

Bài 49

VAI TRÒ, ĐẶC ĐIỂM VÀ CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN VÀ PHÂN BỐ NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI

I – MỤC TIÊU BÀI HỌC

Sau bài học, HS cần :

1. Về kiến thức

- Nắm được vai trò, đặc điểm của ngành giao thông vận tải và các tiêu chí đánh giá khối lượng dịch vụ của hoạt động vận tải.
- Thấy được ảnh hưởng của các nhân tố tự nhiên, kinh tế – xã hội đến sự phát triển và phân bố ngành giao thông vận tải cũng như sự hoạt động của các phương tiện vận tải. Trên cơ sở đó hiểu được ảnh hưởng tổng hợp, đồng thời của các nhân tố này trên từng vùng cụ thể.

2. Về kĩ năng

- Kĩ năng sơ đồ hoá một hiện tượng, một quá trình được nghiên cứu.
- Kĩ năng phân tích mối quan hệ qua lại và mối quan hệ nhân quả giữa các hiện tượng kinh tế – xã hội.
- Kĩ năng liên hệ thực tế ở Việt Nam và ở địa phương để hiểu được mức độ ảnh hưởng của các nhân tố tới sự phát triển và phân bố ngành giao thông vận tải.

II – THIẾT BỊ DẠY HỌC

- Một số hình ảnh về các hoạt động vận tải và các phương tiện vận tải đặc thù cho một số vùng tự nhiên trên thế giới.
- Bản đồ treo tường Kinh tế Việt Nam.

III – MỘT SỐ ĐIỂM CẦN LƯU Ý

- Giao thông vận tải là một ngành dịch vụ. Trước kia, khi phân chia nền sản xuất xã hội ra thành các ngành sản xuất vật chất và các ngành sản xuất phi vật chất, thì giao thông vận tải được gọi là ngành sản xuất vật chất đặc biệt.
- Thông qua hoạt động vận chuyển người và hàng hoá, ngành giao thông vận tải đảm bảo cho các mối liên hệ trong không gian, phục vụ sản xuất và sinh hoạt,

mối giao lưu kinh tế – xã hội giữa các vùng và giữa các nước. Sự phát triển giao thông vận tải có ý nghĩa hết sức to lớn trong phân công lao động theo lãnh thổ.

– Các điều kiện tự nhiên ảnh hưởng chủ yếu tới các khía cạnh kĩ thuật của sự phân bố và khai thác mạng lưới giao thông vận tải. Các điều kiện kinh tế – xã hội có ý nghĩa quyết định đối với sự phát triển và phân bố, cũng như sự hoạt động của ngành giao thông vận tải.

IV – TIẾN TRÌNH TỔ CHỨC DẠY HỌC

1. Gợi ý dạy mục I : **Vai trò và đặc điểm của ngành giao thông vận tải**

a) Có thể có các cách diễn đạt khác nhau về vai trò của ngành giao thông vận tải, chẳng hạn người ta hay nói : Giao thông vận tải làm nhiệm vụ nối sản xuất với sản xuất và nối sản xuất với tiêu dùng. Tuy nhiên, điểm then chốt trong vai trò của giao thông vận tải là :

- + Đảm bảo cho các quá trình sản xuất xã hội diễn ra liên tục và bình thường ;
- + Đảm bảo nhu cầu đi lại của nhân dân, giúp cho sinh hoạt được thuận tiện ;
- + Là nhân tố quan trọng trong phân bố sản xuất và phân bố dân cư ;
- + Thúc đẩy hoạt động kinh tế, văn hoá ở các vùng núi xa xôi ;
- + củng cố tính thống nhất của nền kinh tế, tăng cường sức mạnh quốc phòng ;
- + Tạo nên mối giao lưu kinh tế giữa các nước trên thế giới.

– Trong bài có nhận định về vai trò của giao thông vận tải đối với tổ chức lãnh thổ đời sống xã hội : *Những tiến bộ của ngành vận tải đã có tác động to lớn làm thay đổi sự phân bố sản xuất và phân bố dân cư trên thế giới.* Đây là một nhận định quan trọng. GV có thể dựa vào đó để đặt các câu hỏi : *Tại sao ? (Tại sao nói...), Như thế nào ? (... tác động như thế nào...).*

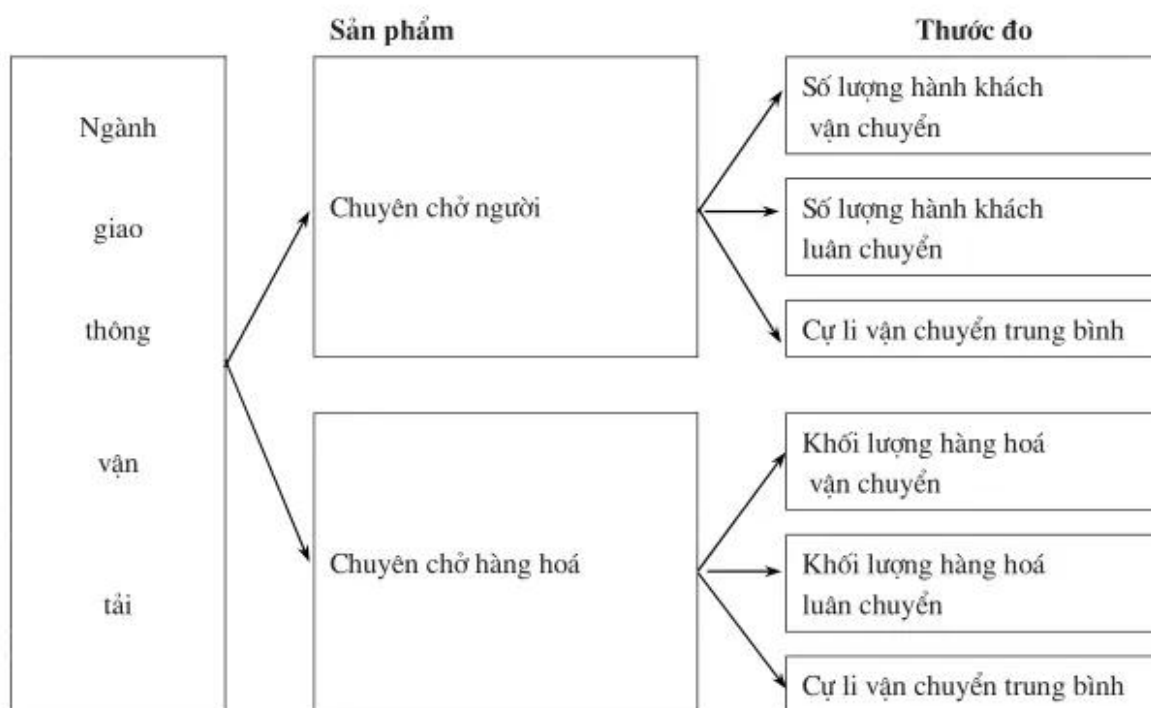
Những tiến bộ của ngành giao thông vận tải đã mở rộng các mối liên hệ vận tải và đảm bảo sự giao thông thuận tiện hơn giữa các địa phương trên thế giới. Những tiến bộ về khoa học kĩ thuật và quản lí làm cho tốc độ vận chuyển người và hàng hoá tăng lên, chi phí thời gian cho vận chuyển giảm xuống, đồng thời làm cho các chi phí vận chuyển giảm đáng kể trong khi mức độ tiện nghi, an toàn ngày càng cao. Vì vậy mà cơ sở sản xuất đặt ở các vị trí gần các tuyến vận tải lớn, các đầu mối giao thông vận tải, cũng đồng nghĩa là gần nguồn nguyên liệu và gần nơi tiêu thụ. Việc giảm đáng kể chi phí vận tải ở nhiều nước đã có

ảnh hưởng sâu sắc tới bức tranh phân bố của nhiều ngành sản xuất, nhất là các ngành đòi hỏi nhiều chi phí vận tải trong cơ cấu giá thành sản phẩm.

Có thể nói, với tốc độ vận tải nhanh hơn, thì quan niệm về khoảng cách trong không gian đã thay đổi căn bản. Chẳng hạn, ở các nước phát triển, khi hỏi về khoảng cách giữa hai địa điểm, người ta thường nói phải mất bao nhiêu giờ (phút) nếu đi bằng ô tô hay tàu hoả... mà không diễn đạt bằng km. Người ta dùng thời gian tiêu phí để đo khoảng cách mà không dùng các đơn vị đo khoảng cách thực sự.

GV có thể nhắc lại cho HS những xu hướng mới trong phân bố công nghiệp trên thế giới là các trung tâm công nghiệp lớn gắn với các cảng và sự phân bố công nghiệp hướng mạnh hơn tới các vùng ven biển. Dân cư lại không cần ở tập trung gần các công sở (nơi họ làm việc) hay gần các trung tâm thành phố, nơi cung cấp các dịch vụ đa dạng. Họ có thể ở xa hơn tại các vùng ngoại thành, cách xa nơi làm việc hàng chục km mà vẫn đi về hàng ngày. Chính điều này làm cho các thành phố lớn có thể phát triển trải rộng trên không gian và phát triển nhanh. Còn ở các vùng xa xôi, hẻo lánh, cũng nhờ có giao thông vận tải mà có thể di dân quy mô lớn đến khai khẩn tài nguyên...

b) Về đặc điểm của ngành giao thông vận tải có thể được sơ đồ hoá dưới dạng bảng như sau.



– Gợi ý trả lời câu hỏi : *Để phát triển kinh tế – xã hội miền núi, tại sao giao thông vận tải phải đi trước một bước ?*

- + Giao thông vận tải ở miền núi được phát triển sẽ thúc đẩy sự giao lưu giữa các địa phương ở miền núi vốn có nhiều trở ngại do địa hình, giữa miền núi với đồng bằng, nhờ thế sẽ giúp phá được thế "cô lập", "tự cấp tự túc" của nền kinh tế.
- + Sẽ có điều kiện khai thác các tài nguyên là thế mạnh to lớn của miền núi, hình thành được các nông, lâm trường, thúc đẩy sự phát triển của công nghiệp, đô thị, tăng cường sự thu hút dân cư từ đồng bằng lên miền núi.
- + Như vậy là sẽ thúc đẩy sự phân công lao động theo lãnh thổ, hình thành cơ cấu kinh tế ở miền núi. Các hoạt động dịch vụ (kể cả văn hoá, giáo dục, y tế) cũng có điều kiện phát triển.

2. Gợi ý dạy mục II : Các nhân tố ảnh hưởng tới phát triển và phân bố ngành giao thông vận tải

– GV cần khắc sâu, củng cố ở HS quan niệm rằng dù các điều kiện tự nhiên có quan trọng đến đâu, thì các nhân tố kinh tế – xã hội vẫn có vai trò quyết định tới sự phát triển và phân bố sản xuất. Điều này càng cần quán triệt khi xem xét các ngành dịch vụ, trong đó có ngành giao thông vận tải.

– Khi phân tích nhận định của SGK rằng các điều kiện tự nhiên quy định sự có mặt và vai trò của một số loại hình giao thông vận tải, GV cho HS lấy một số ví dụ cụ thể.

Khi giảng về các điều kiện tự nhiên có ảnh hưởng lớn đến công tác thiết kế và khai thác các công trình giao thông vận tải, GV nên bắt đầu từ những tác động của địa hình. GV đưa ra các thí dụ về việc con người đã làm hàng loạt cầu lớn, đường hầm dài để khắc phục các trở ngại về địa hình. Chẳng hạn, trên khắp thế giới có khoảng 100 chiếc cầu lớn dài trên 2000 m bắc qua sông, hồ, vịnh biển và vượt qua vùng núi, địa hình chia cắt. Hai chiếc cầu dài nhất thế giới là cầu Pon-sa-trên I (38422 m) và Pon-sa-trên II (38352 m) dành cho ô tô bắc qua hồ Pon-sa-trên ở thành phố Niu Ooc-lê-an (bang Lu-i-di-a-na, Hoa Kỳ). Cầu Tan-ghen-xi-a-lê (8000 m) ở thành phố Mi-la-nô (I-ta-li-a) dành cho giao thông thành phố trên núi. Cầu Nam Kinh bắc qua sông Trường Giang dài 6722 m dành cho ô tô và tàu hoả. Cầu Thăng Long ở nước ta bắc qua sông Hồng cũng là cầu lớn, dành cho ô tô và tàu hoả, dài 5500 m. Các hầm đường sắt dài trên 10.000 m thì cũng có trên 30 chiếc, và những năm gần đây, người ta còn làm nhiều hầm dành cho đường ô tô.

Đường hầm Đê-la-oe A-quá-đác (Delaware Aqueduct, 1944), ở bang Niu Ioc dài 137 km là đường hầm dài nhất thế giới.

Hầm đường sắt dài nhất thế giới là hầm Xáy-can (Seikan) ở Nhật Bản, 53,6 km, nối đảo Hôn-su và đảo Hóc-cai-đô qua eo biển Su-ga-ru (Tsugaru Strait).

Chuỗi đường hầm dành cho xe có động cơ gồm 13 km hầm Frê-giuy (Fréjus), xuyên qua đèo Fréjus ở dãy An-pơ giữa Pháp và I-ta-li-a, và một đường hầm dài 16,92 km qua đèo Xanh Gô-ta ở Thụy Sĩ vào thời điểm hoàn thành (năm 1980) là đường hầm đường cao tốc dài nhất thế giới.

Đường hầm qua eo biển Măng-sơ nối Ca-le (Calais) của Pháp và Phôn-ke-xtôn (Anh) dài 50 km được đưa vào khai thác năm 1994 là một đường hầm rất hiện đại, đỉnh cao của khoa học và công nghệ.

Đối với vận tải đường sắt, mặc dù phải chi phí lớn để làm các hầm xuyên núi, hiệu quả kinh tế vẫn cao hơn nhiều so với làm đường vòng. Vì vậy, có những đường hầm lớn, được xây dựng ngay từ cuối thế kỉ XIX ở châu Âu. Đường hầm Mông Xê-nit (Mont Cenis, 1871), qua dãy An-pơ nối Pháp và I-ta-li-a, dài 13,7 km là hầm đường sắt đầu tiên trên thế giới. Đường hầm Xanh Gô-ta (15 km) nối Ba-den (Thụy Sĩ) với Mi-la-nô (I-ta-li-a) đưa vào sử dụng năm 1882. Hầm đường sắt Sim-plon (hoàn thành năm 1922), xuyên qua dãy An-pơ giữa Thụy Sĩ và I-ta-li-a, dài 19,8 km cũng là một công trình nổi tiếng thế giới. Về con đường hầm xuyên núi này, GV nên đọc cuốn "*Những công trình vĩ đại của nhân loại*", tác giả Rơ-nê Poa-ri-ê (René Poirier), biên dịch Phạm Quý Điềm, NXB Trẻ, 2001, tr. 287 – 304.

GV nên tìm đọc "*Giáo trình địa lí kinh tế – xã hội Việt Nam*" tập 1, của các tác giả Nguyễn Việt Thịnh, Đỗ Thị Minh Đức, NXB Giáo dục, 2003, tr. 184 – 190 để tìm thêm các ví dụ sinh động liên quan đến tác động của các nhân tố tự nhiên tới ngành giao thông vận tải nước ta.

– GV có thể trình bày các mục tuần tự như trong SGK, nhưng cũng có thể phát triển nội dung từ những câu hỏi giữa bài, sau đó làm nhiệm vụ khái quát hoá, tổng kết. Chẳng hạn, từ việc trả lời câu hỏi "*Mạng lưới sông ngòi dày đặc ở nước ta có ảnh hưởng như thế nào đến ngành giao thông vận tải*", GV có thể rút ra các nhận xét củng cố hai nhận định nêu trước đó về vai trò của các điều kiện tự nhiên.

+ Mạng lưới sông ngòi dày đặc thuận lợi cho ngành vận tải đường sông (chính vì thế ở nước ta vận tải đường sông có khối lượng vận chuyển hàng hoá đứng thứ hai sau đường bộ – như bảng số liệu trong bài đã chỉ rõ).

+ Mạng lưới sông ngòi dày đặc lại không thuận lợi cho vận tải đường ô tô và đường sắt, đòi hỏi phải làm nhiều cầu, phà... và dễ gây tắc nghẽn giao thông trong mùa lũ. Điều này rất rõ đối với các tuyến đường chạy theo hướng Bắc – Nam (Quốc lộ 1A, đường sắt Thống Nhất).

– Để trả lời câu hỏi giữa bài "*Điều kiện tự nhiên khắc nghiệt ở các hoang mạc nhiệt đới ảnh hưởng đến ngành giao thông vận tải như thế nào*" HS cần tái hiện các kiến thức về vùng hoang mạc nhiệt đới (đã học ở phần Địa lí tự nhiên đại cương) kết hợp với nội dung đã học ở phần trên :

+ Ở hoang mạc không có điều kiện phát triển ngành vận tải đường sông và đường sắt.

+ Vận tải bằng ô tô cũng trở ngại do cát bay, bão cát sa mạc. Phương tiện vận tải phải có thiết kế đặc biệt để chống lại cái nóng dữ dội và để tránh ăn mòn do cát bay.

+ Vận tải bằng trực thăng có ưu việt.

+ Vận tải bằng gia súc (lạc đà) là phổ biến.

– Trong tiểu mục 2. *Các điều kiện kinh tế – xã hội, cách triển khai nội dung cũng theo mạch như trong tiểu mục 1. Các điều kiện tự nhiên.* GV có thể giảng dạy theo cách kết hợp giữa quy nạp và diễn dịch để làm tăng hiệu quả. Chẳng hạn, khi giảng mục a) GV cho HS đọc SGK và rút ra hai nhận xét về ảnh hưởng của các ngành kinh tế khác tới ngành giao thông vận tải :

+ Khách hàng của ngành GTVT.

+ Trang bị cơ sở vật chất kĩ thuật cho ngành GTVT.

Sau đó, GV cho HS trả lời câu hỏi giữa bài : "*Sự phát triển các trung tâm công nghiệp lớn và sự tập trung hoá lãnh thổ sản xuất công nghiệp có ảnh hưởng như thế nào đến sự hoạt động của ngành giao thông vận tải ?*". Câu trả lời là : Sự phát triển các trung tâm công nghiệp lớn và sự tập trung hoá lãnh thổ sản xuất công nghiệp sẽ làm tăng nhu cầu vận chuyển nguyên, nhiên, vật liệu và sản phẩm, làm mở rộng vùng cung cấp nguyên, nhiên liệu và vùng tiêu thụ sản phẩm. Như vậy là sự phát triển các trung tâm công nghiệp lớn và sự tập trung hoá lãnh thổ công nghiệp sẽ làm tăng khối lượng hàng hoá vận chuyển và luân chuyển, làm tăng cự li vận chuyển.

GV cho HS quan sát trên Bản đồ kinh tế Việt Nam mạng lưới giao thông vận tải ở Đồng bằng sông Hồng, nhận xét về mật độ mạng lưới giao thông vận tải,

các loại hình vận tải, và dự đoán cả hướng và cường độ của các luồng vận chuyển giữa các trung tâm kinh tế ở đồng bằng này.

Cuối cùng, GV chốt lại ở kiến thức : *Sự phát triển và phân bố các ngành kinh tế quốc dân có ý nghĩa quyết định đối với sự phát triển và phân bố, cũng như sự hoạt động của ngành giao thông vận tải.*

– Giao thông vận tải thành phố là tổng thể những loại vận tải khác nhau, làm nhiệm vụ vận chuyển hành khách, sản phẩm và hàng hoá trên địa bàn thành phố và vùng ngoại ô trong phạm vi của các chùm đô thị và thực hiện các công việc có quan hệ với việc bảo đảm vệ sinh môi trường (các xe thu gom rác, xe quét tuyết...) và phòng hoả (xe cứu hoả). Trong bài này chỉ nhấn mạnh vai trò vận chuyển hành khách trong phạm vi các thành phố lớn và các chùm đô thị – hoạt động quan trọng và nổi bật nhất trong giao thông vận tải thành phố.