

شكراً لتحميلك هذا الملف من موقع المناهج العمانية



معلومات إثرائية عن النقل المائي

[موقع المناهج](#) ← [المناهج العمانية](#) ← [الصف الحادي عشر](#) ← [اجتماعيات](#) ← [الفصل الثاني](#) ← [الملف](#)

التواصل الاجتماعي بحسب الصف الحادي عشر



روابط مواد الصف الحادي عشر على تلغرام

[الرياضيات](#)

[اللغة الانجليزية](#)

[اللغة العربية](#)

[التربية الاسلامية](#)

المزيد من الملفات بحسب الصف الحادي عشر والمادة اجتماعيات في الفصل الثاني

[مذكرة إثرائية سؤال وحواب للوحدة الثالثة نشأة الاقتصاد العماني وتطوره](#)

1

[حصاد درس الجهاز الإداري للدولة ومؤسساتها](#)

2

[اختبار احتياطي قصير ثاني](#)

3

[اختبار قصير أول](#)

4

[معلومات إثرائية عن النقل الجوي](#)

5



• شرح مفصل لأنواع النقل المائي

أنواع النقل المائي:



تم تحميل هذا الملف من
موقع العمانية



alManarj.com/om

النقل البحري:

يعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان بخاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات). وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن التجارية مع بدايات الثورة الصناعية باستخدام حاويات النقل البحري.

أما حديثاً فأصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز، ثم بعضها بقوة الطاقة النووية. وكان دور العرب المسلمين سباقاً في ركوب البحار، وبناء السفن من أجل نشر الديانة الإسلامية ولغايات التجارة. وقد ساعدتهم في ذلك معرفتهم بعلم الفلك واستخدام البوصلة، ورسم الخرائط، وكانت سفنهم تجوب البحر المتوسط والأحمر، والمحيط الهندي والأطلسي وبحر العرب



خصائص النقل البحري:

يتمتع هذا النوع من النقل بالخصائص الآتية:

- التخصص؛ إذ أصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل: ناقلات النفط، ناقلات الموز بين أمريكا الوسطى والولايات المتحدة، وناقلات عصير العنب بين الجزائر وفرنسا. وهناك سفن نقل الركاب.
- زيادة الحمولة للسفينة الواحدة حيث تصل في بعض السفن إلى عدة مئات الآلاف من الأطنان في المناطق ذات الغاطس المائي الذي يزيد على (10) أمتار.
- السرعة حيث زادت سرعة السفن نتيجة التقنيات المستخدمة في بناء السفن إلى (50) ميلاً بحرياً.
- انخفاض تكاليف النقل البحري مقارنةً بوسائل النقل الأخرى.
- قيام شركات دولية متخصصة في بناء السفن، وفي الشحن البحري، وجميع خدمات صناعة السفن وإصلاحها، من بناء أحواض للصيانة أو مخازن للتخزين، والتأمين البحري.
- وجود خطوط نقل بحري رئيسية في العالم.



نقل نهري:

يبدو أهمية النقل النهري في سهولة الاستخدام وقدرة الإنسان على تحسين مسارات النقل وزيادة طاقتها (الأنهار) على النقل عن طريق عمليات التوسع والتصنيف لمجري الأنهار. ومما يزيد في أهمية النقل النهري الترابط بين النقل النهري والنقل البحري عن طريق توسيع

الموانئ الواقعة على مصبات الأنهار. وكذلك الترابط بين النقل النهري والنقل البري من خلال إنشاء موانئ وتجهيزها وربطها بشبكة الطرق البرية، وبشكل يساهم في زيادة مرونة النقل النهري في عملية نقل البضائع وتسويقها. وبالتالي يقلل تكاليف النقل النهري مقارنة بالنقل البري. ويُعدُّ النقل النهري في البلدان العربية هامشياً، وذلك لقصر أنهاره وقلة غزارتها ووجود عوائق طبيعية في مجاريها. أما الأنهار التي يمكن أن تصلح للملاحة فهي نهر دجلة في أجزائه الجنوبية، ونهر النيل في أجزائه الشمالية. وتعد الأنهار صالحة للملاحة وذات جدوى اقتصادية إذا توافرت فيها الشروط الآتية:

- أن يكون النهر غزير الماء عميق الغطس، واسع المجرى، قليل التعرج.
- أن يكون الجزء الصالح للملاحة من النهر طويلاً.
- أن يكون بطيء الجريان، وخالياً من الشلالات والجنادل الصخرية.
- بعيداً عن الانهيارات الصخرية في جوانبه، وأن تكون فترات التجمد فيه قليلة.
- أن يصب في بحر مفتوح أو في محيط ليسهل عملية التكامل للنقل البحري.

قناة السويس:

هي قناة مائية تقع إلى الغرب من شبه جزيرة سيناء، وهي عبارة عن ممر ملاحى بطول 163 كم في مصر بين بورسعيد على البحر الأبيض المتوسط والسويس على البحر الأحمر. وتقسّم القناة إلى قسمين، شمال وجنوب البحيرات المرّة. استغرق بناء قناة السويس 10 سنوات حيث إيرادات قناة السويس وصلت في عام 2009 89 مليون دولار

تسمح القناة بعبور السفن القادمة من دول المتوسط وأوروبا وأمريكا الوصول إلى آسيا دون سلوك الطريق الطويل - طريق رأس الرجاء الصالح، وأيضا قيل حفر القناة كان بعض النقل يتم عن طريق تفرغ حمولة السفن ونقلها برا إلى البحر الأحمر.

تاريخ القناة

القنوات الصناعية القديمة في مصر

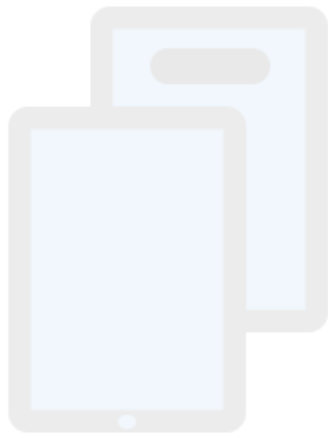
عنى حكام مصر الأقدمون بحفر قناة صناعية تربط بين البحرين الأحمر والمتوسط ولكن بشكل غير مباشر وذلك

وقناة سيتى الأول عام 1310 ق.م وقناة نخاو عام 610 ق.م وقناة دارا الأول عام 510 ق.م وقناة بطليموس عام 285 ق.م وقناة الإسكندر الأكبر (335 ق.م) قناة الرومان (راجان) عام 117 ق.م قناة أمير المؤمنين (عمرو بن العاص) عام 640 م إلى أن أمر الخليفة "أبو جعفر المنصور" بردم القناة تماماً، وسدها من ناحية السويس، منعاً لأي إمدادات من مصر إلى أهالي مكة والمدينة

الثائرين ضد الحكم العباسي...ومن ثم أغلق الطريق البحري إلى الهند وبلاد الشرق وأصبحت البضائع تنقل عبر الصحراء بواسطة القوافل وأغلقت القناة حتى عام 1820.

الحاجة لحفر قناة السويس

بعد قيام الرحالة فاسكو دي جاما باكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح لم تعد السفن القادمة تمر على مصر بل تدور حول قارة إفريقيا. وبعد ضمّ بريطانيا العظمى الهند إلى ممتلكاتها أصبح طريق رأس الرجاء الصالح حكراً على بريطانيا وحدها. لذلك فقد كان على فرنسا أن تفعل شيئاً يعيد لها مجدها وهيبته لذا ظهرت الحاجة لحفر قناة السويس. ولكن معظم تلك المحاولات باءت بالفشل بسبب وجود اعتقاد خاطئ بأن منسوب مياه البحر الأحمر أعلى من مياه البحر المتوسط.



تم تحميل هذا الملف من
موقع المناهج العُمانية

alManahj.com/om

دراسات حفر القناة في القرن الـ 19



صورة رسم قديم تظهر مسار القناة من جهة السويس

في عهد نابليون بونابرت وأثناء وجود الحملة الفرنسية بمصر، وتحديدًا في 14 نوفمبر 1799م، كُلف أحد المهندسين الفرنسيين ويدعى لوبيير بتشكيل لجنة لدراسة منطقة برزخ السويس لبيان جدوى حفر قناة اتصال بين البحرين. إلا أن التقرير الصادر عن لجنة لوبيير كان خاطئاً وذكر أن منسوب مياه البحر الأحمر أعلى من منسوب مياه البحر المتوسط بمقدار 30 قدم و 6 بوصات،

بالإضافة لوجود رواسب وطي النيل وما يمكن أن يسببه من سد لمدخل القناة مما أدى لتجاهل تلك الفكرة. وقد توفي فيها من العمال 341080 مصري نتيجة أعمال السخرة

ثم وفي أثناء حكم محمد علي باشا لمصر كان قنصل فرنسا بمصر هو مسيو ميمو ونائبه هو مسيو فرديناند دي لسبس وكان في ذلك الوقت عام 1833 جاء أصحاب سان سيمون الفرنسي الاشتراكي إلى مصر لإنشاء قناة السويس ولاقا حفاوة بالغة من مسيو دي لسبس وعرض الفكرة على محمد علي باشا إلا أنه عرض الفكرة على المجلس الأعلى وفضل إنشاء قناطر على النيل لمنع إهدار ماء النيل في البحر.

في عام 1840 وضع المهندس الفرنسي لينان دي بلفون بك والذي كان يعمل مهندساً بالحكومة المصرية وضع مشروعاً لشق قناة مستقيمة تصل بين البحرين الأحمر والأبيض وأزال التخوف السائد من علو منسوب مياه البحر الأحمر على البحر المتوسط وأكد أن ذلك لا ضرر منه بل على العكس سوف يساعد على حفر القناة وأن مياه النيل كذلك يجرى ماؤها من الجنوب إلى الشمال وتصب في البحر المتوسط.

في 15 أبريل 1846 أنشأ السان سيمونيون بباريس جمعية لدراسات قناة السويس وأصدر المهندس الفرنسي بولان تالابو تقريراً في أواخر عام 1847 مبنياً على تقرير لينان دي بلفون أكد فيه إمكانية حفر قناة تصل بين البحرين دون حدوث أي طغيان بحري.

مسيو دي لسبس يحول دراسات حفر القناة إلى واقع:

بعد أن تولى محمد سعيد باشا حكم مصر في 14 يوليو 1854 تمكن مسيو دي لسبس - والذي كان مقرباً من سعيد باشا - من الحصول على فرمان عقد امتياز قناة السويس الأول وكان مكوناً من 12 بنداً كان من أهمها حفر قناة تصل بين البحرين، ومدة الامتياز 99 عاماً من تاريخ فتح القناة، واعتضت إنجلترا بشدة على هذا المشروع خوفاً على مصالحها في الهند.

قام مسيو دي لسبس برفقة المهندسين لينان دي بلفون بك وموجل بك كبيراً مهندسي الحكومة المصرية بزيارة منطقة برزخ السويس في 10 يناير 1855 لبيان جدوى حفر القناة وأصدر المهندسان تقريرهما في 20 مارس 1855 والذي أثبت سهولة إنشاء قناة تصل بين البحرين، وقام مسيو دي لسبس بتشكيل لجنة هندسية دولية لدراسة تقرير المهندسين، ثم قامت اللجنة بزيارة لمنطقة برزخ السويس وبورسعيد، وصدر تقريرها في ديسمبر 1855 والذي أكد إمكانية شق القناة وأنه لا خوف من منسوب المياه لأن البحرين متساويان في المنسوب وأنه لا خوف من طمي النيل لأن بورسعيد شاطئها رملي.

في 5 يناير 1856 صدرت وثيقتان هما عقد الامتياز الثاني وقانون الشركة الأساسي وكان من أهم بنوده قيام الشركة بكافة أعمال الحفر وإنشاء ترعة للمياه العذبة تتفرع عند وصولها إلى بحيرة التمساح شمالاً لبورسعيد وجنوباً للسويس، وأن حجم العمالة المصرية أربعة أخماس العمالة الكلية المستخدمة في الحفر.

في الفترة من 5 إلى 30 نوفمبر 1858 تم الاكتتاب في أسهم شركة قناة السويس وبلغ عدد الأسهم المطروحة للاكتتاب 400 ألف سهم بقيمة 500 فرنك للسهم الواحد وتمكن مسيو دي لسبس بعدها من تأسيس الشركة وتكوين مجلس إدارتها.

فترة حفر قناة السويس



قناة السويس من اسفل كوبرى مبارك السلام الرابط بين قارة أفريقيا وقارة آسيا

في 25 أبريل 1859 أقيم حفل بسيط ببورسعيد للبدء بحفر قناة السويس وضرب مسيو دي لسبس بيده أول معول في الأرض إيداناً ببدء الحفر وكان معه 100 عامل حضروا من دمياط ولم يتمكن العمال بعدها من استكمال حفرهم بسبب معارضة إنجلترا والسلطان العثماني (الباب العالي) لذلك واستكمل الحفر في 30 نوفمبر 1859 وذلك بعد تدخل الامبراطورة أوجينى لدى السلطان العثماني ووصل عدد العمال المصريين إلى 330 عامل والاجانب 80 عامل، وتم الاستغناء عن فكرة الاستعانة بعمال اجانب لعدة أسباب من ضمنها ارتفاع اجورهم واختلاف المناخ واختلاف عاداتهم عن العمال المصريين.

في أوائل عام 1860 بلغ عدد العمال 1700 عامل ولم يكن ذلك العدد كافياً على الإطلاق فقامت الشركة بتشكيل لجنة لجمع العمال وخاصة من منطقة بحيرة المنزلة وواجهت كذلك مشكلة مياه الشرب فقامت باستيراد 3 مكثفات لتحلية مياه البحر.

في عام 1861 ركزت الشركة على إنشاء ميناء مدينة بورسعيد، فأقامت منارة لإرشاد السفن وكوبرى يمتد من البحر إلى الشاطئ لتفريغ شحنات السفن والمعدات اللازمة للحفر وأنشأت أيضاً حوضاً للميناء وأقامت الورش الميكانيكية مثل الحدادة والخراطة والنجارة وأقامت مصنعاً للطوب وكانت الشركة ما زالت تواجه مشكلة نقص مياه الشرب فاتفقت مع السيد محمد الجيار صاحب مراكب الصيد على نقل مياه الشرب من المطرية إلى بورسعيد.

قام الخديوي سعيد في 12 أبريل 1861 بزيارة الميناء الذي حمل اسمه فيما بعد وزار الورش وأنتى على العمل وتسببت تلك الزيارة في رفع عدد العمال اللازمين لحفر القناة.

في 19 أبريل 1861 أرسلت الشركة 3000 عامل لحفر ترعة المياه العذبة بدءاً من القصاصين إلى قرية نفيشة بالقرب من بحيرة التمساح ووصلت المياه إليها في 23 يناير 1863.

في أواخر عام 1861 قام الخديوي بزيارة مناطق الحفر بجوار بحيرة التمساح واختار موقع المدينة التي ستنشأ بعد ذلك والتي حملت اسم الإسماعيلية وطلب بعدها مسيو دي لسبس زيادة عدد العمال إلى 25000 عامل شهرياً وقد كان ذلك للوفاء باحتياجات الحفر إلا أن العمال لم يكونوا يحصلوا على مقابل مادي مناسب.

في 18 نوفمبر 1862 أقام مسيو دي لسبس احتفالاً بمناسبة الانتهاء من حفر القناة البحرية المصغرة ووصول مياه البحر المتوسط إلى بحيرة التمساح وأقيم الحفل في منطقة نفيشة.

وكان الخديوى إسماعيل قد تولى حكم مصر في يناير 1863 وتحمس للمشروع ولذلك أنشأ محافظة القنال في مارس 1863 برئاسة إسماعيل حمدى بك وفى أواخر ذلك العام وتحديداً في 15 ديسمبر 1863 بلغت التربة الحلوة مدينة السويس.

ولأن مشكلة مياه الشرب كانت ما زالت مستمرة وخاصة في بورسعيد فقد بدأت الشركة في 10 أبريل 1864 في مد خط أنابيب المياه العذبة من التماسح إلى بورسعيد وقامت شركة المهندس لاسرو بذلك.

وبسبب كثرة العمال وعدم وجود رعاية صحية كافية لهم فقد انتشر أكثر من وباء بينهم قضى على كثير منهم ومن أشهر هذه الأوبئة وباء الكوليرا وظهر في 16 يونيو 1865 ووباء الجدرى في أواخر عام 1866. وفى 18 مارس 1869 وصلت مياه البحر المتوسط إلى البحيرات المرة. وفى 15 أغسطس ضربت الفأس الأخيرة في حفر القناة وتم اتصال مياه البحرين في منطقة الشلوفة.

و عليه فقد تم استخراج 74 مليون متر مكعب من الرمال والتكاليف 369 مليون فرنك فرنسي وعدد العمال مليون. ويبلغ عدد الذين ماتوا أثناء الحفر 125 ألف عامل ويبلغ طول القناة 165 كم وعرضها 190 م غاطسها 58 قدم.

مياه الشرب:

في البداية كان يتم جلب المياه من دمياط عبر القوارب الصغيرة ومن الإسكندرية عبر سفينة مجهزة لذلك وتحمل 8 آلاف لتر من الماء وأقامت مكثفين لتقطير المياه في يونيو ثم يوليو عام 1859 ينتج كل منهما 5 آلاف لتر يومياً إلا إن الإنتاج الفعلى كان 900 لتر فقط لكل مكثف بسبب الخوف من الأعطال ولأن كل مكثف يستهلك كيلو جرام فحم مقابل لتر ماء، لذا اتفقت الشركة مع مصطفى عنانى بك صاحب مراكب الصيد ببخيرة المنزلة لجلب ما لا يقل عن 6 أمتار مكعبة يوميا من الماء مقابل 6 فرنكات للمتر في حين أن تقطير المتر يتكلف 20 فرنك وكان يتم توزيع المياه على المنازل بواسطة الفلاحين.

ثم اتفقت الشركة مع محمد الجيار بك وهو أحد كبار ملاك السفن في بحيرة المنزلة لنقل المياه في براميل وأقامت الشركة له خزانا ضخماً سعته 32 متر مكعب.

و لم تتحسن الحالة إلا في عام 1866 حينما مد خط من الأنابيب من الإسماعيلية لبورسعيد وكان يوجد شبكة مواسير في المدينة يختلف قطرها حسب أهمية الشارع وتوجد حنفيات عامة في مختلف الميادين وكان على المحافظة إمداد الحجاج بالمياه اللازمة لسفرهم ولوحظ أيضا كثرة المشكلات الناجمة عن قلة المياه بين السكان.

حفل افتتاح قناة السويس:

دعا الخديوى إسماعيل أباطرة وملوك العالم وقريناتهم لحضور حفل الافتتاح والذي تم في 16 نوفمبر 1869، وقد كان حفلا أسطوريا ووصلت الحفلة إلى مستوى فاق ما نسمعه عن حكايات ألف ليلة وليلة.

كان طبيعياً أن تكون البداية هي الاهتمام بزي العسكر وخاصة العاملين بالجوازات والصحة لأنهم في طليعة المستقبلين للملوك كما روعى الاهتمام بنظافة المدينة، وتم حث التجار على

توريد الخضروات واللحوم والأسماك كبيرة الحجم لبورسعيد لمواجهة الطلبات المتزايدة كما روعى إحضار الثلج من القاهرة كذلك جهز عدد من السفن لإحضار المدعوين من الإسكندرية الي بورسعيد.

وفي أوائل نوفمبر 1869 أخطر ديليسبس محافظة بورسعيد بأن الخديوى أذن في بدء إعداد الزينات وعلى الفور تم إخلاء الشوارع وترتيب العساكر اللازمين لحفظ الأمن وامتلات بورسعيد بالمدعوين، وكان الخديوى قد طلب من مديري الأقاليم أن يحضروا عدداً من الأهالي بنسائهم وأطفالهم لحضور حفل الافتتاح فانتشروا على خط القناة من فلاحين ونوبيين وعربان بملابسهم التقليدية حتى أن الإمبراطورة أوجيني أبرقت إلى الإمبراطور نابليون الثالث بأن الاحتفال كان فخماً وأنها لم ترى مثله في حياتها ومما زاد الأمر أبهة اصطفاف الجيش والأسطول المصري في ميناء بورسعيد بالإضافة لفيالقه على ضفاف القناة.

وأقيمت 3 منصات خضراء مكسوة بالحريز خصصت الكبرى للملوك والأمراء، والثانية إلى اليمين لرجال الدين الإسلامي ومنهم الشيخ مصطفى العروسي والشيخ إبراهيم السقا، والثالثة إلى اليسار وخصصت لرجال الدين المسيحي، وجلس بالمنصة الكبرى الخديوى إسماعيل ومسيو دي لسبس والإمبراطورة أوجيني إمبراطورة فرنسا وفرنسوا جوزيف إمبراطور النمسا وملك المجر وولى عهد بروسيا والأمير هنرى شقيق ملك هولندا وسفيراً إنجلترا وروسيا بالآستانة والأمير محمد توفيق ولى العهد والأمير طوسون نجل محمد سعيد باشا وشريف باشا ونوبار باشا والأمير عبد القادر الجزائري، وقد بلغ عدد المدعوين من ذوى الحثيات الرفيعة زهاء ستة آلاف مدعواً، وحتى يوم 15 نوفمبر كان قد تم استدعاء خمسمائة طباخ من مرسليليا وجنوة وتريستا.

واصطف العسكر عند رصيف النزول لحفظ الأمن ومنع الازدحام وكانت المراكب الحربية قد اصطفت على شكل نصف قوس داخل ميناء بورسعيد في منظر بديع، وبعد أن تناول الجميع الغذاء على نفقة الخديوى صدحت الموسيقى بالغناء وبغزف النشيد الوطني وتلا الشيخ إبراهيم كلمة تبريك وقام الحبار من الدين المسيحي وأنشدوا نشيد الشكر اللاتيني.

وفي المساء مدت الموائد وبها شتى أنواع الأطعمة والمشروبات وانطلقت الألعاب النارية والتي تم استيرادها خصيصاً لهذا الغرض وتلألأت بورسعيد بالأضواء وأنغام الموسيقى.

وقد استخدم إسماعيل تلك المناسبة لإظهار مدى حضارة مصر ولمحاولاته إظهار مزيد من الاستقلالية عن الآستانة.

أثر نشأة ميناء بورسعيد على الموانئ المصرية:

تأثرت ميناء دمياط إيجاباً لمدة 3 سنوات عندما كانت مكاتب شركة القناة بها في دمياط ثم سلباً عندما انتقلت الشركة لمصر وتأثرت أعمال ميناؤها بالإضافة لميناء رشيد كما أدت إلى ازدهار مدينة الزقازيق حيث كان مكان تجمع العاملين الفلاحين في حفر القناة وقام الخديوى إسماعيل بتوسعة ميناء الإسكندرية خوفاً عليها من مزاحمة بورسعيد.

و تفوقت بورسعيد أيضاً على السويس والإسماعيلية بالرغم من أن بورسعيد كانت تابعه في البداية للإسماعيلية ربما لقربها من الدلتا وإدارتها لشركة قناة السويس ولتوسطها مجرى القناة ألا أنها لم تجذب إليها الأجانب كما في بورسعيد.

مضيق هرمز:



تم تحميل هذا الملف من

صورة فضائية لمضيق هرمز

مضيق هرمز وهو أحد أهم الممرات المائية في العالم وأكثرها حركة للسفن، إذ يعبره 20-30 ناقله نفط يوميا بمعدل ناقله نفط كل 6 دقائق في ساعات الذروة.

الموقع: alManahj.com/om

يقع مضيق هرمز في منطقة الخليج العربي ويفصل ما بين مياه الخليج العربي من جهة ومياه خليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى. تطل عليه من الشمال إيران (محافظة بندر عباس) ومن الجنوب سلطنة عمان (محافظة مسندم) التي تشرف على حركة الملاحة البحرية فيه باعتبار أن ممر السفن يأتي ضمن مياهها الإقليمية.

أهميته:

يعتبر المضيق في نظر القانون الدولي جزءاً من أعالي البحار، ولكل السفن الحق والحرية في المرور فيه ما دام لا يضر بسلامة الدول الساحلية أو يمس نظامها أو أمنها، ويكتسب مضيق هرمز أهميته من كونه يعد بمنزلة عنق الزجاجة في مدخل الخليج العربي الواصل بين مياه الخليج العربي شبه المغلقة والبحار الكبرى على المحيط الهندي، وهو المنفذ الوحيد للدول العربية المطلة على الخليج العربي عدا المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان.

أطماع عبر التاريخ:

نظراً لموقع المضيق الاستراتيجي، فإنه لم يستطع الإفلات عبر التاريخ من الأطماع وصراع الدول الكبرى للسيطرة عليه، فمنذ القرن السابع قبل الميلاد وهو يلعب دوراً دولياً وإقليمياً

هاماً أسهم في التجارة الدولية. وقد خضع للاحتلال البرتغالي ثم سائر الدول الأوروبية خصوصاً بريطانيا لتنتشر الشركات الغربية المتنافسة، ويتراجع الأمن مع غزوات القراصنة.

اعتبرت بريطانيا مضيق هرمز مفترق طرق إستراتيجية، وطريقاً رئيسياً إلى الهند، فتدخلت بأساليب مباشرة وغير مباشرة في شؤون الدول الواقعة على شواطئه لتأمين مواصلاتها الضرورية، فارضة الاحتلال ومتصارعة مع الفرنسيين والهولنديين لسنوات طويلة، إضافة إلى صدامها مع البرتغاليين ابتداء من العام 1588 بعد معركة الأرمادا وإثر إنشاء شركة الهند الشرقية، وبذلك ضمنت بريطانيا السيطرة البحرية على هذه المنطقة.

لم تكن الملاحة يوماً عبر هذا المضيق موضوع معاهدة إقليمية أو دولية، وكانت تخضع الملاحة في مضيق هرمز لنظام التراخيص الذي لا يفرض شروطاً على السفن طالما أن مرورها يكون سريعاً، ومن دون توقف أو تهويد للدول الواقعة عليه، على أن تخضع السفن للأنظمة المقررة من «المنظمة البحرية الاستشارية الحكومية المشتركة».

أهميته بعد النفط: تحميل هذا الملف من

مع اكتشاف النفط ازدادت أهمية مضيق هرمز الإستراتيجية نظراً للاحتياطي النفطي الكبير في المنطقة، وقد دفعت الأزمات السياسية السابقة دول المنطقة إلى التخفيف من اعتمادها على هذا المضيق، في فترات سابقة، والاستعانة بمد خطوط أنابيب نفط، إلا أن هذه المحاولات بقيت محدودة الأثر خصوصاً بالنسبة إلى استيراد الخدمات والتكنولوجيا والأسلحة. بقي المضيق موضوع رهان إستراتيجي بين الدول الكبرى. فالاتحاد السوفياتي السابق كان يتوق إلى الوصول إلى المضيق لتحقيق تفوقه المنشود والتمكن من نفط المنطقة، بينما سعت الولايات المتحدة إلى إطلاق أساطيلها في مياه المحيط الهندي والخليج العربي ومنتت الروابط السياسية والتجارية والعسكرية مع دول المنطقة ضماناً لوصولها إلى منابع النفط والاشراف على طرق امداده انطلاقاً من مضيق هرمز الذي تعتبره جزءاً من أمنها الوطني باعتبار أن تأمين حرية الملاحة فيه مسألة دولية بالغة الأهمية لا سيما وأنه الطريق الأهم لإمدادات النفط العالمية.