

## Bài 50

# ĐỊA LÍ CÁC NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI (tiếp theo)

### I – MỤC TIÊU BÀI HỌC

Xem ở tiết trước.

### II – THIẾT BỊ DẠY HỌC

- Bản đồ Giao thông vận tải thế giới.
- Hình 50.5 trong SGK (phóng to).
- Một số hình ảnh về các phương tiện vận tải và hoạt động của các đầu mối giao thông vận tải tiêu biểu.

### III – MỘT SỐ ĐIỂM CẦN LƯU Ý

– Vận tải bằng đường sông có ưu điểm là rẻ, thích hợp với hàng nặng và công kênh, không yêu cầu vận chuyển nhanh. Sự phân bố mạng lưới đường sông phụ thuộc vào các lưu vực sông lớn.

– Ngành vận tải đường biển dẫn đầu về khối lượng luân chuyển hàng hoá. Hoạt động hàng hải sầm uất giữa hai bờ Đại Tây Dương. Hoạt động hàng hải ở Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương đang trở nên nhộn nhịp hơn.

– Ngành hàng không rất trẻ, có ưu điểm nổi bật là tốc độ cao, nên có vai trò đặc biệt trong vận tải hành khách quốc tế. Các cường quốc về hàng không là Hoa Kỳ, Anh, Pháp, Nga.

### IV – TIẾN TRÌNH TỔ CHỨC DẠY HỌC

#### 1. Gợi ý dạy mục IV : **Đường sông, hồ**

Khi giảng về ngành vận tải đường sông, hồ, GV cho HS đọc SGK, rồi đặt câu hỏi :

*Hãy nêu đặc điểm phân bố ngành vận tải đường sông, hồ.*

– Phải có các dòng sông lớn, có giá trị về vận tải thuỷ (tạo ra các thuỷ đạo tự nhiên). Các hệ thống sông nối với nhau một cách tự nhiên ấy tạo thành lưu vực vận tải.

– Có các cơ sở kinh tế phân bố dọc theo các dòng sông, hình thành nên các cảng sông.

– Các khu vực phát triển vận tải đường sông quan trọng trên thế giới đều có các kênh đào nối các lưu vực vận tải với nhau.

Vì thế, có thể nhớ được khá dễ dàng các khu vực có ngành đường sông rất phát triển : châu Âu, LB Nga, Hoa Kỳ và Ca-na-đa.

*Tại sao phải nhấn mạnh đến vai trò của các kênh đào ?*

Đó là vì nhờ có các kênh đào mà các lưu vực vận tải được nối với nhau. Hơn nữa, các kênh đào được xây dựng vượt qua các trở ngại về địa hình (đó chính là khu vực chia nước ngăn cách các lưu vực sông) và cần phải có những giải pháp kĩ thuật mới thực hiện được. Chẳng hạn, ở những chỗ cần vượt qua đường phân thủy, người ta đào kênh theo kiểu bậc thang. Cuối mỗi bậc xây một cống hầm (âu tàu), ở hai bên có các cửa đi lại để cho tàu vào cống và các cửa van. Người ta làm cho mực nước trong cống cân bằng với mực nước ở bậc trên hoặc bậc dưới kênh bằng cách lần lượt mở các cửa van dưới hay van trên (theo nguyên tắc bình thông nhau). Tàu thủy cũng lên cao hay hạ thấp cùng mực nước.

GV cho HS quan sát hình 50.4 trong SGK (Kênh đào Von-ga – Đôn) và thấy rằng để qua khu vực phân thủy, thì sườn phía sông Von-ga có 9 âu tàu, còn về phía sông Đôn có 4 âu tàu.

GV cho HS đọc các trích mảnh bản đồ châu Âu, Hoa Kỳ (vẽ lại từ bản đồ thế giới) để thấy rõ mạng lưới giao thông đường sông và các kênh đào ở các khu vực này. GV cũng có thể cho HS thấy thêm các đường thủy sầm uất trên vùng Hồ Lớn giữa Hoa Kỳ và Ca-na-đa. Phần mô tả sinh động tuyến đường thủy này có trong cuốn "*Cơ sở địa lí kinh tế – xã hội*" của Nguyễn Minh Tuệ, Nguyễn Việt Thịnh, Đỗ Thị Minh Đức, NXB ĐHSP HN, năm 1990 và được in lại trong cuốn "*Địa lí kinh tế – xã hội đại cương*" của Nguyễn Minh Tuệ, Nguyễn Việt Thịnh, Lê Thông, ĐHSP HN, 2005.

Hồ Lớn gồm 5 hồ là Hồ Thượng, hồ Mi-si-gân, hồ Hu-rôn, hồ Ê-ri và hồ Ô-n-ta-ri-ô. Diện tích các hồ này là 245.050 km<sup>2</sup>, bằng cả diện tích nước Anh, mực nước sâu trung bình 200 m. Nhờ có các kênh đào, hệ thống hồ này thông với các sông Mi-xi-xi-pi ở phía tây, sông Ô-hai-ô ở phía nam, sông Xanh Lo-răng ở phía đông bắc, sông Hơt-xơn ở phía đông, kết thành mạng lưới đường thủy dày đặc ở một nửa diện tích nước Hoa Kỳ và một tuyến vận tải thuận lợi giữa Hoa Kỳ và Ca-na-đa. Tàu thủy từ Si-ca-gô bên bờ hồ Mi-si-gân có thể đến được Niu Ioc bên bờ Đại Tây Dương qua sông Xanh Lo-răng hay theo sông Mi-xi-xi-pi đến được cảng Niu Ooc-lê-an bên bờ vịnh Mê-hi-cô.

Hồ Lớn nằm ở khu vực kinh tế phát triển bậc nhất của Hoa Kỳ và Ca-na-đa. Xung quanh Hồ Lớn có các thành phố công nghiệp lớn của Hoa Kỳ như Si-ca-gô, Đu-lut, Đi-troi, Cli-vơ-len, Mi-lu-ô-ki ; các thành phố lớn của Ca-na-đa như Ha-min--ton, Xô-xen Ma-ri, Môn-rê-an... Các luồng hàng chủ yếu trên hệ thống giao thông Hồ Lớn là các loại quặng, nguyên liệu công nghiệp.

## 2. Gợi ý dạy mục V : Đường biển

*Ngành vận tải đường biển* là phần nội dung nên được dành nhiều thời gian hơn trong tiết học.

Trước hết, GV cho HS thấy rằng vận tải đường biển đảm bảo phần rất lớn trong vận tải hàng hoá quốc tế. Việc buôn bán giữa ba trung tâm kinh tế lớn nhất thế giới là EU, Hoa Kỳ và Nhật Bản đều được thực hiện chủ yếu bằng đường biển (vì sự ngăn cách của đại dương và do chuyên chở bằng máy bay có cước phí quá cao). Như vậy, sự phát triển của đường biển gắn rất chặt với sự mở rộng buôn bán quốc tế.

GV cũng có thể sử dụng một số tài liệu về lịch sử ngành hàng hải thế giới để làm phong phú thêm hiểu biết của HS, cho các em thấy rõ hơn sự phát triển của ngành này gắn liền với sự phát triển của thương mại quốc tế như thế nào.

GV giải thích cho HS biết tại sao việc chở dầu bằng các tàu chở dầu lớn (tanke) luôn luôn đe dọa gây ô nhiễm biển và đại dương, nhất là các vùng nước gần các cảng.

Trên thế giới có hàng trăm tàu chở dầu trọng tải trên 100 nghìn tấn đang hoạt động. Tàu chở dầu chở hơn 300 loại dầu mỏ, sản phẩm dầu mỏ và mỡ. Mỗi khi lấy hàng, người ta xả hơi nước, nước nóng vào các khoang để rửa tàu. Nước và cặn bẩn được trút xuống biển. Và đó là nguyên nhân chính làm ô nhiễm biển, nhất là các vùng nước gần các cảng. Theo đánh giá của UNEP (Chương trình về môi trường của Liên Hợp Quốc), hàng năm chừng 1,6 triệu tấn dầu mỏ đã trút xuống biển từ các con tàu, trong đó chừng 1,1 triệu tấn là từ nước rửa các khoang tàu và nước trọng tải dần thường xuyên được trút xuống biển, còn lại chừng 500 nghìn tấn là do sự cố của các tàu chở dầu.

Hải cảng là phần quan trọng nhất trong phân tích sự phân bố của ngành vận tải đường biển. GV nêu chức năng của cảng và vai trò của nó đối với hoạt động của ngành đường biển và sự thu hút công nghiệp.

Sự tồn tại và phát triển của một cảng phụ thuộc vào :

– Vị trí thuận lợi để xây dựng cảng (có cảng trên sông, cảng ở các vịnh biển...);

– Có hậu phương cảng ;

– Có vùng tiền cảng ("đối tác" của cảng).

Sau những dẫn dắt này, GV yêu cầu HS trả lời câu hỏi giữa bài :

*Tại sao phần lớn các hải cảng lớn trên thế giới lại phân bố chủ yếu ở hai bờ Đại Tây Dương ?*

– Hai bờ Đại Tây Dương (chủ yếu là Bắc Đại Tây Dương) là hai trung tâm kinh tế lớn nhất thế giới (EU và Bắc Mỹ) : các cảng ở đây vừa có hậu phương cảng rộng lớn và phát triển, vừa có vùng tiền cảng rất phát triển.

– Rôt-tec-đam là cảng lớn nhất của EU, là cửa ngõ ra biển thuận tiện nhất của EU (các tuyến đường sắt, đường sông và cả đường ô tô xuyên lục địa châu Âu đều dẫn đến Rôt-tec-đam). Sự phát triển kinh tế của EU đã làm cho Rôt-tec-đam trở thành hải cảng lớn nhất thế giới.

GV cho HS khai thác lược đồ trong SGK để thấy rõ các luồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển chủ yếu trên thế giới hiện nay. HS cũng cần xác định được một số cảng biển lớn được ghi trên lược đồ.

Phần về các kênh biển sẽ được củng cố qua bài thực hành, nên GV chỉ cần chỉ trên bản đồ vị trí của các kênh biển này mà không cần dành nhiều thời gian cho mục này.

### **3. Gợi ý dạy mục VI : Đường hàng không**

Giao thông vận tải đường hàng không : GV cần nhấn mạnh rằng ngành hàng không phát triển đòi hỏi phải có công nghệ tiên tiến nhất. Vì vậy, chỉ có các cường quốc về kinh tế và công nghệ thì mới là các cường quốc về hàng không.

GV cũng có thể sử dụng một số tài liệu lịch sử phát triển ngành hàng không để khắc hoạ sự phát triển rất nhanh của ngành vận tải này.