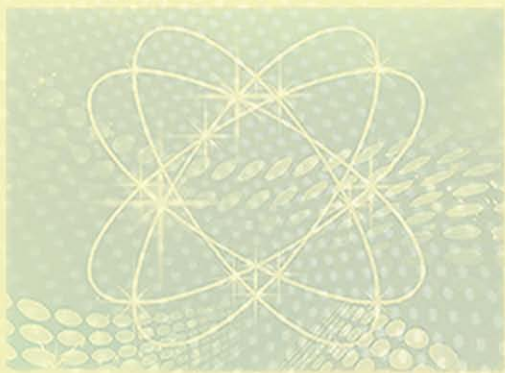


课外地理

世界著名海港和学府



目 录

世界著名海港

上海港(中国).....	(2)
香港(中国)	(5)
新加坡港(新加坡).....	(9)
神户港(日本)	(11)
高雄港(中国)	(13)
洛杉矶港(美国)	(16)
温哥华港(加拿大)	(19)
悉尼港(澳大利亚)	(21)
大连港(中国)	(23)
广州港(中国)	(27)
奥克兰港(新西兰)	(29)
巴拿马港(巴拿马)	(31)
孟买港(印度)	(33)
亚丁港(也门)	(35)
马赛港(法国)	(36)
热那亚港(意大利)	(38)
亚历山大港(埃及)	(41)
伊斯坦布尔港(土耳其)	(43)
鹿特丹港(荷兰)	(45)
纽约港(美国)	(48)
安特卫普港(比利时)	(51)
汉堡港(德国)	(53)

伦敦港(英国)	(56)
里约热内卢港(巴西)	(58)
圣彼得堡港(俄罗斯)	(60)
哥德堡港(瑞典)	(62)
蒙罗维亚港(利比亚)	(64)
里斯本港(葡萄牙)	(66)

世界著名学府

哈佛大学(美国 HarvardUniversity)	(70)
斯坦福大学(美国 StanfordUniversity)	(75)
牛津大学(英国 OxfordUniversity)	(81)
剑桥大学(英国 CambridgeUniversity)	(85)
东京大学(日本)	(88)
巴黎大学(法国 ParisUniversity)	(93)
莫斯科大学(俄国 MoscowUniversity)	(98)
北京大学(中国 PekingUniversity)	(103)
耶鲁大学(美国 YaleUniversity)	(107)
多伦多大学(加拿大 TorontoUniversity)	(112)
马德里大学(西班牙)	(116)
柏林大学(德国)	(119)
德里大学(印度 DelhiUniversity)	(123)
悉尼大学(澳大利亚 SydneyUniversity)	(125)
巴黎理工学校(法国 ParisSchoolofInstitute) ...	(127)
清华大学(中国 QinghuaUniversity)	(132)
希伯来大学(以色列)	(137)
京都大学(日本)	(140)
圣彼得堡大学(俄国 PeterbergUniversity)	(146)
莱比锡大学(德国)	(152)



世界著名海港



上海港（中国）

上海港地处东海之滨，长江下游黄浦江和吴淞江的会合处，长江入海咽喉。它是我国沿海最大的港口和运输枢纽，也是国际贸易上最著名的港口之一。上海港区长 170 千米，其中黄浦江内从吴淞口到黄浦江大桥 72 千米，江面宽 500 米左右，可通行万吨级船只，2 万吨级海轮亦可候潮入港。全港区现有装卸作业区 13 个，96 个泊位和 100 多个浮筒泊位，其中万吨级泊位 44 个，外贸泊位 23 个，全港同时可以停泊 100 多艘船进行装卸，每年约有 1000 多艘次外轮、900 多艘次我国远洋船舶进港。整个作业区断断续续分布在吴淞口至闵行的黄浦江两岸。装卸作业设备先进，实现了机械化、系列化、自动化。在上海港有很多专用码头，货主专用码头绝大多数属于工业企业、商业、水产、城建、房屋等部门。在客运方面，客运站设备齐全，候船室同时可容纳 6 000 多人，是我国最大的现代化客运站。上海市有优越的海上和陆上交通，当前从上海出发远洋航线可与世界上 160 多个国家和地区的 400 多个港口通航。有水路客运航线开往沿海沿江各港口。境内铁路除沪杭、沪宁干线外还有 9 条支线，72 条专用线，形成水路、陆路、公路和全国相连。发达的交通运输，不仅有利于上海的发展和振兴，也带动了长江流域经济的繁荣。使上海成为我国最大的商业中心和对外经济联系的重要门户。

上海当地资源贫乏，大量笨重的原料、材料和燃料需外地供应，而一些成品和半成品、大量轻工业产品需外运。进入上海的货物中，以大宗货物为主。如煤炭、石油、铁矿石、木材、粮食等约有 70~90% 通过水运进入上海。从上海输出的物资种类繁多，如钢材、化工产品、纺织品、日用百货几乎运到全国各地。目前，上海港年吞吐量是 1.65 亿吨左右。1995 年经上海港运输的货物价值超过 480 亿美元。在运输货物中由于上海所处的位置，有大量中转货物，在中转货物中国内占 60%，国外占 40%，而且中转比重还在上升，主要原因是：长江沿线钢铁基地（武钢、马钢、梅山铁厂等），所用的铁矿石由国内供给改为部分从国外进口；发电用的燃料由石油改为煤炭等原因有密切关系。从上海水路客运航线以长江航线最为重要，约占客流的 60%。沿海航线北起大连，南至广州都有定期客货班轮运行。上海港的腹地广阔，仅从水运方面与上海有直接来往的省市有 13 个，其余 15 个省市有的有间接来往进行经济交流。上海发展到今天成为全国第一大港，并成为一个多功能的经济中心，全国第一大城经历了漫长的历史发展进程。约在 5 000 多年前的上海地区，几乎有大半还是大海的一角。至于市区的全部变成陆地也有 2 000 年左右。到了秦代时期在上海地区出现了最早的城镇。明朝末期，上海已成为江南商品经济活跃地区。乾隆时期，上海已成为全国性的贸易大港。此时，黄浦江已成为有大量船只通往沿海各港和东南亚各国的港口城市。公元 1842 年，英国攻打吴淞口，逼迫清政府签订《南京条约》。1843 年起上海被迫开辟为“五口通商”的口岸（开放广州、福州、厦门、宁波、上海为通商口岸）。之后

法、英、日等国亦接踵而来。他们在上海搞租界、设银行、开洋行、办工厂，霸占海关税收，垄断了绝大部分金融外汇和进出口业务。又进一步攫取了我国沿海和长江的航运权，并以上海为中心，开辟多条国内外水运航线，定期航行至香港、东南亚、印度、日本、欧美、澳大利亚等港。19世纪中叶，外商先后在上海投资开办船舶修造、纺织、印刷、烟草等工业。由于各帝国主义把上海作为他们对华进行经济掠夺，使得上海经济畸形发展。1949年5月27日上海解放，解放后通过经济改造和发展取得了重大变化，其经济在全国占有举足轻重的地位。现在上海已成为我国重要的综合性工业基地，机械、冶金、化工、纺织、食品等占有重要地位。其中，纺织工业是上海市传统的优势产业，部门齐全，设备及生产能力、技术水平、产品质量、花色品种都有明显优势，深受国内外用户欢迎。

上海港运输存在的主要问题是：①运输量大于量，港口能力不足。表现在港口泊位和码头长度增加少，而上海工业增长、船舶运力增加、港口吞吐量增长快的矛盾。因此港口经常超负荷运转，常出现“船等泊位”的现象。②进港航道浅，影响船舶向大型化发展。黄浦江航道枯潮水深为11米，最深处达20米，最浅处为8米，因此大船不得不利用潮位差每天乘两次高潮进出或减载进港。③库场小，设备比较陈旧，影响船舶周转效率。解放以来全港仓库、堆场仅增加了20%，平均每个泊位仅有库场1.3万平方米，相当于国外同类型港口的1/4。

上海港为了适应日益增加的航运业务，已在港区南面开辟了一条新的航道，以加强航运管理和增加进入上海港的船

只。现在在航运中中小型船只占 80%，这些船只都用的深水航道。建立新航道后，将把航运区分成三条航道，一条是行驶吃水深度超过 8.5 米的船只；另一条是行驶吃水深度不到 8.5 米的船只；还有一条是行驶吃水深度不到 4 米的船只。并计划到本世纪末把港口的运输能力增加到 2.2 亿吨。

香港（中国）

香港是当今世界上最优良的三大海港之一，是次于纽约、伦敦的国际金融中心，是国际航运、金融、贸易、旅游为一体的高度发达的现代化大城市。它位于我国广东省珠江口东侧，包括香港岛、九龙半岛和新界三部分，面积 1061.8 平方千米，其中香港面积 75.6 平方千米。原属新安县（今深圳市），面向太平洋，南临南海，东为大鹏湾，西为珠江口，是东亚和西亚海上运输的枢纽。

100 多年前，香港是个人烟稀少的渔村。1841 年只有 3 650 人居住在 20 多个村落。1842 年鸦片战争后，英国侵略香港岛，1860 年又侵占九龙半岛南端尖沙咀一带，1898 年又强行租借九龙半岛深圳河以南地区及附近诸岛（其中九龙城管辖权仍属我国）。香港被英国侵占后，在长达 100 多年的过程中，其经济发展主要是从 60 年代以来的 20 多年中，经济发展很快，现已成为既有对外贸易又有加工工业和多种经营的现代化工商业城市。

香港面积不大，海岸线却长达近 800 千米，呈长锯齿形，其中 70% 的海岸线为陡峭石质岩岸，形成许多海湾、岬角和半岛，为建设海港提供了优越条件。在香港岛与九龙半岛之间有一个维多利亚海湾，港阔水深，终年不冻不淤，总面积 59.5 平方千米，平均水深 10 米左右，东西长南北宽，最宽处 9.6 千米，最窄处 1.2 千米，吃水 12 米的巨轮可以自由出入，是世界上少有的良港。现已成为设备先进齐全的现代化海港，拥有 74 个巨轮泊位，2 个客运码头，7 个集装箱码头。大部分码头均能靠泊万吨级远洋货轮，在港内仅供远洋轮停泊的浮筒就有 70 多个，拥有容量达 200 万吨的仓库。目前香港每艘普通货轮停留港内装卸货物平均只有 2.8 天，集装箱船平均 20 小时左右，成为远东装卸货物最快的港口。台风期间可供 200 艘远洋船舶进港避风，可供当今世界最大的 6 万吨级集装箱巨轮停泊。海上运输作业十分繁忙。1993 年进出港口的远洋船舶达到 66496 艘，平均每 2.2 分钟就有一艘出入港口。此外，每年还有 10 万艘左右的内河船只进港作业。按港口吞吐量计算，1979 年香港就已经成为世界第七大港。1993 年海港吞吐量超过一亿吨。在港口货物运输中，入口货物主要是工业原料及半制成品、建筑材料、机器、食品和日用消费品。其中，大宗运输货物有水泥、木材、矿物油和谷物等。出口货物以纺织品为大宗，还有服装、电器、电子制品和钟表等。进口货物，主要来自中国内陆、台湾、日本、美国等地。出口去向，主要是运往中国内陆、日本、美国、德国、英国等地。除货物运输外，客运有两个现代化码头。1993 年旅客吞吐量已达 1300 万人次。旅游业不但在接待游客方面居世界前列，而旅游服

务设施也相当完备，成为国际旅游中心之一。

香港是一个转口港，从开埠至今一直起着转口港的功能，主要是菲律宾、南韩、印度尼西亚、泰国、日本、美国、台湾和我国内地，特别是华南地区等都以香港为枢纽进行转运。我国实行对外开放政策以后，香港与内地经济贸易关系更加密切，内地经香港转口和国外各地经香港入内地货物的数量显著增加。1993 年香港转口贸易值占本地区产品出口与转口总值的 79%。所以曾有转口贸易是“香港经济的血液”之说。

为了发挥使用集装箱运输的优点，香港从 1969 年开始使用集装箱，虽然起步较晚，但发展很快。从 1975 年～1979 年，每年处理的集装箱平均有 40% 是转运的。到 1979 年出口货物有一半以上是采用集装箱运输的。葵涌集装箱码头全长 2 300 米，约有 85 公顷的装卸场地，包括集装箱卸场和货运站，可同时供六艘“第三代”集装箱轮停泊装卸货物，并可随时直接停靠 6 万吨级集装箱轮。香港集装箱吞吐量 1980 年超过神户，名列世界第三；1985 年又超过纽约升为世界第二；1987 年超越鹿特丹并于 1988、1989 年连续领先。目前，香港从事集装箱运输的港口码头设备和规模，可与美国的纽约、荷兰的鹿特丹、日本的神户并列，成为世界四大集装箱港之一。

香港是一个自由贸易港，自 1842 年英国宣布香港为自由贸易港起，香港一直采取免税或低税政策，对商业贸易进行保护，直到现在绝大多数商品进出仍无需领证。进出口货物，除酒、烟、某些碳氢油类、甲醇、不含酒精的饮料及化妆品等 6 种货物外，其余一概免征收关税。进出口手续亦比

较简单。在航运政策方面主要实行企业自由经营，船舶自由进出和船舶自由登记。在 1973 年和 1974 年先后取消了对外汇市场和黄金市场的管制，货币可以自由兑换，外汇市场完全开放，资金出入自由，因此，70 年代以来，大批外国金融资本涌进香港。据统计世界性的 50 个大银行集团中，有 44 个在香港设有办事处。外国银行在香港开设的办事处有 130 多家。这是继伦敦、纽约之后，香港已成为世界著名的自由港和重要的国际金融中心之一。

香港对外贸易的货物运输主要是通过海运进行，海运占货物运输总量的 90% 以上。陆路运输约占 9%，空运货物占比重很小，不到 1%。可见海运对香港经济发展和对外贸易的重大意义。香港已成为一个现代化国际海运中心，与五大洲、三大洋 100 多个国家和地区的 460 多个港口有海运和贸易往来，形成了一个以香港为中心的海上运输网络。但香港在航运上港口货物装卸量不平衡。这是由于香港工业所需用的原材料、建筑业所需用的材料和设备以及居民所需的食物和一些消费品，几乎全靠外来供应，而香港生产的出口货物是体积小，价值高的商品，因此反映在运输上，卸货量比装货量大 2~3 倍，使得一些轮船不能满载离港，给航运带来困难。另一问题是香港市区不断扩展，市区交通日益增加，出入港区越来越拥挤，难以找到空间扩大港区作业，集装箱运输迅速增加也造成了码头的拥挤。

香港是我国对外贸易的门户。我国许多大宗进出口货物都是经过香港转口。根据 1984 年 12 月 19 日中英政府签署的联合声明，中国政府于 1997 年 7 月 1 日对香港恢复行使主权。

随着京九铁路的开通，香港与内地的联系更为紧密，一个崭新的更为繁荣、稳定、发展的香港，将出现在世人面前。

新加坡港（新加坡）

新加坡位于亚洲东南部，马来半岛南面，太平洋与印度洋之间的航运要道马六甲海峡的东口。北面与马来半岛隔着仅 1.2 千米的柔佛海峡相邻，南隔新加坡海峡与印度尼西亚相望。处于两大洋与两大陆之间交通的咽喉。有“东方十字路口”之称。新加坡是国名，又是城市名和岛名。其国土由新加坡岛和 54 个小岛组成，总面积 632 平方千米。新加坡岛呈菱形，其面积约占全国总面积的 91%。东西长 41.8 千米，南北宽 22.9 千米，海岸线长 193.7 千米。有 6 个港区，60 多个泊位，除北岸有森巴旺港区外，均分布在南岸，即裕廊港区、巴西班让港区、炭巴港区和东礁湖港区。水深 8~11 米，无冻冰期，南面有布拉尼岛和布拉刚马蒂岛作屏障，挡住西南季风，岛内风平浪静，各种类型的轮船终年可畅行无阻，是世界上最优良的天然良港之一。港口有堆场面积 150 万平方米，仓库 56 万平方米。现有 250 多条航线与 80 多个国家，370 多个港口进行联系。年进出船只约 4 万艘，货物吞吐量 1.88 亿吨。进出港的船舶在 1982 年按总注册吨位计，已超过鹿特丹居世界最前列。现已成为亚太

地区航运中心，是亚太地区最大的转口港、国际自由港和集装箱大港。1987年后集装箱吞吐量达522万个标准箱，平均增长率达30%，超过香港。

新加坡自古就是商船来往停泊之地。16世纪，欧洲殖民者相继侵入东南亚，1819年英国占领新加坡辟为自由港。1869年苏伊士运河开通，缩短了新加坡与欧洲的航程，船只往来增多，使新加坡发展成为东南亚的商贸中心和世界转口大港。第二次世界大战时期，新加坡一度被日本占领。1959年在英联邦范围内组成新加坡自治邦，1963年参加马来西亚联邦。1965年新加坡共和国建立。之后，新加坡开始全面发展。它主要利用岛国地理位置和港口优势，以航运的优势发展外向型经济。资金、原料以及技术都来自国外，市场也主要依赖国外，使经济迅速发展起来。随着国际形势的变化，抓住时机，不断调整产业结构。例如50年代，东南亚各国忙于医治战争创伤，有许多港口陷于半瘫痪状态，而新加坡加快修复港口码头。与此同时，发展海运及农产品初加工与日用品工业，扩大转口贸易。自60年代以来，经济发展异常迅猛，人均国民生产总值增长在发展中国家领先，被誉为“亚洲四小龙”之一。现在海运、贸易、加工和旅游业是新加坡主要的经济支柱。在工业生产中以炼油、造船、石油化工、钻井平台和电子仪器为主，并利用炼油厂的中间产品为原料，生产塑料、橡胶、化纤和肥料等；炼油是新加坡最大和最现代化的工业部门，是世界仅次于休斯敦、鹿特丹的世界第三炼油中心。炼油用的原油是从中东、印尼、马来西亚进口，加工为成品油，除供应过往船只外，向日本、美国、澳大利亚和东盟等各国出口。造船业，主要造

1500~4000 吨的中型船。现在新加坡已成为苏伊士运河以东，日本以西最大的修、造船基地。新加坡工业的发展，都是利用其海港的优势。原以转口贸易为主，近年来制造业、金融业和旅游业的迅猛发展，除转口贸易外，本国产品出口量也日益增加，形成了一个以制造业为中心的多元化经济的海岛城市国家。

神户港（日本）

神户位于日本本州岛西南部，大阪湾北岸。兵库县的首府。面积 544 平方千米，人口 147.7 万人。神户港水域面积 73.4 平方千米。码头岸线长 33 千米，呈扇形海面。港口西、北有山脉围绕，阻挡了春秋盛行的西北强风，西南和东南面筑有防波堤，以防风浪袭击。航道水深 9~12 米。有码头泊位 227 个，可同时停泊巨轮 230 多个。神户港是由中心区及其东西沿海两侧工业专用码头所组成。中心区包括中央码头、兵库码头、新港码头、摩耶码头、港岛和六甲岛等。港岛是个人工岛，建于 1966~1968 年的第一个人工岛。是将神户西郊高仓山的 8 000 万立方米土石填入大海，使 10 米深的大海填平成一座岛屿。港岛东西两面共有四个码头，码头岸线 7 577 米，拥有 28 个泊位，其中有 12 个是集装箱泊位，成为日本最大的集装箱运载基地。港岛与市区的交通由神户大桥连接。六甲岛也是个人工岛，建于 1972~1990 年完工的第二个人工岛。是从神户市区东北郊的六甲

山取土 12 000 万立方米填入大海成岛。总面积 5.8 平方千米，比港岛大三分之一还多。港的北部有 1.5 万吨级泊位 22 个，为集装箱专用码头。整个神户港建有 180 多万平方米各种类型仓库。港区装卸设备先进，装卸效率很高。有 40 多条航线通往世界各地，国内航线更密如蛛网。1987 年入港船只注册总吨位达 2.5 亿吨，居日本各港之首。入港船只的构成，国外船只占 11.7%，吨位占 56.7%，反映了国际海运船舶大型化的特点。1987 年货物吞吐量 1.59 亿吨，高于横滨港。由于神户港货物吞吐量国内占 70% 以上，国外吞吐量不到 30%，所以神户港在国际贸易中地位低于横滨港。神户港的输入货物主要是矿石、燃料、天然橡胶、粮食、化学药品等；输出的货物主要是机械、纤维纺织品、金属制品、车船、日用品等。现有 25 条定期航线同世界上 130 多个国家和地区有贸易往来，主要有美国、台湾、香港、中国、东南亚各国、澳大利亚、南美、非洲等国家和地区。1980 年 8 月与我国天津港结为姊妹港后，同我国沿海主要港口的合作不断加强，货物输出入量日趋增多。

神户港对外联系，陆路交通极为方便，日本许多重要铁路和公路都经过这里与其他城市相连接。铁路东海道主干线、山阳主干线及新干线等均通过神户；阪神高速公路与大阪、名古屋等相连接。神户是日本著名四大工业区之一，阪神工业地带的中心，日本有名的川崎重工、三菱重工、神户制钢、三菱电子等大企业均分布在距码头几千米的地带。这些大企业大都是以港口为依托发展起来的，发展起来之后又以大量产品为神户港提供了丰富的货运量。

神户原为一个渔村，因港湾条件优良，并靠近经济中心

大阪而发展为以海运为主的港口城市。公元 8 世纪，即同中国、朝鲜进行贸易与文化交流。成为西日本海上交通门户。12 世纪随着手工业和商业的发展，成为兵库地区物资集散地。1867 年“兵库港”开港，1872 年设立海关，改称神户港。1889 年设市。1906 年开始建设近代港湾设施，先后进行了一、二期工程，到 30 年代又进行了扩建工程，使神户港成为最大的贸易港。第二次世界大战期间，港口遭到破坏。战后整治了港区航道，修建了仓库，扩建了内贸码头。外贸码头因当时被美国控制，使国外贸易锐减。日本第一贸易大港的地位被横滨港取代。1959 年解除了美国对神户港湾控制后，港口建设得到进一步发展。新建了新港第七、第八码头，兵库第三码头和东部内贸码头。1967 年又在新港码头东侧建成摩耶码头，成为日本最早的集装箱码头。神户的恢复和发展带动了神户市经济的繁荣和增长。神户市以 2001 年为目标，制定了“第三次神户市综合基本计划”，关于港口部分提出继续进行港岛第二期扩建工程，使港岛面积再增加 390 公顷，进一步扩大神户港的运输能力。

高雄港（中国）

高雄市是台湾省仅次于台北市的第二大城市。全市总面积 153.6 平方千米，其中市区面积为 49 平方千米，市区人口 100 余万。

高雄港位于台湾省的西海岸，台湾海峡的南口，是台湾

省最大的商港，也是军港和渔港。港区总面积 26.66 平方千米，其中水域面积 12.8 平方千米。整个港区处于一个狭长海湾内，港口呈狭长条形，港外有一条长 11 千米，宽 200 米的沙坝，形成天然的防波堤，受风浪影响小，即使有台风侵袭，海湾内还是风平浪稳。高雄港有两个出入口，进出港的第一港口宽 120 米，水深 11.2 米，可通 3 万吨级船只；第二港口宽 250 米，水深 16 米，航道全长 18 千米，其中主航道自第一港口至第二港口长 12 千米，可供 10 万吨级以下船舶自由航行，第二港口可通行 10 万吨级以上船舶。全港现有码头 88 座，其中集装箱码头 11 座，谷类专用码头 3 座，杂货码头 25 座，大宗货物码头 11 座，浮筒 25 座，码头全长 18 280 米。港区有仓库、货栈 86 栋，总容量为 57 万多吨，另有露天堆货场 19 处，容量 6 万吨，集装箱储运中心 3 处。高雄市的海上运输四通八达，在沿海由高雄至基隆、马公、花莲、台东等形成环岛沿海运输圈。远洋运输航线，有至美国、西欧、中东、日本、澳大利亚、印度尼西亚、马来西亚和香港等国家和地区的定期或不定期航班。由于高雄地处远东到东南亚航线的中点和远东到欧洲航运的要冲，从而有大量过往远洋船舶到高雄停靠。近年从高雄进出港的船舶有 2 万多艘次，货物吞吐量 7 000 多万吨，占台湾全省货物吞吐量的三分之二左右。在进港的货物中，主要是石油、铁矿砂、钢材、通讯设备、电子原料、杂粮、棉花、木材等。出港的货物有大米、糖、樟脑、水果、轻工产品等。高雄又是台湾省远洋渔业基地，有四个较大渔港，可容渔船 1000 余艘，年渔获量约占全台湾渔获量的五分之一，也是主要外销农产品之一。台湾的对外贸易在国际贸易中所