Bài 38

THỰC HÀNH
VIẾT BÁO CÁO NGẮN
VỀ KÊNH ĐÀO XUY-Ê VÀ KÊNH ĐÀO PA-NA-MA

I – CHUẨN BỊ

– Bản đồ Các nước trên thế giới, bản đồ Tự nhiên thế giới.

– Hình vẽ kênh đào Xuy-ê và kênh đào Pa-na-ma (phóng to).

II – NỘI DUNG THỰC HÀNH

1. Bài tập 1

a) Hãy xác định kênh Xuy-ê trên bản đồ Các nước trên thế giới và bản đồ Tự nhiên thế giới.

b) Cho bảng số liệu :

Bảng 38.1. QUÃNG ĐƯỜNG ĐƯỢC RÚT NGẮN KHI QUA KÊNH XUY-Ê

Tuyến	Khoảng cách (hải lí)	
	Qua Xuy-ê	Vòng châu Phi
Ô-đet-xa – Mum-bai (Bom-bay)	4198	11 818
Mi-na al A-hma-đi – Giê-noa	4705	11 069
Mi-na al A-hma-đi – Rôt-tec-đam	5560	11 932
Mi-na al A-hma-đi – Ban-ti-mo	8681	12 039
Ba-lik-pa-pan – Rôt-tec-đam	9303	12 081

Chú thích :

Ô-đet-xa : cảng lớn trên Biển Đen, thuộc U-crai-na ; *Mum-bai :* cảng lớn ở bờ biển phía tây Ấn Độ. *Mi-na al A-hma-đi :* cảng dầu lớn của Cô oet. *Giê-noa :* cảng lớn của I-ta-li-a. *Ban-ti-mo :* cảng lớn của Hoa Kì trên bờ Đại Tây Dương, ở phía bắc thủ đô Oa-sinh-tơn. *Ba-lik-pa-pan :* cảng nằm ở bờ đông đảo Ca-li-man-tan, thuộc In-đô-nê-xi-a. *Rôt-tec-đam :* cảng lớn nhất thế giới, thuộc Hà Lan.

– Hãy tính xem quãng đường vận chuyển được rút ngắn bao nhiêu hải lí và bao nhiêu phần trăm so với tuyến đi vòng châu Phi.

– Sự hoạt động đều đặn của kênh Xuy-ê đem lại những lợi ích gì cho ngành hàng hải thế giới ?

– Nếu kênh đào bị đóng cửa như thời kì 8 năm (1967 – 1975) do chiến tranh, thì sẽ gây những tổn thất kinh tế như thế nào đối với Ai Cập, đối với các nước ven Địa Trung Hải và Biển Đen ?

c) Trên cơ sở các thông tin trên, hãy hoàn thiện một bài viết ngắn về kênh Xuy-ê.

2. Bài tập 2

a) Hãy xác định kênh Pa-na-ma trên bản đồ Các nước trên thế giới và bản đồ Tự nhiên thế giới.

b) Cho bảng số liệu :

Bảng 38.2. QUÃNG ĐƯỜNG ĐƯỢC RÚT NGẮN KHI QUA KÊNH PA-NA-MA

Tuyến	Khoảng cách (hải lí)	
	Qua Pa-na-ma	Vòng qua Nam Mĩ
Niu Iooc – Xan Phran-xi-xcô	5263	13 107
Niu Iooc – Van-cu-vơ	6050	13 907
Niu Iooc – Van-pa-rai-xô	1627	8337
Li-vơ-pun – Xan Phran-xi-xcô	7930	13 507
Niu Iooc – I-ô-cô-ha-ma	9700	13 042
Niu Iooc – Xit-ni	9692	13 051
Niu Iooc – Thượng Hải	10 584	12 321
Niu Iooc – Xin-ga-po	8885	10 141

Chú thích :

Niu Iooc : cảng lớn trên bờ Đại Tây Dương của Hoa Kì. *Xan Phran-xi-xcô :* cảng lớn bên bờ Thái Bình Dương của Hoa Kì. *Van-cu-vơ :* cảng lớn của Ca-na-đa bên Thái Bình Dương. *Van-pa-rai-xô :* cảng lớn của Chi-lê. *Li-vơ-pun :* cảng lớn của nước Anh. *I-ô-cô-ha-ma :* cảng lớn của Nhật Bản. *Xit-ni :* cảng lớn nhất Ô-xtrây-li-a. *Thượng Hải :* cảng lớn nhất Trung Quốc. *Xin-ga-po :* cảng lớn nhất Đông Nam Á.

– Hãy tính xem quãng đường vận chuyển được rút ngắn bao nhiêu hải lí và bao nhiêu phần trăm so với tuyến vòng qua Nam Mĩ.

– Sự hoạt động đều đặn của kênh Pa-na-ma đem lại những lợi ích gì cho sự tăng cường giao lưu giữa các nền kinh tế vùng châu Á – Thái Bình Dương với nền kinh tế Hoa Kì ?

– Tại sao nói việc Hoa Kì phải trao trả kênh đào Pa-na-ma cho chính quyền và nhân dân Pa-na-ma là một thắng lợi to lớn của Pa-na-ma ?

c) Trên cơ sở các thông tin trên, hãy hoàn thiện một bài viết ngắn về kênh đào Pa-na-ma.

III – TƯ LIỆU THAM KHẢO

1. Giới thiệu về kênh Xuy-ê

Kênh Xuy-ê được đào cắt ngang eo đất Xuy-ê của Ai Cập, nối Biển Đỏ và Địa Trung Hải. Kênh được đào vào năm 1859 và được mở cho tàu qua lại vào ngày 17 tháng 11 năm 1869. Kênh dài 195 km (121 dặm). Kênh thiết kế cho tàu 150 nghìn tấn tổng trọng tải (TDW) chở đầy hàng qua được. Sau lần tu bổ vào năm 1984, tàu chở dầu 250 nghìn tấn qua được kênh. Kênh Xuy-ê không cần âu tầu, vì mực nước biển ở Địa Trung Hải và ở Vịnh Xuy-ê gần như bằng nhau. Thời gian qua kênh trung bình 11 đến 12 giờ.

Hình 38.1 – Kênh Xuy-ê

Kênh Xuy-ê là con đường ngắn nhất nối Đại Tây Dương và Ấn Độ Dương, làm xích gần hai khu vực công nghiệp ở Tây Âu với khu vực Đông Á và Nam Á giàu tài nguyên khoáng sản và các loại nguyên liệu nông nghiệp. Kênh Xuy-ê đã phục vụ đắc lực cho sự phát triển kinh tế của các nước đế quốc phương Tây, mà chủ yếu là đế quốc Anh. Ngay từ năm 1869, đế quốc Anh đã chiếm quyền quản trị kênh. Tháng 6 năm 1956, Ai Cập tuyên bố quốc hữu hoá kênh Xuy-ê. Cho tới trước năm 1967, năm xảy ra chiến tranh I-xra-en - Ai Cập, gần 15% các luồng hàng viễn dương và trên 20% các luồng hàng vận chuyển dầu mỏ và sản phẩm dầu mỏ toàn thế giới đã được vận chuyển qua kênh đào. Kênh Xuy-ê được mở cửa trở lại phục vụ hàng hải từ tháng 6 năm 1975.

2. Giới thiệu về kênh Pa-na-ma

Kênh Pa-na-ma cắt qua eo đất Pa-na-ma rộng 50 km là con đường ngắn nhất nối Thái Bình Dương và Đại Tây Dương. Tổng chiều dài của kênh là 64 km (40 dặm), bắt đầu từ vịnh Li-môn bên biển Ca-ri-bê. Dọc tuyến kênh, người ta phải làm nhiều âu tàu để có thể đưa tàu lên hồ nhân tạo Ga-tun (độ cao +25,9m), rồi xuống hồ Mi-ra-flo-ret (Miraflores) (độ cao +10m) và sau đó xuống mực nước Thái Bình Dương.

Như vậy, khác với kênh Xuy-ê, kênh Pa-na-ma ở mỗi đầu có tới ba đoạn phải xây dựng âu tàu. Chính điều này làm hạn chế khả năng qua kênh : tàu có trọng tải dưới 65 nghìn tấn có chở hàng và tàu tới 85 nghìn tấn với trọng tải dằn[1] là qua được.

Hình 38.2 – Kênh Pa-na-ma

Phec-đi-năng đơ Let-xep (Ferdinand de Lesseps), người Pháp, đã trúng thầu để đào kênh Pa-na-ma và người Pháp đã khởi công vào năm 1882. Nhưng người Pháp thành công trong đào kênh Xuy-ê thì lại thất bại trong đào kênh Pa-na-ma do những khó khăn về địa hình, khí hậu nhiệt đới, bệnh dịch, và sai lầm trong thiết kế. Hoa Kì đã thay Pháp, tổ chức đào kênh từ năm 1904. Kênh được đưa vào sử dụng từ năm 1914. Kênh này có tầm quan trọng đặc biệt đối với nền kinh tế và cả các hoạt động quân sự của quân đội Hoa Kì. Chính vì vậy, Hoa Kì đã tìm mọi cách để kiểm soát kênh Pa-na-ma. Từ năm 1904 đến năm 1979, Hoa Kì không những kiểm soát kênh đào mà còn chiếm giữ vùng kênh đào Pa-na-ma, diện tích tới 1430 km^2, mỗi bên kênh đào rộng 8 km. Vùng kênh đào đã thực sự là một căn cứ thương mại và quân sự quan trọng của Hoa Kì ở Trung Mĩ.

Do sự đấu tranh kiên quyết và bền bỉ của nhân dân Pa-na-ma, Hoa Kì đã phải kí Hiệp ước kênh đào Pa-na-ma năm 1977 và vùng kênh đào (do Hoa Kì kiểm soát) đã bị bãi bỏ năm 1979. Kênh đào được trao trả hoàn toàn cho nhân dân Pa-na-ma vào tháng 12 năm 1999.

(1) *Trọng tải dằn* : Trọng tải để giữ cho tàu được cân bằng và ổn định, đặc biệt là trong trường hợp tàu không chở hàng.