نوع محموله‌ها در دو دهه اخیر شده و این روند همچنان ادامه دارد. کالاهای مصرفی و کانتینری نیز سهم مهم و غیرقابل انکاری در ترافیک تنگه هرمز دارند و نشان می‌دهند که این تنگه صرفاً یک مسیر انرژی نیست بلکه یک کریدور تجاری چندوجهی است. کشورهای حاشیه خلیج فارس به دلیل وابستگی ساختاری بالا به واردات، حجم زیادی از الکترونیک، پوشاک، خودرو، لوازم خانگی و تجهیزات صنعتی را از این مسیر دریافت می‌کنند. (Rodrigue 2020) این مسیر را یکی از شلوغ‌ترین و حساس‌ترین کریدورهای کانتینری جهان معرفی کرده و بر نقش بنادر دبی، ابوظبی و بندرعباس به عنوان هاب‌های اصلی توزیع کالا در منطقه تأکید کرده است. بندر جبل‌علی دبی به تنهایی سالانه بیش از ۱۴ میلیون کانتینر جابجا می‌کند که بخش عمده‌ای از آن از مسیر تنگه هرمز عبور می‌کند. (Rodrigue, Notteboom 2009) نشان دادند که رشد اقتصادی سریع کشورهای حوزه خلیج فارس در دهه‌های اخیر، تقاضا برای واردات کالاهای مصرفی را به شدت افزایش داده و این امر ترافیک کانتینری تنگه هرمز را به سطح بی‌سابقه‌ای رسانده است. مواد غذایی و غلات نیز از دیگر محموله‌های حیاتی عبوری هستند؛ کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس به دلیل محدودیت‌های جدی کشاورزی ناشی از کمبود آب و زمین‌های حاصلخیز، بخش بزرگی از گندم، برنج، شکر، روغن خوراکی و محصولات لبنی خود را از طریق این تنگه وارد می‌کنند. طبق گزارش (FAO 2022)، کشورهای منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا بیش از ۸۰ درصد نیاز غذایی خود را از واردات تأمین می‌کنند که این رقم آسیب‌پذیری امنیت غذایی منطقه را در برابر هرگونه اختلال در تنگه هرمز به خوبی نشان می‌دهد.

فلزات، مصالح ساختمانی و تجهیزات سنگین نیز از این مسیر عبور می‌کنند و بازتاب مستقیم رشد سریع پروژه‌های زیرساختی در کشورهای حوزه خلیج فارس هستند. رشد شتابان پروژه‌های عمرانی در عربستان سعودی در قالب **Vision 2030**، امارات، قطر و کویت، تقاضا برای واردات آهن، فولاد، سیمان، آلومینیوم و ماشین‌آلات صنعتی را به شدت افزایش داده است. (Yap, Lam 2011) نشان دادند که توسعه زیرساخت‌های بندری و لجستیکی در منطقه خلیج فارس، ظرفیت جذب کالاهای سنگین و فله را در دهه اخیر بیش از دو

برابر کرده است. در مجموع هرگونه اختلال در تردد تنگه هرمز می‌تواند پیامدهای فاجعه‌باری برای اقتصاد جهانی داشته باشد، زیرا هیچ مسیر جایگزین کاملی برای حجم این تبادلات وجود ندارد و خطوط لوله جایگزین موجود مانند خط لوله پترولاین عربستان تنها قادر به انتقال بخش کوچکی از این حجم هستند. آسیب‌پذیری ساختاری تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین چالش‌های امنیت انرژی در قرن بیست‌ویکم است که نیازمند توجه جدی جامعه بین‌الملل می‌باشد (Bahgat 2011).

حاکمیت ایران بر تنگه هرمز از منظر حقوق بین‌الملل

کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ که در اولین اجلاس بین‌المللی حقوق دریاهای برگزار شد، نخستین سند جامع بین‌المللی برای تدوین قواعد حقوقی حاکم بر دریاهای به شمار می‌رود. این کنوانسیون در چهار سند مجزا تنظیم شد: کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور، کنوانسیون دریای آزاد، کنوانسیون فلات قاره و کنوانسیون ماهیگیری. بر اساس ماده ۱ کنوانسیون دریای سرزمینی ۱۹۵۸، حاکمیت یک دولت ساحلی فراتر از قلمرو زمینی و آب‌های داخلی آن، به کمربندی از دریا که به‌عنوان دریای سرزمینی شناخته می‌شود تسری می‌یابد (Churchill & Lowe, 1999). عرض دریای سرزمینی در کنوانسیون ۱۹۵۸ به‌صراحت تعیین نشد اما رویه غالب دولت‌ها ۱۲ مایل دریایی بود که بعدها در کنوانسیون حقوق دریاهای ماده ۳ به‌صراحت تثبیت شد. کنوانسیون ۱۹۵۸ پایه‌های حقوقی‌ای را بنا نهاد که UNCLOS 1982 آن‌ها را تکمیل و تقویت کرد و هر دو سند در تعیین حاکمیت تنگه‌های بین‌المللی نقش محوری دارند (Stephens, Rothwell 2016).

بر اساس اصول کنوانسیون ۱۹۵۸ و UNCLOS ۱۹۸۲، تنگه هرمز از منظر حقوق بین‌الملل دریاهای وضعیت حقوقی خاصی دارد. پهنای تنگه هرمز در باریک‌ترین نقطه خود حدود ۳۹ کیلومتر (۲۱ مایل دریایی) است. با توجه به اینکه هر یک از دو کشور ساحلی یعنی ایران و عمان دارای دریای سرزمینی ۱۲ مایلی هستند، مجموع ۲۴ مایل دریای سرزمینی دو کشور از پهنای ۲۱ مایلی تنگه بیشتر است. این بدان معناست که هیچ بخشی از تنگه هرمز خارج از آب‌های سرزمینی ایران و عمان قرار نمی‌گیرد و تمام آب‌های این تنگه تحت حاکمیت این دو کشور است (Puthucherril, 2010). بیان می‌کند که از منظر هندسه دریایی، تنگه هرمز به‌طور کامل در محدوده آب‌های سرزمینی ایران و عمان واقع شده است.

تنگه هرمز به مثابه اهرم ژئواکونومیک: پیامدهای اختلال در جریان کالا و انرژی برای اقتصاد

جهانی

بسته شدن تنگه هرمز یا اخذ عوارض از کشتی‌های عبوری، پیامدهای اقتصادی گسترده و زنجیره‌وار برای اقتصاد جهانی خواهد داشت. تنگه هرمز نه تنها یک گذرگاه دریایی، بلکه شریان اصلی انرژی جهان است و هرگونه اختلال در آن به سرعت به تمام بخش‌های اقتصاد جهانی سرایت می‌کند.

(Toukan, Cordesman 2014) در گزارشی برای مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌المللی (CSIS) تأکید کردند که هیچ مسیر جایگزین کاملی برای حجم تبادلات تنگه هرمز وجود ندارد و حتی تهدید به بستن این

تنگه می‌تواند بازارهای جهانی انرژی را دچار بی‌ثباتی شدید کند.

نخستین و فوری‌ترین اثر اقتصادی، **افزایش شدید قیمت نفت** است. با توجه به حجم روزانه ۱۷ تا ۲۱ میلیون بشکه نفت عبوری از این تنگه، اخذ عوارض یک دلار به ازای هر بشکه از سوی ایران و عمان، درآمد روزانه‌ای معادل ۱۷ تا ۲۱ میلیون دلار برای این دو کشور ایجاد می‌کند. اما هزینه‌های غیرمستقیم این اقدام برای اقتصاد جهانی به مراتب سنگین‌تر است. شوک‌های عرضه نفت ناشی از اختلالات ژئوپلیتیکی می‌توانند قیمت نفت را تا ۴۰ تا ۵۰ درصد افزایش دهند (Kilian, 2014). این افزایش قیمت به‌صورت زنجیره‌ای هزینه‌های تولید، حمل‌ونقل و توزیع را در سراسر جهان بالا می‌برد و تورم جهانی را تشدید می‌کند. شوک‌های نفتی ناشی از بحران‌های ژئوپلیتیکی یکی از مهم‌ترین عوامل ایجاد رکود اقتصادی در دهه‌های اخیر بوده‌اند و اقتصادهای وابسته به واردات انرژی در برابر این شوک‌ها بسیار آسیب‌پذیرند.

کشورهای آسیایی به‌ویژه چین، ژاپن، کره جنوبی و هند بیشترین آسیب را از اختلال در تنگه هرمز خواهند دید، زیرا بیش از ۷۰ درصد نفت صادراتی از این تنگه به این کشورها می‌رسد (EIA, 2023). ژاپن و کره جنوبی که فاقد منابع انرژی داخلی قابل توجه هستند، در صورت اختلال در تنگه هرمز با بحران انرژی جدی مواجه خواهند شد. چین نیز که بزرگ‌ترین واردکننده نفت جهان است، حدود ۴۰ تا ۴۵ درصد نفت وارداتی خود را از خلیج فارس تأمین می‌کند و هرگونه اختلال در این مسیر می‌تواند رشد اقتصادی این کشور را به‌طور جدی کند. افزایش هزینه انرژی در این کشورها مستقیماً به کاهش تولید صنعتی، افزایش قیمت کالاهای مصرفی و کاهش رقابت‌پذیری صادراتی آن‌ها منجر می‌شود که پیامدهای آن در قالب کاهش رشد اقتصادی جهانی نمایان خواهد شد.

هزینه‌های بیمه و حمل‌ونقل دریایی نیز در صورت اختلال در تنگه هرمز به‌شدت افزایش می‌یابد. اختلال در مسیرهای دریایی کلیدی می‌تواند هزینه‌های لجستیک جهانی را تا ۲۰ تا ۳۰ درصد افزایش دهد (Rodrigue, Notteboom 2009). در دوره‌های بحران، حق بیمه جنگی کشتی‌ها می‌تواند چندین برابر شود و شرکت‌های کشتیرانی را مجبور کند که هزینه‌های اضافی را به قیمت کالاهای حمل‌شده اضافه کنند. این افزایش هزینه مستقیماً به قیمت کالاهای وارداتی کشورهای حاشیه خلیج فارس منتقل می‌شود و فشار تورمی شدیدی بر اقتصادهای این منطقه وارد می‌کند. در صورت اخذ عوارض یک دلاری، شرکت‌های کشتیرانی این هزینه را نیز به قیمت نهایی کالا اضافه خواهند کرد که اثر تورمی مضاعفی ایجاد می‌کند.

امنیت غذایی کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز در معرض تهدید جدی قرار می‌گیرد. این کشورها بیش از ۸۰ درصد نیاز غذایی خود شامل گندم، برنج و شکر را از طریق تنگه هرمز وارد می‌کنند (FAO, 2022). در صورت بسته شدن تنگه یا افزایش هزینه‌های عبور، قیمت مواد غذایی در این کشورها به‌شدت افزایش می‌یابد و ذخایر غذایی آن‌ها که معمولاً برای چند هفته کافی است، به‌سرعت تحلیل می‌رود. این وضعیت می‌تواند به بی‌ثباتی اجتماعی و سیاسی در منطقه منجر شود که خود پیامدهای اقتصادی بیشتری به دنبال خواهد داشت. در نهایت، تأثیر بر بازارهای مالی جهانی نیز از پیامدهای مهم اختلال در

تنگه هرمز است؛ (Miller, Apergis 2009) نشان دادند که شوک‌های نفتی ناشی از بحران‌های ژئوپلیتیکی تأثیر منفی معناداری بر بازارهای سهام جهانی دارند و عدم قطعیت ناشی از اخذ عوارض می‌تواند سرمایه‌گذاری در بخش انرژی را کاهش داده و نوسانات شدیدی در بازارهای مالی ایجاد کند.

نتیجه‌گیری

تحلیل ابعاد مختلف تنگه هرمز نشان می‌دهد که این گذرگاه دریایی فراتر از یک مسیر تجاری صرف، به یک اهرم قدرت در معادلات ژئوپلیتیک و اقتصاد جهانی تبدیل شده است. وابستگی گسترده کشورهای واردکننده به جریان انرژی، مواد غذایی و کالاهای عبوری از این تنگه، آسیب‌پذیری ساختاری عمیقی را در نظام تجارت بین‌الملل آشکار می‌سازد. از منظر حقوقی، حاکمیت بلامنازع ایران و عمان بر این آبراه، ظرفیت بالقوه‌ای برای اعمال فشار اقتصادی و سیاسی فراهم می‌آورد که پیامدهای آن می‌تواند به مراتب فراتر از منطقه خلیج فارس گسترش یابد. بنابراین، مدیریت این تنگه نیازمند رویکردی چندجانبه مبتنی بر همکاری بین‌المللی، چارچوب‌های حقوقی شفاف و دیپلماسی فعال است. غفلت از این واقعیت می‌تواند هر بحران منطقه‌ای را به یک شوک اقتصادی جهانی تبدیل کند. در نهایت، تنگه هرمز نه تنها آینه‌ای از وابستگی متقابل اقتصاد جهانی، بلکه نمادی از شکنندگی نظم تجاری بین‌المللی در برابر تنش‌های ژئوپلیتیکی است.

منابع

- **EIA.** (2023). *World Oil Transit Chokepoints*. U.S. Energy Information Administration. www.eia.gov
- **Stansfield, G.** (2008). The Strait of Hormuz: Threats, Viability and U.S. Interests. *Middle East Journal*, 62(1).
- **Koyama, K.** (2012). Risk of Hormuz Strait Blockage and Its Impact on the World. *Energy Policy*, Elsevier. doi:10.1016/j.enpol.2012
- **IGU.** (2023). *World LNG Report 2023*. International Gas Union. www.igu.org
- **Pirani, S., Stern, J., & Yafimava, K.** (2014). *The Volumes and Flows of Gas*. Oxford Institute for Energy Studies. www.oxfordenergy.org
- **Stevens, P.** (2009). Transit Troubles: Pipelines as a Source of Conflict. *Chatham House Report*. www.chathamhouse.org
- **IEA.** (2022). *Oil Market Report*. International Energy Agency. www.iea.org
- **Fattouh, B.** (2011). An Anatomy of the Crude Oil Pricing System. *Oxford Review of Economic Policy*, 27(1). doi:10.1093/oxrep/grr002
- **IATA.** (2023). *Aviation Fuel Demand Outlook*. International Air Transport Association. www.iata.org
- **Fattouh, B., & Sen, A.** (2015). *The Strait of Hormuz and Petrochemical Trade*. Oxford Institute for Energy Studies. www.oxfordenergy.org
- **GPCA.** (2022). *Gulf Petrochemicals and Chemicals Association Annual Report*. www.gpca.org.ae
- **Rodrigue, J-P.** (2020). *The Geography of Transport Systems* (5th ed.). Routledge. doi:10.4324/9780429346323
- **UNCTAD.** (2022). *Review of Maritime Transport 2022*. United Nations. unctad.org
- **Notteboom, T., & Rodrigue, J-P.** (2009). The future of containerization. *Journal of Transport Geography*, 17(4). Elsevier. doi:10.1016/j.jtrangeo.2008.12.004
- **FAO.** (2022). *Food Security in the Near East and North Africa*. www.fao.org
- **Woertz, E.** (2013). *Oil for Food: The Global Food Crisis and the Middle East*. Oxford University Press.
- **Lam, J. S. L., & Yap, W. Y.** (2011). Container port competition. *Maritime Policy & Management*, 38(5). Taylor & Francis. doi:10.1080/03088839.2011.597551
- **Cordesman, A. H., & Toukan, A.** (2014). *Iran and the Gulf Military Balance*. CSIS. www.csis.org
- **Bahgat, G.** (2011). Energy Security: An Interdisciplinary Approach. *Journal of Energy Security*. www.ensec.org
- **Churchill, R. R., & Lowe, A. V.** (1999). *The Law of the Sea* (3rd ed.). Manchester University Press.
- **Rothwell, D. R., & Stephens, T.** (2016). *The International Law of the Sea* (2nd ed.). Hart Publishing. doi:10.5040/9781782258360
- **Puthucherril, T. G.** (2010). Straits Used for International Navigation. *Ocean Development & International Law*, 41(2), 111–134. Taylor & Francis. doi:10.1080/00908321003611
- **Cordesman, A. H., & Toukan, A.** (2014). *The Gulf Military Balance: The Conventional and Asymmetric Dimensions*. CSIS Press. www.csis.org
- **Kilian, L.** (2014). Oil Price Shocks: Causes and Consequences. *Annual Review of Resource Economics*, 6(1), 133–154. doi:10.1146/annurev-resource-083013-114701

- **Notteboom, T., & Rodrigue, J. P.** (2009). The Future of Containerization. *Journal of Transport Geography*, 17(2), 80–89. Elsevier. doi:10.1016/j.jtrangeo.2008.12.009
- **Apergis, N., & Miller, S. M.** (2009). Do Structural Oil-Market Shocks Affect Stock Prices? *Energy Economics*, 31(4), 569–575. Elsevier. doi:10.1016/j.eneco.2009.03.001