

پرونده امروز

یادگار ماندگار جنگ برای اقتصاد جهانی

اقتصاد جهانی در طول تاریخ به شرت به شدت متأثر از مناقشات منطقه‌ای و جنگ‌های مختلف بوده و اثرات جنگ بر معادلات بین‌المللی اقتصاد در گروه‌آخلالاتی جلی می‌گیرند که به راحتی از چهره کلان‌روندها زدپدنی نیستند. نمایانلی شاخص‌های جهانی رشد اقتصادی و تولید بیش از هر زمانی در صورت بروز اختلال در زنجیره‌های تولید خود را در روند‌های بلندمدت به مان‌شان خواهند داد و وقوع این اختلالات می‌تواند مسیر گذشته را به‌طور کامل تغییر دهد و پیش‌بینی ما از آینده این‌متغیرها را درگون کنند. باوجود اینکه در داخل کشور بخش عظیمی از اخبار متمرکز بر

غروب زودهنگام AI در خلیج فارس

مجموع هدف گذاری کرده بودند که در پروژه‌های اعلام شده، ۸ تا ۱۰ گیگاباوت ظرفیت پردازش هوش مصنوعی ایجاد کنند؛ توسعه‌ای که می‌توانست خلیج فارس را به یکی از معماران اصلی زیربنای محاسباتی قرن بیست‌ویکم بدل کند. این معماری، زیبا، بلندپروازانه و تاریخی بود. جنگ احتمالا این محاسبات را درگون کرده است.

تحولی که متوقف شد

دولت‌های خلیج فارس، از مسیر چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان سعودی، سرمایه‌گذاری‌های حاکمیتی قطر، اهربرد هوش مصنوعی امارات و برنامه‌های دیگر، راهبردهای توسعه بلندمدتی را با محوریت هوش مصنوعی، رایش پیشرفته و زیرساخت‌های دیجیتال اجرا می‌کردند. اینپا سرمایه‌گذاری‌هایی جدی و منگی بر نهادهای رسمی برای ناب‌آوری اقتصادی در بلندمدت بودند. دامنه خطر فراتر از ترانزنامه‌های ملی است. اکوسیستم‌های هوش مصنوعی مستقر در خلیج فارس می‌توانند موانع ورود شرکت‌ها، پژوهشگران و دولت‌ها در سراسر جهان عرب را کاهش دهند و امکان مشارکت در صنایع دیجیتال پیشرفته را فراهم کنند؛ صنایعی که در غیر این صورت شاید دست‌نیافتنی می‌ماندند. اکنون این بلندپروازی در معرض تهدید است. جنگ به زیرساخت‌های انرژی، بنادر، شبکه‌های هوانوردی و شهرهای بزرگ خلیج فارس آسیب‌رساند و پیش‌فرض بنیادین برنامه تحول منطقه را به چالش کشید. سال‌ها سرمایه‌گذاران خارجی، خلیج فارس را



جورف ای. فرسخ

پژوهشگر رشد خاورمیانه در (CSIS)

دهه‌هاست که کشورهای خلیج فارس ترلیون‌ها دلار در اقتصاد آمریکا سرمایه‌گذاری کرده‌اند، امنیت خود را به وا‌شنگتن گره زده‌اند و بر این باور بوده‌اند که همسویی، بهای برخورداری از حمایت است، جنگ آمریکا با ایران بررسی روشن را پیش کشید؛ آیا همسویی، به جای آنکه درمان تهدید باشد، خود علت آن بوده است؟ دولت‌های خلیج فارس آغازگر این جنگ نبودند، اما آشکارا هزینه‌اش را می‌پردازند و از خود می‌پرسند: چرا؟

تا اوایل سال ۲۰۲۶، رابطه ایالات متحده و کشورهای خلیج فارس بسیار فراتر از معامله قدیمی نفت در برابر امنیت، رفته بود. عربستان سعودی، قطر و امارات متحده عربی در مجموع حدود ۲٫۵ ترلیون دلار به سرمایه‌گذاری‌های فناورانه مرتبط با آمریکا اختصاص داده بودند. آمازون ۵٫۳ میلیارد دلار برای یک قطب هوش مصنوعی در ریاض متعهد شده بود. انویدیا نیز از طریق همکاری با شرکت «هیومین» عربستان، قرار بود تا ۶۰۰ هزار پردازنده گرافیکی تأمین کند. شرکت MEXX امارات به همراه اوپن‌ای‌آی، سافت‌بنک و اوراکل به شریک بنیان‌گذار «پروژه استارگیت» تبدیل شده بود. عربستان سعودی، قطر و امارات در

بستری با ثباتی کم‌نظیر می‌دانستند؛ این حملات آن فرض را درهم شکست. گلدمن ساکس پیش‌بینی کرده که یک منازعه طولانی می‌تواند تولید ناخالص داخلی کویت و قطر را هر یک تا ۱۴ درصد کاهش دهد و اقتصاد عربستان سعودی و امارات را به ترتیب حدود ۳ و ۵ درصد کوچک کند. خطر برای سرمایه انسانی نیز بر خسارات اقتصادی می‌افزاید: وقتی حرم هوایی بسته می‌شود، هزینه بیمه بالایی‌رود و پیچیداشهرهای بزرگ راه‌دفع می‌گیرند. مدیران و مهندسان مهاجر در ارزیابی خود از مزایا و هزینه‌های ماندن تجدیدنظر می‌کنند. این اثر تدریجی است، اما واقعی و در گذر زمان، عمق نهادی لازم برای چنین برنامه‌های اصلاحی را تضعیف می‌کند.

هزینه همسویی

پیامدهای بلندمدت آسیب‌زننده‌تر شاید نه فیزیکی، بلکه راهبردی و روانی باشند. برخی دولت‌های خلیج فارس بسیار مستقیم‌تر از دیگران پیامدهای جنگ را جذب کردند. امارات با امضای توافق ابراهیم، و ادغام چشم‌گیر در ساختار اطلاعاتی و امنیتی اسرائیل، یک ریسک بزرگ انجام داد. عربستان سعودی، قطر و کویت موضوعی محتاطانه‌تر اتخاذ کردند و به همین نسبت، با شدت کمتری هدف قرار گرفتند. این تمایز از نگاه هیچ‌کس در منطقه پنهان نمانده است. در درون دولت‌ها و دربار‌های خلیج فارس، تحلیلگران و مشاوران ارزش‌آکنون پرسش‌هایی را مطرح می‌کنند که ۲ سال پیش نام‌گوس تلقی می‌شد: آیا همسویی امنیت خرید با زیرساخت‌ها و جمعیت خلیج فارس را به هدف تبدیل کرد؟ این پرسش صرفا بلاغی نیست. همان زیرساخت خدمات وب‌آمازون (AWS) که میراثی از نظام بانکی و خدمات عمومی کشور‌های خلیج فارس را بر عهده داشت، همزمان

افزایش قیمت نفت جهانی و تورم بنزین در اروپا و ایالات متحده بود در چهارماه گذشته مقالات متعددی در سراسر جهان اشاره به این نکته داشتند که تغییر معادلات خلیج فارس و جنگ تحمیلی آمریکا و اسرائیل در مقابل کشورمان تنها بر قیمت جهانی نفت محدود نمی‌شود. زمانی که میلیون‌ها بشکه نفت به‌صورت ناگهانی از معادلات اقتصادی جهان حذف شوند این به افزایش قیمت نفت، بلکه اختلال زنجیره تولید است که می‌تواند به‌صورت بلندمدت گرپران گیر اقتصاد جهانی شود. این تنها آمریکا‌نپد که از افزایش قیمت نفت و به تبع آن بنزین رنج برد. کشورهای خلیج فارس با

داده‌های هدف‌گیری عملیات نظامی آمریکا را پردازش می‌کرد؛ عملیاتی که پیش از آغاز حملات، دولت‌های خلیج فارس در مورد آن به‌صورت مخفیانه مطلع نشده بودند. کشور‌های خلیج فارس در پی حاکمیت داده بودند؛ اما آنچه به‌دست آوردند، نزدیک به نقطه‌ی مقابل آن بود. ایران نیز با انتشار فهرستی از ۲۹ هدف از پایگاه‌های نظامی آمریکا در بحرین، امارات، قطر و اسرائیل نتیجه گرفت که مراکز داده‌دهقی مجاز در جنگ‌اند و آنها را زیرساخت نظامی مشروع توصیف کرد. صندوق‌های ثروت حاکمیتی خلیج فارس از بزرگ‌ترین تمرکزهای سرمایه‌قابل سرمایه‌گذاری در خارج از آمریکا به شمار می‌روند. هنگامی که دولت‌های خلیج فارس درباره ارزش شراکت با آمریکا در برابر مخاطرات امنیتی همراه آن تردید کنند، جریان این سرمایه‌کندی‌شود یا مسیر خود را تغییر می‌دهد.

مراکز داده در تیررس

تنگه هرمز حدود یک‌پنجم تجارت جهانی نفت و گاز عبور می‌دهد. هنگامی که ایران پس از حملات فوری به آن را بست، عربستان سعودی، امارات، عراق و کویت در مجموع روزانه حدود ۷٫۸ میلیون بشکه از ظرفیت صادراتی خود را از دست دادند. حملات به تاسیسات قطر انرژی در رأس لفان تولید گاز طبیعی مایع را متوقف کرد و قیمت گاز اروپا را به بالاترین سطح چهار سال گذشته رساند. برای دولت‌های کشورهای حاشیه خلیج فارس، قیمت‌های بالاتر تسکینی نبود؛ شش و هفت زیرساختی اصابت کرد که به آنها امکان می‌دهد از افزایش بهای نفت خام سود ببرند. موسسه مودیز چشم‌انداز اعتباری بحرین را تنزل داد؛ نمونه‌ای از اینکه چگونه یک

شکستی سنگین در روند جذب سرمایه‌های خارجی روبه‌رو شدند. توقف صادرات کود‌های شیمیایی از خلیج فارس صنعت کشاورزی را در مقیاسی بسیار بزرگ با وحشت از کاهش عظیم تولید محصولات زراعی در سراسر جهان و خطر قحطی در برخی نقاط جهان مواجه کرد. شرکت‌های هواپیمایی بین‌المللی منطقه با توجه به توقف جریان پروازهای بین‌الملل در خاورمیانه ضرر و زیان‌های عظیمی را متحمل شدند و در ایران نیز افزایش هزینه‌های ترابری در پی تعطیل جریان حمل‌ونقل دریایی به جریان افزایش تورم که خود از پیش تحت‌تأثیر جنگ روند صعودی در پیش داشت بیش از گذشته

شوگ امنیتی منطقه‌ای به‌سرعت به مساله ریسک حاکمیتی تبدیل می‌شود. آسیب‌های بخش فناوری شاید ماندگارتر از آب درآیند. حملات پهنادی سه مرکز داده AWS، دو مورد در امارات و یکی در بحرین راه‌دفع قرار داد و خدمات بانکی، پرداخت و خدمات مصرفی را در منطقه‌ای با ۰٫۵ میلیون نفر جمعیت مختل کرد. AWS نیز به مشتریان خود توصیه کرد انتقال بارهای کاری به خارج از خاورمیانه را بررسی کنند. کابل‌های زیردریایی که تاسیسات خلیج فارس را به آفریقا، جنوب آسیا و جنوب‌شرقی آسیا پیوند می‌دهند، از دریای سرخ و تنگه هرمز می‌گذرند؛ هر دو در جریان منازعه آسیب‌پذیرند. شرکت‌هایی که آماده‌آغاز پروژه‌های جدید مراکز داده بودند، اکنون با پرسش‌هایی روبه‌رو هستند که در چارچوب‌های ارزیابی اولیه‌ساده‌ا‌زنویه جایی نداشت مثل اینکه بیمه خطر جنگ در مقیاس بزرگ چه شکلی دارد؟ هبات‌مدیر بر چه مبنای امنیتی می‌تواند تعدیات زیرساختی ده‌ساله در منطقه‌ای را تصویب کند که زیر تهدید فعال موشکی و پهپادی است؟ با این همه، شرکت مدیریت دارایی بروکفیلد تأیید کرده است که شراکت ۲۰ میلیارد دلاری‌اش با سازمان سرمایه‌گذاری قطر در حوزه مراکز داده پیش خواهد رفت؛ نشانه‌ای از اینکه سرمایه حاکمیتی بلندمدت عقب‌نشینی نکرده است.

کشور‌های حاشیه خلیج فارس چه می‌خواهند؟ محتمل‌ترین نتیجه این بازنگری، نه گسستی نمایشی در تسلیحات موشکی و پهپادی آگاهانه مسیر به سوی خودمختاری راهبردی بیشتر است. هزینه‌های سیاسی و نظامی همسویی عمیق، به‌ویژه برای کشور‌هایی که بیش از دیگران پیش‌شرایط بهتر خواهند رفت.

بحران در مسیرهای لجستیک



نینیا لاپ

پژوهشگر CHATHAMHOUSE

چند هفته پیش، ایالات متحده و ایران بک تفاهم صلح موقت امضا کردند که شامل برنامه‌هایی برای بازگشایی تنگه هرمز بود. یادداشت تفاهم امضا‌شده تصریح می‌کرد که تدرک کشتی‌های تجاری بلافاصله آغاز خواهد‌شده اما چنین نشد. با این‌همه‌توان این‌لحظه، شرکت‌های بیمه به‌طور قابل‌توجهی حق بیمه‌های دریایی را کاهش ندادند؛ در حالی‌که این کاهش برای بازگشت جریان عادی کشتیرانی ضروری است. شرکت‌های بیمه و کشتیرانی احتمالاً به‌شواهد بیشتری از تعهد عملی آمریکا ایران نیاز خواهند داشت. بنابراین، تنگه هرمز هنوز باز نشده است. با این حال، در همین فاصله، خطر وقوع بحرانی حتی شدیدتر از یکی از گلوگاه‌های دریایی جهان همچنان پابرجاست.

بحران‌های آینده در گلوگاه‌های دریایی

حتی اگر تنگه هرمز دوباره باز شود، ایران همچنان توانایی بستن مجدد آن را حفظ خواهد کرد. صرف تهدید به بستن تنگه ممکن است برای منصرف کردن کشتی‌های عبور و ایجاد اختلال‌های گسترده کافی باشد، بدون آنکه هزینه قابل‌توجهی برای تهران ایجاد کند.

گلوگاه‌های دریایی

کشتیرانی در دریای سرخ پیش از این نیز با اختلال مواجه‌شده است. بین سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵، اختلال‌های گسترده‌ای در تجارت جهانی ایجاد شد. با وجود پایان حملات پس از ترس آمریکا حوثی‌ها در مه ۲۰۲۵، این گروه همچنان توانایی تهدید تردد در بابی را در هر زمان حفظ کرده است. امروز، با توجه به اینکه تنگه هرمز عملاً بسته شده است، کشتی‌ها مجبور شده‌اند مسیر جایگزین را انتخاب کنند. برخی از این راه‌حل‌های جایگزین به دسترسی به دریای سرخ وابسته هستند؛ از جمله انتقال زمینی نفت به بندر بنع عربستان در ساحل در‌بای سرخ. بنابراین، دامن‌تی دوباره در باب‌المن‌دب می‌تواند برخی از جنگی‌ترین‌های موجود برای هرمز را نیز تهدید کند. این وضعیت بر یک گلوگاه دیگر، یعنی کانال سوئز، نیز اثر زنجیره‌ای خواهد داشت. تنگه باب‌المن‌دب دروازه جنوبی کانال سوئز محسوب می‌شود. دریی حملات حوثی‌ها، تدرک کشتی‌ها در کانال سوئز در سال ۲۰۲۴ حدود ۹۰ درصد کاهش یافت. حتی صرف تهدید حملات نیز بری ایجاد اختلال در کشتیرانی کافی است؛ زیرا هزینه بیمه افزایش می‌یابد و نگرانی‌های مربوط به ایمنی خدمه بیشتر می‌شود.

پیامدهای بسته‌شدن بیشتر گلوگاه‌ها

اختلال در یک یا چند گلوگاه دریایی، معمولاً تأثر زنجیره‌ای در شبکه گسترده کشتیرانی ایجاد می‌کند. در این مورد، نخستین اثر فوری از طریق افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل احساس خواهد‌شد. با وجود کاهش بهای عمده‌ای عملیاتی پرخطرتر، هزینه بیمه افزایش می‌یابد. سفرهای طولانی‌تر از مسیر دماغه‌امیدنیک نیز مصرف سوخت و هزینه‌های عملیاتی کشتی‌ها را بالا خواهد برد. ازدحام در بنادر جایگزین و مسیرهای ترانزیتی نیز تا تحیر‌های بیشتری ایجاد می‌کند. اختلال در تنگه باب‌المن‌دب همچنین فشار بیشتری بر بازارهای انرژی وارد خواهد کرد. کاهش دسترسی به صادرات خلیج فارس و طولانی‌تر شدن مسیرهای حمل‌ونقل احتمالاً قیمت نفت و گاز را افزایش می‌دهد و آثار تورمی آن در طیف گسترده‌ای از صنایع احساس خواهد‌شد. برای اقتصاد‌های وابسته به واردات، به‌ویژه کشور‌هایی که پیش‌تر با فشارهای مالی مواجه‌اند، افزایش هزینه حمل‌ونقل و کالاهای می‌تواند دسترسی به غذا، سوخت و کالاهای ضروری را کاهش دهد.

گذر از واکنش‌های مقطعی

پیامدهای به‌طور برابر میان کشور‌ها توزیع نخواهد شد. اقتصاد‌های کوچک‌تر و

دامن زد. این خاصیت زنجیره‌های تولید است که اختلالات هرچند موقت می‌توانند اثری بلندمدت بر روند تولید بگذارند. مصادیق این اختلال‌ها در تاریخ اقتصاد جهان فراوانند. از جنگ‌های مختلف گرفته تا پاندمی کرونا در سال ۲۰۲۰ که اثرات آن بر اقتصاد برخی کشور‌ها همچنان از بین نرفته و اقتصاد جهانی همچنان با رکود حاصل از پاندمی دست و پنجه نرم می‌کند. با‌شگاه اقتصاد‌آدانان در این پرونده قصد دارد سه مورد از گزارش‌های منشور‌شده در نشریات بین‌المللی را که در ۲ ماه اخیر به تأثیر جنگ تحمیلی اخیر بر اقتصاد جهانی پرداخته‌اند، بررسی کند.

رفتند، چنان آشکار شده که نمی‌توان آنها را نادیده گرفت. قطر و کویت که موضوع مستقل‌تری در سیاست خارجی حفظ کرده‌اند، الگویی پیش‌روی خود می‌گذارند: تعامل اقتصادی گسترده در سطح جهانی، بی‌آنکه تمام مخاطرات راهبردی ناشی از تهاجم سیاسی و نظامی آشکارا به‌پذیرند. این موضوعی متوازن‌تر در سراسر خلیج فارس است که ضمن حفظ شراکت‌های اقتصادی، از پذیرفتن همه پیامدهای تصمیم‌هایی که بدون مشارکت معنادار گرفته شده‌اند خودداری کند. در واقع این موضع پاسخی عقلانی به وضعیتی است که در آن هم‌سویی به‌وضوح آسیب‌پذیری را افزایش داده است. بعید است این بازتنظیم، سرمایه‌گذاری فناورانه خلیج فارس را منحرف کند. خواسته بنیادین دولت‌های کشورهای حاشیه خلیج فارس ساختن، تنوع‌بخشی و سرمایه‌گذاری بر مردم خود و فراهم کردن شرایطی است که در آن جمعیت جوان و رو به رشد عرب بتواند در صنایعی مشارکت کند که قرن بیست‌ویکم را شکل می‌دهند. آنچه این سرمایه‌گذاری‌ها نمی‌خواهند، بی‌ثباتی دائمی است؛ بی‌ثباتی که سرمایه، استعداد و انرژی نهادهی لازم برای تنوع‌بخشی بلندمدت را تحلیل می‌برد. این آرمان با منافع آمریکا سازگار است. بهتر است ایالات متحده ثبات خلیج فارس را نه امتیازی به شرکای منطقه‌ای، بلکه پیش‌شرطی ساخناری برای معماری اقتصادی‌ای با‌زتعریف کند که دو طرف سال‌ها برای ساختن همکاری کرده‌اند. وا‌شنگتن باید در‌یابد کشور‌های حاشیه خلیج فارس که طی دهه‌ها ترلیون‌ها دلار در آمریکا سرمایه‌گذاری کرده‌اند و اکنون از شراکت با آمریکا احساس خطر می‌کنند، در جای دیگری به دنبال شرایط بهتر خواهند رفت.

واردکنندگان آسیب‌پذیر، هزینه‌های نامتناسی را تحمل خواهند کرد و بحران‌های انسانی موجود تشدید خواهد‌شد. فشارهای اقتصادی و انسانی ممکن است کشور‌ها را به سمت مذاکره با ایران برای دریافت حقوق عبور سوق دهد. در طول جنگ، کشور‌هایی مانند هند، پاکستان و مائری تلاش کردند به‌صورت موقدی با تهران برای عبور از تنگه هرمز مذاکره کنند. شرکت‌های خصوصی نیز به‌صورت جداگانه برای عبور ایمن با تهران تفاهم‌هایی را دنبال کردند. در طول زمان، کشور‌هایی که با اختلال شدید اقتصادی مواجه می‌شوند ممکن است به این نتیجه برسند که توفقی‌های دوجبه‌برای عبور، گزینه مطلوب‌تری نسبت به تحمل هزینه‌های اختلال طولانی مدت در زنجیره تأمین است.

ابتکار‌های موجود و محدودیت‌های آنها

مجموعه‌ای از ابتکار‌های بین‌المللی برای حفاظت از کشتیرانی در منطقه دریای سرخ هم اکنون فعال هستند. این اقدامات شامل مأموریت‌های دریایی اروپایی، «کریدور ترانزیت امنیت دریایی» سازمان بین‌المللی در هانوردی و چارچوب‌های منطقه‌ای مانند «آیین‌نامه رفتار جیبوتی» می‌شود. چندین کشور نیز حضور دریایی خود را در منطقه حفظ کرده‌اند و به‌طور دوره‌ای برای کشتی‌های تجاری اسکورت و حفاظت کاروانی فراهم می‌کنند. با این حال، این ابتکار‌ها با محدودیت‌های جدی روبه‌رو هستند. بسیاری از چارچوب‌های موجود عمدتاً برای مقابله با دردی دریایی طراحی شده‌اند، نه تهدیدهای مستمر موشکی و پهپادی. درگیری‌های ادامه‌دار یمن و سومالی نیز تلاش‌های همکاری منطقه‌ای را تضعیف کرده‌اند و اشرافیه‌ای امنیت دریایی را پیچیده‌تر کرده‌است. محدودیت منابع نیز چالش‌آزاد‌سازی می‌کند. عملیات‌های دریایی مستمر هزینه‌بر هستند، درحالی‌که ابزارهایی که برای مختل کردن کشتیرانی استفاده می‌شوند، مانند قلیق‌های کوچک، پهپاد‌ها و موشک‌های نسبتاً ارزان، هزینه بسیار پایین‌تری دارند. این عدم تقارن باعث می‌شود ایجاد اختلال پایدار آسان‌تر از حفاظت پایدار باشد.

آماده‌سازی برای آینده

اگر اختلال در گلوگاه‌های اصلی دریایی گسترش یابد، دولت‌ها و صنایع باید از واکنش‌های صرفاً مقطعی عبور کنند. نخست، کشور‌ها باید با افزایش ظرفیت ذخیره‌سازی در بنادر و به‌ویژه برنامه‌ریزی لجستیک، برای اختلال‌های ثانویه آماده شوند. حتی زمانی که مسیرهای جایگزین وجود دارند، ازدحام و تاخیر می‌تواند به‌سرعت در سراسر زنجیره‌های تأمین، گلوگاه ایجاد کند. جایگزین‌های امنیت دریایی باید به سمت حفاظت از کریدورهای تجاری جایگزین پیش از تبدیل شدن آنها به مناطق بحرانی تغییر کند. توجه بیشتری باید به خطرات موجود در دماغه‌امیدنیک، کانال موزامبیک، کانال پاناما و تنگه مالاکا اختصاص یابد. سوم، دولت‌ها باید همکاری خود با بخش خصوصی را تعمیق کنند. صنعت کشتیرانی پیش‌تر توانایی خود را در توسعه شیوه‌های مدیریتی مناسب، اشراف‌گذاری اطلاعات تهدید‌ها و هماهنگی اقدامات حفاظتی نشان داده است، این ظرفیت از رشد‌یابد‌مورد استفاده قرار گیرد. چهارم، اشتراک‌گذاری بهتر اطلاعات ضروری است. با افزایش تعداد کشتی‌هایی که سامانه‌های ردیابی خود را خاموش می‌کنند و تلاش بازرگان من‌خاص‌برای پنهان کردن حرکات خود، دسترسی به تصویری دقیق از وضعیت عملیاتی در بنادر و مسیرهای دریایی باید برای شناسایی تهدید‌ها هماهنگ عمل کنند. در نهایت، بازرگانان منطقه‌ای باید سازوکار‌های جست‌وجو، نجات و واکنش اضطراری قدرتمندتری ایجاد کنند. در محیط دریایی به‌طور فزاینده‌ای شلوغ و مورد مناقشه است. احتمال وقوع حوادث، بر خود‌ها و بحران‌های انسانی افزایش خواهد یافت. واکنش‌های اضطراری هماهنگی می‌تواند به نجات جان انسان‌ها کمک کند. صرف‌نظر از اینکه تفاهم آمریکا ایران به بازگشایی تنگه هرمز منجر شود یا نه، اختلال‌آسترانژیک این تنگه معنویان یک گلوگاه راهبردی آشکار شده است. با این‌پنده، جهان هرزمان در تدرک دریایی در هرمز، باب‌المن‌دب و کانال سوئز می‌تواند پیامدهای زنجیره‌ای گسترده‌ای برای اقتصاد جهانی ایجاد کند. بنابراین سیاست‌گذاران نباید تنها بر حفاظت از این آبراه‌های حیاتی تمرکز کنند و باید برای پیامدهای سیستمی ناشی از محدود شدن هرزمان چندین گلوگاه دریایی نیز آماده شوند.

افزایش هزینه تأمین مواد اولیه و برپول تنها شرکتی نیست که از پیامدهای جنگ آسیب دیده است. شرکت‌هایی مانند