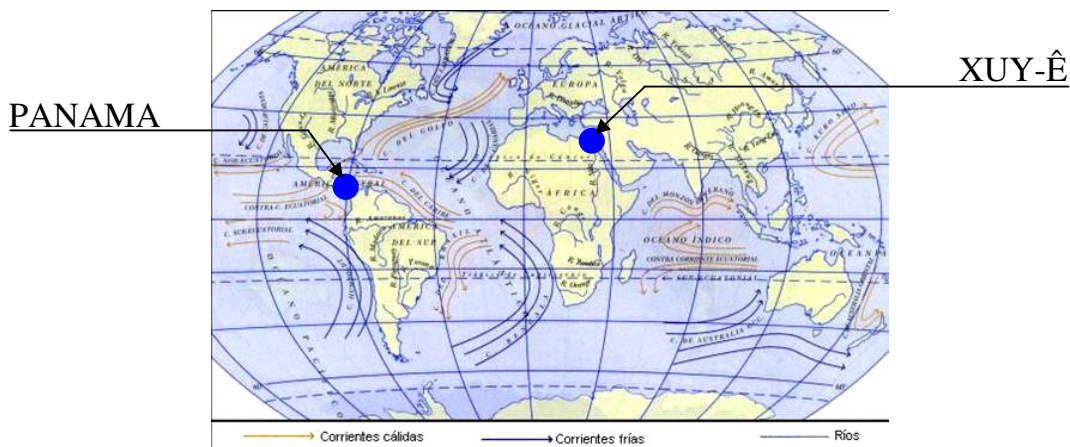
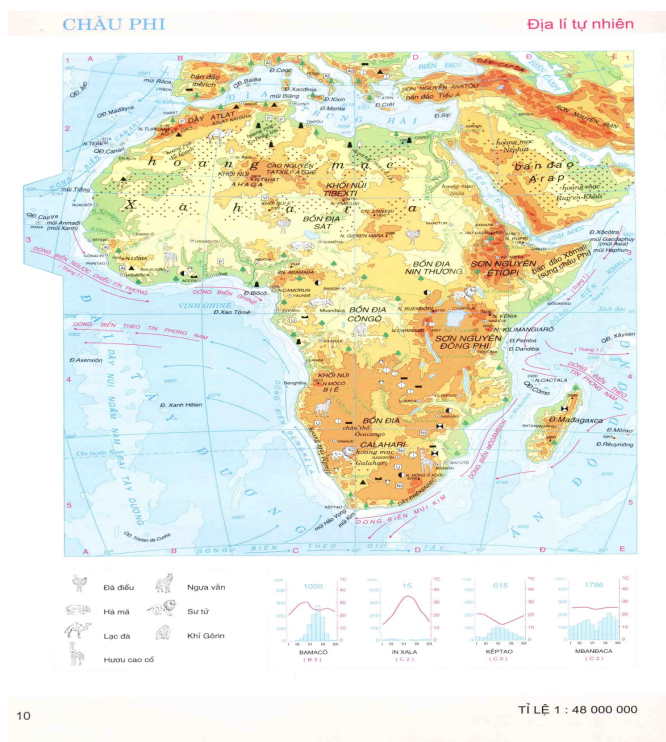


## BÁO CÁO NGẮN VỀ KÊNH ĐÀO XUY-Ê VÀ PANAMA



Kênh đào Xuy-ê và Panama là hai công trình thế kỷ do chính bàn tay con người tạo ra với mục đích giao thương, vận chuyển hàng hóa. Ngày nay nó trở thành vị trí chiến lược vô cùng quan trọng và xức danh là hai kỳ quan nhân tạo của thế giới.

### A. KÊNH ĐÀO XUY-Ê



Kênh đào Xuy-ê (thuộc Ai Cập) là kênh giao thông nhân tạo chạy từ phía Bắc tới phía Nam đi ngang qua eo Xuy-ê tại phía Đông Bắc Ai Cập, nó nối Địa Trung Hải với Vịnh Xuy-ê, một nhánh của Biển Đỏ.

Kênh đào cung cấp một lối đi tắt cho những con tàu đi qua cảng Châu Âu- Châu Mỹ đến những cảng phía Nam Châu Á, cảng phía Đông Châu Phi và Châu Đại Dương.

Kênh đào Xuy-ê dài 163 km, khúc hẹp nhất là 60 m, và độ sâu tại đó là 16 m đủ khả năng cho tàu lớn 150.000 tấn qua được. Có lẽ vào khoảng những năm 1878 tới 1839 trước Công Nguyên vào triều đại vua Senusret III đã có một kênh đào đồng tây nối sông Nil với Biển Đỏ phục vụ giao thông bằng những con thuyền đáy bằng đẩy sào và cho phép việc giao thương giữa Biển Đỏ và Địa Trung Hải. Có nhiều dấu vết cho thấy con kênh này đã tồn tại vào thế kỷ 13 trước Công Nguyên vào thời kỳ vua Ramesses II.

Con kênh này đã không đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế Ai Cập lúc bấy giờ và nhanh chóng bị lãng quên. Theo sử sách Hy Lạp, vào khoảng những năm 600 trước Công Nguyên, vua Hy Lạp Necho II đã nhận thấy tầm quan trọng của kênh này và cho tu sửa lại nó. Tuy nhiên con kênh chính thức được hoàn thành bởi vua Darius I của Ba Tư. Ông đã hoàn thành con kênh sau khi chiếm Ai Cập và đã mở rộng nó đủ để cho phép hai tàu chiến trieme tránh nhau trong kênh và hành trình trong kênh mất 4 ngày.

Vào cuối thế kỉ 18 Napoléon Bonaparte, trong khi ở Ai Cập, đã có ý định xây dựng một kênh đào nối giữa Biển Đỏ và Địa Trung Hải. Nhưng kế hoạch này của ông đã bị bỏ ngay sau những cuộc khảo sát đầu tiên bởi theo những tính toán sai lầm của các kỹ sư thời bấy giờ thì mực nước Biển Đỏ cao hơn Địa Trung Hải tới 10 m.

Vào khoảng năm 1854 và 1856 Ferdinand de Lesseps, phó vương Ai Cập đã mở một công ty kênh đào nhằm xây dựng kênh đào phục vụ cho đội thương thuyền dựa theo thiết kế của một kiến trúc sư người Úc Alois Negrelli. Sau đó với sự hậu thuẫn của người Pháp công ty này được phát triển trở thành công ty kênh đào Xuy-ê vào năm 1858.



Công việc sửa chữa và xây mới kênh được tiến hành trong gần 11 năm. Hầu hết công việc được tiến hành bởi những lao động khổ sai người Ai Cập. Người ta ước tính luôn có một lực lượng 30.000 người lao động trên công trường và cho đến khi hoàn thành, gần 120.000 người đã bỏ mạng tại đây.

Người Anh đã ngay lập tức nhận ra kênh đào này là một tuyến buôn bán quan trọng và việc người Pháp nắm quyền chi phối con kênh này sẽ là mối đe dọa cho những lợi ích kinh tế, chính trị của Anh trong khi đó lực lượng hải quân của Anh lúc bấy giờ là lực lượng mạnh nhất trên thế giới. Vì vậy chính phủ Anh đã chính thức chỉ trích việc sử dụng lao động khổ sai trên công trường và gửi một lực lượng người Ai Cập có vũ trang kích động nổi loạn trong công nhân khiến công việc bị đình trệ.

Tức giận trước thái độ tham lam của Anh, phó vương de Lesseps đã gửi một bức thư tới chính phủ Anh chỉ trích sự bất nhân của nước Anh khi một vài năm trước đó trong công trình xây dựng đường sắt xuyên Ai Cập đã làm thuyệt mạng 80.000 lao động khổ sai Ai Cập.

Lần đầu tiên dư luận thế giới lên tiếng hoài nghi về việc cổ phiếu của công ty kênh đào Xuy-ê đã không được bán công khai. Anh, Mỹ, Úc, Nga đều không có cổ phần trong công ty này. Tất cả đều được bán cho người Pháp.

Kênh đào cuối cùng cũng được hoàn thành vào ngày 17 tháng 11 năm 1869 mặc dù đã rất nhiều xung đột chính trị và sự cố kỹ thuật xung quanh công trình. Tổng chi phí đã đội hơn 2 lần so với dự tính ban đầu của các kỹ sư.



Kênh đào ngay lập tức làm ảnh hưởng trực tiếp, sâu sắc đến ngành vận tải thế giới. Kết hợp với đường sắt xuyên Mỹ hoàn thành 6 tháng trước đó, nó cho phép hàng hoá đi vòng quanh thế giới trong một thời gian kỷ lục. Nó cũng góp phần quan trọng trong việc mở

rộng thuộc địa của Châu Âu tại Châu Phi. Những khoản nợ khổng lồ đã buộc người kế nhiệm Phó vương Ai Cập bán lại cổ phần trị giá 4 triệu bảng của mình cho người Anh. Tuy nhiên người Pháp vẫn nắm giữ phần lớn cổ phần chi phối.

Vào năm 1888 một hội nghị ở Constantinople đã tuyên bố kênh đào là một khu vực trung lập và yêu cầu quân đội Anh bảo vệ kênh đào trong suốt cuộc nội chiến ở Ai Cập. Sau đó căn cứ vào hiệp ước với Ai Cập năm 1936 Anh đã đòi quyền kiểm soát kênh đào. Cuối cùng vào năm 1954 Chính quyền Ai Cập đã phủ nhận hiệp ước 1936 và nước Anh buộc phải từ bỏ quyền kiểm soát kênh.

Năm 1956 tổng thống Ai Cập tuyên bố quốc hữu hoá kênh và ý định xây dựng một căn cứ quân sự ở dọc kênh. Hành động này của Ai Cập được hậu thuẫn bởi Liên Xô và đã gây lo ngại sâu sắc cho Mỹ, Anh, Pháp và Israel. Vào năm 1957, Liên Hợp Quốc đã cử lực lượng gìn giữ hòa bình tới đây để bảo đảm tính trung lập của kênh.

Kênh bị đóng cửa một lần duy nhất từ 1967 tới 1975 trong cuộc Chiến tranh Ả Rập - Israel.

Cho tới năm 1967, năm xảy ra chiến tranh giữa Israel và Ai Cập, gần 15% các luồng hàng viễn dương và trên 20% các luồng hàng vận chuyển dầu mỏ và sản phẩm dầu mỏ thế giới đã được vận chuyển qua kênh đào

**\* Lợi ích của kênh Xuy-ê:**

- Giảm cước phí vận chuyển, tăng khả năng cạnh tranh của hàng hoá.
- Tránh được ảnh hưởng của thiên tai
- Đem lại nguồn thu lớn cho Ai-cập thông qua thuế hải quan
- Thúc đẩy giao lưu kinh tế giữa châu Âu, châu Phi, châu Á...

**\* Những tổn thất kinh tế khi kênh đào bị đóng cửa:**

+ Đối với Ai-cập:

- Mất đi khoản thu lớn từ thuế hải quan.
- hạn chế sự giao lưu kinh tế giữa Ai-cập với các nước trên thế giới.

+ Đối với các nước ven Địa Trung Hải và biển Đen.

- Chi phí vận chuyển hàng hoá tăng lên, khả năng cạnh tranh hàng hoá giảm mạnh.
- Rủi ro trong quá trình vận chuyển tăng.



## B. KÊNH ĐÀO PANAMA

Năm 1502 Cristobal Colon đến Panama. Tám năm sau, vào năm 1510, thực dân Tây Ban Nha bắt đầu đô hộ Panama. Vào lúc đó, việc làm một con đường qua Panama là rất có lợi cho việc vận chuyển hàng hoá từ các thuộc địa Nam Mỹ về mẫu quốc. Chính vì vậy, vào năm 1534 Vua Carlos V đã ra lệnh thực hiện những nghiên cứu đầu tiên về địa hình để xây dựng một kênh đào dài 80 km tại Panama. Tuy nhiên, việc xây dựng công trình này đã vượt quá khả năng của thời kỳ đó.



Hơn 3 thế kỷ sau, bá tước người Pháp Ferdinand de Lesseps, người xây kênh đào Suez từ năm 1859 đến 1869, đã lập Công ty Quốc tế Kênh đào liên đại dương Panama với mục tiêu xây dựng kênh đào tại Panama. Năm 1880, bá tước Lesseps khởi công công trình, bán ngân phiếu và cổ phần để huy động vốn. Tuy nhiên, việc xây dựng kênh đào gặp nhiều trở ngại về địa hình, khí hậu cũng như những thiếu sót trong quản lý dẫn đến phá sản về tài chính vào năm 1889.

Năm 1894, Tân Công ty Kênh đào Panama của Pháp được thành lập để tiếp tục các nỗ lực của Lesseps. Một ủy ban kỹ thuật đã nghiên cứu các đặc điểm địa hình, địa chất, thủy văn của Panama và đề xuất xây dựng kênh đào theo các cửa để có thể kiểm soát được mực nước dâng của hồ Chagres và giảm số lượng các hố đào trong công đoạn xây dựng. Lần cố gắng thứ hai này cũng không thành công. Thiếu sự giúp đỡ về tài chính của chính phủ và tư nhân, hết vốn, các đại diện của Tân Công ty của kênh đào Panama buộc phải bán lại cho chính phủ Mỹ quyền sở hữu và xây dựng kênh đào vào năm 1904 với giá 40 triệu đô la.

Năm 1903, Panama sau khi giành độc lập khỏi Colombia đã ký hiệp định Hay-Bunau Varilla, qua đó Panama đồng ý để cho Mỹ thực hiện việc xây dựng một kênh đào liên đại dương đi qua Panama. Người Mỹ tiếp tục công trình vào năm 1904 với lực lượng lao động hơn 75 nghìn người và đầu tư tài chính 400 triệu đô la. Cũng như với người Pháp, công trình tiếp tục gặp phải nhiều khó khăn: công nhân mắc bệnh nhiệt đới, công trình bị sụt lở liên tục, nhiều hố đào phức tạp, các cửa kênh đào kích cỡ lớn, nhập nguyên liệu, tổ chức và đào tạo nhân công khó khăn... Tuy nhiên, các trở ngại dần được tháo gỡ. Thượng tá William Crawford Gorgas và nhóm bác sĩ của ông đã triệt tận gốc bệnh sốt vàng da và khống chế được bệnh sốt rét. Kỹ sư trưởng John F. Stevens và cộng sự đã thành lập được hệ thống cung ứng và tổ chức được một hệ thống đường sắt để vận chuyển nguyên liệu đá được đào lên từ các hố đào. Thượng tá George Washington Goethals chỉ huy đào đoạn cắt Culebra, thiết kế những bản vẽ cuối cùng và xây dựng các cửa kênh của đập nước Gatun hiện nay.



Kênh đào Panama khánh thành ngày 15 tháng 8 năm 1914, nằm dưới sự quản lý và vận hành của chính phủ Mỹ. Một chương trình bảo dưỡng nâng cấp cơ sở hạ tầng nghiêm ngặt được lập ra để giữ cho kênh đào trong điều kiện hoạt động tốt nhất.

Năm 1977 Panama và Mỹ ký hiệp định Torrijos-Carter, quy định lộ trình huỷ bỏ Khu vực kênh đào đặc quyền của Mỹ, tăng nhân lực Panama vào việc quản lý kênh đào và chuyển nhượng dần kênh đào cho Panama. Thực hiện hiệp định Torrijos-Carter, Panama đã tiếp quản hoàn toàn kênh đào vào 12 giờ trưa ngày 31 tháng 12 năm 1999.

Theo Điều luật 19 ngày 11 tháng 7 năm 1997, Ban quản lý Kênh đào Panama (ACP) là cơ quan trực thuộc chính phủ Panama, chỉ đạo bởi một Giám đốc và một Phó Giám đốc dưới sự kiểm soát của Hội đồng quản trị gồm 11 người. ACP chịu trách nhiệm quản lý, vận hành, bảo dưỡng, nâng cấp và hiện đại hoá kênh đào, cũng như các hoạt động và dịch vụ kết nối với mục đích bảo đảm hoạt động an toàn, liên tục, có hiệu quả và đem lại lãi suất.

Kênh đào Panama dài 80km nối liền Đại tây dương và Thái bình dương, đi xuyên qua một trong những địa điểm hẹp nhất của dải đất Trung Mỹ, nơi thấp nhất của dãy núi chính nối liền Bắc và Nam Mỹ. Một con tàu trung bình sẽ mất khoảng 8 đến 10 giờ để đi qua kênh. Trong thời gian đó, hành khách có cơ hội để quan sát quy trình hoạt động của một trong những kỳ quan của kiến trúc hiện đại.

Kênh đào được cấu thành bởi các bộ phận chính: Hồ Gatun, đoạn cắt Culebra và ba bộ âu tàu: Miraflores và Pedro Miguel ở phía Thái Bình dương, Gatun ở phía Đại Tây dương.

Hồ Gatun là hồ nhân tạo trải rộng 423km vuông, là nơi tàu thuyền đi qua 37.8km từ cửa kênh Gatun đến mỏm phía Bắc của đoạn cắt Culebra. Hồ được tạo ra bằng việc xây dựng âu tàu Gatun trên dòng chảy của sông Chagres. Để tăng khả năng tích trữ của hồ Gatun và khả năng hoạt động của kênh đào, tháng 3 năm 2002, Ban quản lý kênh đào Panama bắt đầu tiến hành đào sâu thêm đường đi của tàu thuyền và nâng khả năng cung cấp nước của kênh đến hơn 300 triệu galông mỗi ngày.

Đoạn cắt Culebra dài 13.7km, là một công trình được đào phần lớn trên nền đá rắn và chất liệu cứng. Ban đầu, nhánh sông được đào với 92m chiều rộng, đến tháng 11 năm 2001 được mở rộng ra 192m ở đoạn thẳng và 222m ở đoạn cong, đủ để lưu thông 2 tàu cỡ rộng, loại Panamax.

Kênh đào sử dụng một hệ thống âu tàu và cửa nước, phân chia theo đường vào và đường ra. Các âu tàu và cửa nước hoạt động như những thang máy: tàu thuyền được nâng lên từ mực nước biển (phía Thái Bình dương hoặc Đại Tây dương) cho đến khi bằng mực nước hồ Gatun (cao 26m so với mực nước biển). Bằng cách này tàu có thể tiếp tục đi qua hồ Gatun và được hạ xuống tới mực nước biển ở hệ thống âu tàu phía đầu bên kia của kênh đào và đi ra biển. Các ngăn âu tàu rộng 33.53m và dài 304.8m. Hiện nay, kích thước lớn nhất của các tàu có thể qua kênh đào là: chiều rộng 32.3m, mớn nước 12m nước ngọt, chiều dài 294.1m.

Kể từ khi đưa vào hoạt động ngày 14/8/1914, Kênh đào Panama đã đóng vai trò quan trọng trong hàng hải quốc tế. Việc sử dụng tuyến đường biển đi qua Kênh đào đã tiết kiệm rất nhiều thời gian và chi phí vận chuyển hàng hoá từ Châu Âu tới các bang miền Tây nước Mỹ và từ Đông Á tới các bang miền Đông nước Mỹ, do tránh được việc phải đi vòng qua đi cực nam Châu Mỹ. Kênh đào Panama còn được nhiều nước trong khu vực sử dụng để kết nối chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu với các thị trường Mỹ, Châu Âu và Châu Á.

Ngày nay, hàng năm có trên 14.000 tàu thuyền của 84 nước đi qua Kênh đào, với khối lượng hàng hoá đi qua chiếm 5% trao đổi thương mại của thế giới. Các nước sử dụng Kênh đào nhiều nhất là: Mỹ, Trung Quốc, Nhật, Chile, Hàn quốc, Peru, Canada, Ecuador, Colombia và Mexico.



Kênh đào là một bộ phận quan trọng của nền kinh tế thiên về dịch vụ của Panama. Các dịch vụ của Kênh đào tạo việc làm cho 9.000 lao động, trong năm tài chính 2006 (từ 10/2005-9/2006) đạt doanh thu gần 1,5 tỷ USD, sau khi trừ chi phí và các khoản đầu tư khác nộp 570 triệu USD vào ngân sách quốc gia của Panama.

Ngày 22/10/2006, Chính phủ Panama đã đưa Dự án mở rộng và hiện đại hoá Kênh đào Panama ra trưng cầu dân ý và dành được tỷ lệ ủng hộ 76,83%. Dự án này có số vốn đầu tư 5,25 tỷ đôla, thực hiện từ năm 2007 đến cuối năm 2014 hoặc 2015, khi hoàn thành sẽ cho phép tàu có kích thước rộng 49m, mớn nước 15m nước ngọt, chiều dài 366m đi qua, dự kiến tăng gấp đôi năng lực vận chuyển của kênh đào.

**\* Lợi ích của kênh Pa-na-ma:**

Là con đường ngắn nhất nối Thái Bình Dương và Đại Tây Dương.  
Giảm cước phí vận chuyển, tăng khả năng cạnh tranh của hàng hoá.  
Đẩy mạnh giao lưu giữa các vùng thuộc châu Á - Thái Bình Dương với Hoa Kỳ, thúc đẩy kinh tế phát triển.

**\* Những tổn thất kinh tế khi kênh đào bị đóng cửa:**

Tổn thất lớn nhất đối với Hoa Kỳ vì kênh đào đã thực sự là một căn cứ thương mại và quân sự quan trọng của Hoa Kỳ ở Trung Mỹ.  
Ảnh hưởng đến lợi ích to lớn của nền kinh tế Pa-na-ma.



## **C. KẾT LUẬN**

Tuy cả hai kênh đào Xuy-ê và Panama đều do bàn tay con người tạo nên, nhưng Kênh Xuy-ê không cần âu tầu, vì mực nước giữa Địa Trung Hải và Vịnh Xuy-ê gần như bằng nhau. Hơn nữa, kênh đào qua vùng đồng bằng, không có núi non phải vượt qua. Kênh Panama được đào nối Biển Caribê (Đại Tây Dương) với Vịnh Panama (Thái Bình Dương), qua vùng đất cao, nên phải làm âu tầu.

Cả hai kênh đào đều có vị trí vô cùng quan trọng trong thương mại cũng như quân sự, vì thế mà các nước tư bản phương tây không ngừng tranh giành quyền kiểm soát hai kênh đào này.