

III. 歐洲的海上貿易 Europe's Seaborne Trade

- 歐洲地形優越、海陸交錯分布：
 - 緣海: 波羅的海、地中海、黑海、北海、挪威海、巴倫支海等
 - 海峽: 直布羅陀海峽、英吉利海峽
 - 半島與島嶼眾多
- 溫和濕潤的氣候
- 歐洲仍是世界上最大貿易地區，分為西歐、波羅的海和地中海的三個主要地區。
- 歐洲人口現共約 6 億 9,414 萬人，2021 年其貿易量約占世界進口和出口貿易額的 14.98%。這使得歐洲的貿易額是北美洲的約 1.61 倍。過去 15 年來出口的成长較進口更為穩定。在 2023 年時歐洲以海運進口約 20.62 億噸的貨物和以海運出口約 12.77 億噸貨物，這些數字可以解釋為什麼歐洲的公司在航運業界扮演了主導作用，2023 年歐洲的航運業擁有接近世界 36.08% 的船隊載重噸。
- 歐洲除了東邊與俄羅斯接壤以外，三面環海，因此非常適宜海運的發展。西面臨大西洋，北為波羅的海與向南為地中海和向東為黑海。面對這麼多的水域，使得海運在其歐洲的經濟中扮演一個主要的角色。
- 歐洲國家自 16 世紀末期的大航海時代以來，建立龐大的武裝商船隊往來殖民地與眾王國之間，以運送人員與貨物成為維繫國力的必要任務，因而形成了歐洲往來遠東、印度、非洲、南美洲與北美洲之間繁榮的航運與海上貿易航線。到 19 世紀(1879)，以歐洲國家之商船隊建立了遠東--歐洲運費同盟 (遠歐運費同盟)，壟斷了由遠東經東南亞、印度、阿拉伯半島（西亞）前往歐洲的海上運送，因此也滋養了各國的航運公司，成為自古以來的海上強權，遠歐運費同盟已於 2008 年經歐盟以促進航運公司對運費的報價更具競爭力為由，下令禁止運作(1879~2008.10.18)。二次大戰之後迄今，歐洲各國的航運實力愈加堅強，雖然大部份懸為權宜籍船，但以

※希臘、義大利 ...以投資買賣船舶賺取差價利潤，

※比利時、英國、法國、西班牙、荷蘭、義大利...以經營定期/不定期航運為主，

※法國、丹麥、挪威、英國、德國...以高所得稅引導人民將所得投資於交通或其他政府所獎勵的事業而取得避/減稅，因此形成許多航運投資基金，投資建造船隊出租於航運業者經營為主。

2022 年年初以來，丹麥籍的 MAERSK LINE (擁有 675 艘各式貨櫃輪，共擁有 4,000,000 個 20 英呎標準貨櫃的運能)讓出了佔據 25 年之久的全球第一大

貨櫃航運公司，被瑞士籍的 MSC (Mediterranean Shipping Company) 取代。目前(2024 年) MSC 的船舶數量超過 850 艘，經營超過 300 條航線，停靠 155 個國家共 520 個港口，其船隊擁有共有 586 萬隻 20 英尺標準貨櫃的容量，每年載運超過 2,450 萬隻 20 英尺標準貨櫃，而成為全球最大的定期貨櫃航運集團。

挪威航商 Golden Ocean 在百慕達登記的 Golden Ocean Group Ltd. 公司以擁有 81 艘共計 14,109,774 多萬載重噸位的各型乾散裝貨船而成為全球第一大乾散裝航運公司；於 1973 年由丹麥籍的船舶經紀商在百慕達的漢米爾頓 (Hamilton, Bermuda) 設立的 Teekay Corporation 及 Teekay Tankers Limited (兩家公司都在紐約證券交易所 New York Security Exchange 上市) 擁有或空船租賃承租共計船舶 49 艘各式原油及成品油輪共計 677.25 萬載重噸位，為全球最大的油輪航運公司。

- 歐洲 2023 年的 GDP 約為 24 兆 1,770 億美元，佔全球 GDP 的 14.58%。
- 2023/2024 年生產季歐洲穀類作物的生產量約 4 億 2,733 萬噸左右(包括黃豆、玉米、小米、小麥、大麥、裸麥、燕麥、高粱、稻米、葵花籽、花生、棉花、棉花籽與葡萄籽等)，大幅低於北美洲。由於實施精緻密集的農業和貿易保護主義政策盛行，歐盟區域的農產品尚可自給自足，並有少量剩餘農產品可供出口。
- 除鋁土礦外，歐洲原本擁有豐富的天然原料，但是目前已開採殆盡或開採成本高昂，不值得開採。
- 從歐洲的最東北角開始，挪威的納爾維克 Narvik，是位於挪威最北端的港口，用於出口鐵礦砂；另外在 90 年代俄羅斯開放石油貿易，使得莫曼斯克港 Murmansk 有了裝運石油出口的新用途。
- 俄羅斯和東歐國家，是一個正在發展和改變的重要區域。以這一區域的面積大小和天然資源的基礎，這一區域的國家對全球其他國家開放其經濟和自由貿易流通，對全世界的生產與貿易將會是一個極為重要的發展。
- 往南，在芬蘭、瑞典、俄羅斯、波羅的海國家(拉脫維亞、立陶宛和愛沙尼亞)、波蘭和德國北部等波羅的海沿岸的國家，其面臨波羅的海的港口亦有繁榮的進出口貿易。蘇聯的解體改變了這些國家的貿易模式，經由波羅的海北部的芬蘭灣可連接俄羅斯港口。產自森林的木材產品、石油、煤炭和雜貨經由聖彼得堡 St Petersburg、文茨皮爾斯 Ventspils、普里莫爾斯克 Primorsk、格但斯克 Gdansk、羅斯托克 Rostock、希溫諾烏伊希切 Swinoujscie、斯德哥爾摩 Stockholm 和馬爾莫 Malmo 裝運出口。赫爾辛基為芬蘭首都，該市的引擎工業商 Wartsila 執全世界船舶主機的牛耳，該市控制俄羅斯港口聖彼得堡經波羅的海出大西洋的必經之地，自遠東的出口貨可自俄羅斯遠東的港口接上西伯利亞大鐵路而抵達赫爾辛基(Helsinki Vuosaari Container Terminal)。
- Great Belt (https://en.wikipedia.org/wiki/Great_Belt#/media/File:Belte_inter.png)

大貝爾特海峽，(丹麥文 Storebælt)，是丹麥西蘭島和菲英島之間的一道海峽，北連卡特加特海峽(Kattegat，北海的一部分)南端的 Samsø 島，南至 Langeland 島連接波羅的海，它是丹麥最重要和最大的三個海峽之一(其他兩個海峽分別為小貝爾特海峽和厄勒海峽)。實際上它將丹麥一分為二，該海峽全長 60 公里，16-32 公里寬，大貝爾特橋橫跨於該海峽上，是連接丹麥兩座大島 — 西蘭島(Zealand)與菲英島(Fyn)之間的重要橋樑，橋上有一條兩線往來的鐵道與一條四線道高速公路。大貝爾特橋在斯波格島(Sprogø)分為東通道和西通道。但在東通道下的海峽也有隧道供車輛通行。大貝爾特海峽為芬蘭灣與波羅的海通往北海間的重要航道。

- Little Belt (<https://www.britannica.com/place/Little-Belt>)

小貝爾特海峽，(丹麥文 Lillebælt)，位於丹麥在歐洲大陸的國土(該海峽西邊)與菲英島(Funen Islands，丹麥文 Fyn)及艾爾島(Aero Island，丹麥文 Aero islands，這兩島嶼皆位於該海峽東邊)之間的海峽。它長約 30 英里(48 公里)，寬 0.5 英里(0.8 公里)，連接卡特加特海峽和波羅的海之間。海峽很深(50~150 英尺，約 15~45 公尺)，但因過於狹窄，大型船隻很難航行通過。有一座鐵路橋樑(建於 1935 年)與一座鋼纜吊橋(建於 1970 年)連接小貝爾特海峽兩岸。

- 再往南，漢堡 Hamburg 和不來梅 Bremen，分別位於易北河(Elbe)與威悉河(Weser)下游河口附近，服務德國與這兩條河流的內陸腹地。漢堡，可經易北河進入北海，為德國第一大港，造船工業中心，世界最大的自由港。不來梅，已在威悉河河口建深水外港稱 Bremenhaven，水深 14 公尺，設有自由貿易區。這兩個港口原是重要散裝貨物港口，處理進口的糧食、化肥、鋼鐵和汽車的進出口，但近年來這兩個港口一直在貨櫃貨載的進出口貿易中表現突出。Wilhelmshaven 為德國北部最大石油進口港，其中 NOW Terminal 有輸油管通內陸的石化工業中心法蘭克福(Frankfurt)，另一個是 HES Wilhelmshaven Tank Terminal，在其後線不僅有原油與各種油品的儲槽，還建有 Wilhelmshaven Refinery 進行原油進口後的煉製。JadeWeserPort 於 2012 年 9 月 21 日啟用，是 Wilhelmshaven 港的貨櫃港區，這一貨櫃港區擁有優質的海岸線，不淤積，冬天不結凍，水深 18 公尺，是德國境內唯一能夠提供最新一代貨櫃船滿載情形下彎靠的深水港，該港區的貨櫃碼頭由 Eurogate Container Terminal 營運。在 JadeWeserPort 南端則建有該港的 3 座煤炭碼頭，稱為 Bulk Terminal Wilhelmshaven (BTW)，作為碼頭後線的 GDF SUEZ land Wilhelmshaven Verwaltungs GmbH 發電廠進口煤炭的卸貨碼頭，其中最大一座碼頭可供 25 萬噸級的超大型散裝船(ultra large bulk carriers, ULBC)滿載時停靠卸貨，碼頭上建有輸送帶可將卸載的煤炭直接送入發電廠的倉棧設施存放，並有完整設施可提供將煤炭轉運至內陸，每年可供卸載 800 萬噸煤碳。Tankerumschlaganlage Inselanleger 則是一座離岸 (offshore) 的浮動式天然氣接收站(FSRU, Floating Storage Regasification Units)，並可提供儲存與

再氣化的作業，以便將天然氣再氣化後，透過輸氣管將天然氣輸送到陸地上。

- 歐洲的西北岸是世界上海運最繁忙的地區之一，擁有主要的港口如漢堡 Hamburg、不來梅 Bremen (Bremenhaven)、安特衛普 Antwerp、鹿特丹 Rotterdam、阿姆斯特丹 Amsterdam 和利哈佛 Le Havre。萊茵河(Rhine River) 在鹿特丹進入北海，2000 噸級駁船可經由萊茵河深入內陸通航 800 公里，到達瑞士的巴塞爾(Basel)，萊茵河 2023 年運輸 2 億 6230 萬噸的貨物，計入運輸的距離後，達 580 億延噸公里(Ton-Kilometers)。而鹿特丹是全歐洲第一與世界第九大港，萊茵河沿岸國家出入的門戶，該港口分為三個主要港區，Maasvlakte 在入口處，以及 Europoort 和 Botlek。每個港區都形成一個深水的專用碼頭網絡，處理石油、穀物、煤炭、木材產品、車輛和石化產品的裝卸作業。這也是以貨櫃裝運貨物進口到歐洲的主要路線。2023 年鹿特丹裝卸包括鐵礦、煤礦與農產品等共約 7,064.20 萬噸的乾散裝貨物，原油與天然氣等約共 2 億 562.7 萬噸液體貨物及約 3,237 萬噸的雜貨與車輛機械等貨物。在貨櫃裝卸方面，2023 年鹿特丹裝卸相當於 1,344.7 萬個 20 英呎的標準貨櫃，漢堡 770 萬櫃，不來梅港約 420 萬櫃，而附近的安特衛普(加上與之合併的 Zeebrugge 港)處理 1,252.8 萬櫃。阿姆斯特丹 Amsterdam，位於艾瑟爾湖之西南，有運河通北海，與安特衛普及鹿特丹並稱(ARA)，在 2009 年底失去了灣靠該港的最後一條固定停靠的定期貨櫃航線後，近年來貨物的裝卸轉以乾散裝貨物的煤炭與液體貨物的原油與油製品為主，2023 年的貨物裝卸與轉運量約 6300 萬噸，比 2022 衰退 20%，其中油製品裝卸量達 2,890 萬噸、煤炭裝卸與轉運達 740 萬噸，貨櫃裝卸只限於服務與附近港口間的轉運。

比利時的布勒赫(Zeebrugge, also referred to as the **Port of Bruges or Bruges Seaport**)是比利時主要的海港，港埠設施齊全，在 2022 年 4 月 22 日與位於 Scheld River 河畔的 Antwerp 港合併後，稱為 Port of Antwerp-Bruges，2023 年共裝卸貨物達 2 億 7,130 萬噸貨物，其中貨櫃達到約 1,253 萬隻 20 英呎的標準貨櫃(為 2023 年全球排名第 14 大貨櫃港)，8,870 萬噸液體貨物，1,000 萬噸以傳統方式裝運之雜貨，1,480 萬噸散裝貨物，356 萬輛新車，另外也有 953,048 人次搭乘郵輪的乘客在該港口上下船。

法國的利哈佛位於塞納河(River Seine)河口，是法國北部的港口，2023 年共裝卸約 8,130 萬噸貨物，其中包括 263 萬 20 英呎的標準貨櫃隻、乾散裝貨物約 1,270 萬噸、液體貨物約 4,210 萬噸、另外還裝卸 730 萬噸穀物糧食，有 459,473 人次搭乘郵輪的乘客在該港口上下、渡輪上下人次達 950 萬人次。

Felixstowe 佛列斯多、Southampton 南安普敦和 Tilbury 提爾伯里則是英國(北愛爾蘭與大不列顛聯合王國，United Kingdom of Great Britain & North Ireland)三個主要的貿易港口。佛列斯多港位於英格蘭東岸，面北海，為英

國最大的深水貨櫃港，超過 30 條定期貨櫃航線以此為停靠港之一，每年超過 3000 艘船舶停靠，2023 年貨櫃裝卸量達 324.6 萬個長度 20 英尺的標準貨櫃，該港以便捷的鐵路與公路交通，能深入英格蘭內陸；南安普敦港位於英格蘭南岸的泰斯特河(River Test)與伊欽河(River Itchen)交會點附近，靠南安普敦灣與索倫特海峽進入英吉利海峽，為英格蘭南岸的中心位置，為英國第三大貨櫃港口，最大的貨櫃碼頭水深 15 公尺，長度 420 公尺，2023 年貨櫃裝卸量為 181.5 萬個長度 20 英尺的標準貨櫃。提爾伯里港則是位於泰晤士河下游的北岸，往上沿泰晤士河 40 公里可抵倫敦市中心，往下沿泰晤士河可進入北海，為英國最早的貨櫃港，但是也有穀類與其他散裝貨物的碼頭設施，更是倫敦港的汽車進口港。該港其實是廣義的倫敦港的一部份，與 Thamesport (於 River Medway 與泰晤士河匯流口附近，River Medway 北岸，距倫敦約 57 公里)及 London Gateway (於泰晤士河下游的北岸，往上沿泰晤士河 32 公里可抵倫敦市中心)皆是以倫敦為中心地區的進出口貨櫃雜貨為主要貨源。2023 年倫敦港的貨物裝卸量達 5,160 萬噸，為全英國最大貨物吞吐港口；貨櫃裝卸量則有 289.3 萬隻 20 英尺長的標準貨櫃，為英國第二大貨櫃港。

- 在西南歐，西班牙北部有面比斯開灣(Bay of Biscay)的 Bilbao 與 Gijon 兩個較著名的港口，除了有貨櫃雜貨的進出口以外，也是西班牙北部的原料(鐵礦砂、原油、成品油、液化瓦斯、穀物、煤炭等)與鐵製品等散裝貨的進口港口，為西班牙北部的工業中心。
葡萄牙的主要進出口港口為里斯本(Lisboa, Lisbon)，位於 Targus River 流入大西洋的河口處，除了有貨櫃、散裝貨、液體貨與汽車的裝卸(主要是進口貨)以外，現今更以其具有 3 座大型郵輪(Cruise)停靠的碼頭(Cruise terminals)而著名，2023 年曾接待過郵輪 345 船次及郵輪旅客達 758,328 人次，裝卸 419 萬隻 20 英尺長的標準貨櫃。
- 在歐洲地中海沿岸的港口主要是服務位於西班牙東部的工業區及從法國馬賽(Marseilles)到義大利北部的的利亞斯特(Trieste)一連串的工業區地帶。歐洲國家中法國與西班牙兩國得天獨厚在大西洋與地中海皆有港口。馬賽、熱那亞(Genoa)和的利亞斯特都是這一區域的重要港口，進口的貨物包括穀物、鐵礦、煤炭、原油與石油產品、其他的散裝貨物及貨櫃裝運的貨物。
法國的馬賽現已與位於其西北邊的 Fos 合併，稱為 Marseilles Fos，於 2022 年的貨櫃裝卸量達 153 萬個長度 20 英尺的標準貨櫃，但是進口煤炭、礦砂、肥料等乾散裝貨達 1,100 萬噸，與原油、成品油與液化瓦斯等散裝液體貨物接近 4,500 萬噸，進出船舶達約 9,500 船次，不止是法國位於地中海的第一大商港，且因位處地中海而成為一大旅遊休憩港口，2022 年接待遊輪與渡輪旅客達 300 萬多人次。
西班牙南部的阿爾吉西拉斯(或稱阿爾赫西拉斯，Algeciras)，在 2023 年裝卸相當於 473.3 萬個長度 20 英尺的標準貨櫃。瓦倫西亞港，VALENCIAPORT

(實際上包括 Valencia, Sagunto and Gandia 三個港區，後兩個港區主要是作為汽車裝卸碼頭與渡船停靠碼頭)，位於西班牙伊比利半島東岸，面地中海，在 2023 年貨櫃的裝卸量達到相當於約 479.70 萬個 20 英尺長的標準貨櫃，為歐盟地區第 4 大貨櫃港口。另外該港在 2023 年裝卸液化氣體及各項石化油品與液體貨共 529.7 萬噸，乾散裝貨物共約 246.56 萬噸，遊輪與渡輪旅客上下達 158.82 萬人次以上，裝卸汽車 643,151 輛，進出船舶達 7,575 船次。巴塞隆納 Barcelona 是西班牙最大的工業中心與港口，平均潮差 0.3 公尺，設有自由貿易區，在 2023 年裝卸相當於 328 萬個長度 20 英尺的標準貨櫃，裝卸液化氣體及各項石化油品與液體貨共 1,291.90 萬噸，乾散裝貨物共約 479.53 萬噸，裝卸汽車 790,319 輛，接待遊輪與渡輪旅客達 530.41 萬人次，進出船舶達 8,766 船次。

義大利的熱那亞(包含在熱那亞西南方的兩個衛星港 Port of Savona，擁有散裝貨物碼頭、汽車碼頭與郵輪碼頭，以及另一衛星港為 Port Vado Ligure, AP Molle, Maersk Line 在該港有 APM Terminals 的貨櫃碼頭)，在 2023 年貨櫃裝卸量達 274.09 萬個 20 英尺長的標準貨櫃，裝卸液化氣體及各項石化油品與液體貨共 1,980 萬噸，乾散裝貨物共約 340 萬噸，裝卸汽車 120,721 輛，接待遊輪與渡輪旅客達 524 萬人次，為義大利第一大商港與主要貨櫃吞吐港，有化工、鋼鐵、造船等工業，瑞士也經由此一港口進出口貨物。焦亞陶羅港，Port of Gioia Tauro，位於義大利半島西南端的焦亞陶羅灣，以其水深港闊(水深 18 公尺、碼頭線長度共 5.125 公里、航道寬 200~250 公尺、迴船池寬度達 750 公尺、港區水面達 180 公頃)，且洽處於蘇彝士運河-直布羅陀航線上的中間地理位置與在地中海區域中心點的特殊位置，這一港口自 1980 被放棄建設成為義大利第五座鋼鐵工業中心的專用港之後，就引起了主要航運公司的興趣，注定發展成為地中海區域主要的貨櫃轉運港之一，

Mediterranean Shipping Company (MSC)在焦亞陶羅港就擁有一座專用碼頭。2023 年焦亞陶羅港貨櫃裝卸量達到 354.9 萬個 20 英尺長的標準貨櫃，為歐盟區域第九大貨櫃港。的利亞斯特港有油管通往內陸的德國，油輪可將原油卸在這個港口，以節省航程，亦是中歐與東南歐國家商品進出口港。

在地中海東部(希臘、土耳其、塞浦路斯、敘利亞、黎巴嫩、以色列)和南部(埃及、利比亞、突尼西亞、阿爾及利亞、摩洛哥)的沿岸共有十一個國家，在 2024 年擁有約 3 億 5,984 萬人口，2023 年這一區域的生產毛額的約 2 兆 7,912.33 億美元，這是一個以石油、金屬礦產和貨櫃貨進出口貿易為主的經濟區，但是近兩年來受到恐怖攻擊與戰爭的影響，只能寄望在未來局勢穩定下來之後成為海運貿易，特別是重建所需的建材進口能恢復成長。

希臘第一大港為 Piraeus，2021 年貨櫃裝卸量達 510 萬個長度 20 英尺的標準貨櫃，自古就是雅典的外港，這是希臘通往亞洲、東歐和北非的門戶如今依然是希臘主要的造船和工業中心，也是地中海沿岸重要的商業港口，2023 年該港口接待郵輪 761 航次及郵輪旅客約達 148.48 萬人次。2016 年 8 月 10

日中國的中遠集團正式宣布，購取了管理該港口管理局的 67% 股權，並正式接管該港口的管理業務。

土耳其領土跨越歐洲與亞洲，近年來經濟發展快速，加上優越的地理位置，形成許多重要港口。位於地中海的 Mersin 是一個貨櫃航運的樞紐港，2023 年貨櫃裝卸量達 195 萬隻長度 20 英尺長的標準貨櫃，並裝卸其他非貨櫃裝載之貨物達 800.5 萬公噸，其腹地可以包含土耳其北部與東部、中東的敘利亞、伊拉克、伊朗以及高加索山區的亞美尼亞、亞塞拜然等國家；Mersin 有煉油廠，因此也有油品碼頭供裝卸液體貨物；另外也有一座散裝穀物的卸貨碼頭與穀倉，以及其他一般散雜貨碼頭。Botas Ceyhan Oil Terminal 則是來自於裡海岸 Baku 油管(the Baku-Tbilisi-Ceyhan oil pipeline)在地中海的出海口，在此有 7 座各 100 萬桶儲量的儲油槽，裡海區原油在此裝船出口，其突堤碼頭可供兩艘 VLCC 原油運輸船同時停靠裝船。



Movie: *The World Is Not Enough*, *James Bond* series, by Pierce Brosnan & Sophie Marceau.

Iskenderun，位於土耳其靠近敘利亞附近的海岸，該港口有煉鋼廠，因此有煤炭與鐵礦砂進口的卸貨碼頭，也有貨櫃碼頭，腹地可包括敘利亞與伊拉克，另外也有一座 6 萬噸儲量的散裝穀物碼頭與穀倉，以及其他散雜貨碼頭。位於愛琴海的 Izmir，也是一個土耳其所倚重的貨櫃樞紐港，可將遠洋航線經由接駁航線連接到達達尼爾海峽、馬爾馬拉海與博斯普魯斯海峽，然後進到黑海，此外有一座 7.6 萬噸儲量的散裝穀物碼頭與穀倉，以及以其位於愛琴海的位置，饒富觀光資源而衍生的郵輪停靠業務。位於馬爾馬拉海的 Istanbul，是個橫跨歐洲與亞洲的都市，土耳其的最大都市，該國大部份工

業均為於該市的周圍，因此也是土耳其進出口貨物主要的港口，以該港為樞紐港的貨櫃運輸，亦可將其腹地涵蓋到黑海地區，未來越高加索鐵路計劃完成後，甚至可將該港口的腹地擴大到高加索區域與中亞國家與地區。位於黑海西部的 Eregli，其實是包括 Port of Erdemir 與 Eregli 舊港區，該港的主要業務是服務土耳其鋼鐵公司，因此有煤炭與鐵礦砂進口的卸貨碼頭以及爐石裝船碼頭(煉鋼過程的副產品，為製作水泥與混凝土的原料之一)等。

黑海提供俄羅斯南部、喬治亞、烏克蘭、保加利亞和羅馬尼亞這些深處黑海沿岸的國家與地區一個能出黑海區域的天然海運通道，經由博斯普魯斯海峽、馬爾馬他海、達達尼爾海峽連接愛琴海與地中海。從俄羅斯、烏克蘭和哈薩克經由黑海出口小麥、原油與石油製品的貿易相當繁盛。

- 地中海：航運發達，串連亞、非、歐三洲：
 - 西經直布羅陀海峽入大西洋
 - 南經蘇伊士運河前往紅海/印度洋。
 - 東經達達尼爾海峽、博斯普魯斯海峽進入黑海。
- 結論是歐洲的進出口創造了大量的海運貿易，在航運市場上仍具有舉足輕重的影響。以其已發展成熟的經濟，此一區域的進出口貿易長已經從原料進口轉為製成品和半製成品進出口漸趨平衡的貿易型態。
- 歐盟(European Union)是歐洲聯盟的簡稱，這是由 27 個國家組成的政治、經濟聯盟，主要政策包括：
 - 貿易自由，不設關稅壁壘
 - 人員自由流動，歐盟成員國公民可以選擇在任何一個成員國內居住和工作
- 歐盟目前的 27 個成員國，包括奧地利(Austria)、比利時(Belgium)、保加利亞(Bulgaria)、克羅愛西亞(Croatia)、塞浦路斯(Cyprus)、捷克共和國(Czech Republic)、丹麥(Denmark)、愛沙尼亞(Estonia)、芬蘭(Finland)、法國(France)、德國(Germany)、希臘(Greece)、匈牙利(Hungary)、愛爾蘭(Ireland)、義大利(Italy)、拉脫維亞(Latvia)、立陶宛(Lithuania)、盧森堡(Luxemburg)、馬爾他(Malta)、荷蘭(Netherlands)、波蘭(Poland)、葡萄牙(Portugal)、羅馬尼亞(Romania)、斯洛伐克(Slovakia)、斯洛維尼亞(Slovenia)、西班牙(Spain)、瑞典(Sweden)。
- 未加入歐盟的歐洲國家：瑞士(Switzerland)、挪威(Norway)、冰島(Iceland)、俄羅斯(Russia)、烏克蘭(Ukraine)、白俄羅斯(Belarus)、蒙特內哥羅(Montenegro)、塞爾維亞(Serbia)、阿爾巴尼亞(Albania)、土耳其(Turkey)、北馬其頓共和國(The Republic of North Macedonia)、波士尼亞與赫塞哥維那(Bosnia and Herzegovina)、科索沃(Kosovo)。
- Brexit：由 British (英國) 和 exit (脫離) 組合在一起，創造出一個新名詞。2016 年 6 月 23 日英國舉行公民投票，投票結果決定英國要脫離歐洲聯

盟。2020 年 1 月 31 日深夜 23 點，英國解除了長達 47 年的歐盟會員國資格，正式「脫歐」。

- 英國 1973 年加入歐盟前身「歐洲經濟共同體」。英國也是第一個退出歐盟的國家。
- 歐元€ —— 歐元區的單一貨幣：是歐盟中 20 個國家的貨幣
 - 歐元於 1999 年 1 月 1 日正式啟動，紙幣及硬幣從 2002 年 1 月 1 日起正式開始流通，現已成為了歐元區 3 億多歐洲人民日常生活的一部分。歐元的使用降低了歐元區的跨國界貿易成本並增加了產品價格的競爭，而且此一價格競爭及可比性對歐元區物價施加了很大壓力。
 - 同時個人也從該進程中受益：在歐元區旅行時無需對換貨幣，並可輕鬆地比較價格，而且還因跨國轉移資金成本大大降低。歐元已成為了公認的國際貨幣，並逐漸用於與非歐元區國家航運貿易之中，減少了歐元區貿易兌換的風險。現在許多世界旅遊地區已開始接受歐元。此外全世界中央銀行已將歐元作為一種儲備貨幣，提高了歐元的國際地位。只要符合一定的經濟標準，已符合經濟暨貨幣聯盟的歐盟成員國即可引進歐元。目前保加利亞、捷克、匈牙利、波蘭、羅馬尼亞等六個歐盟國家，尚未達到成為歐元區的標準，尚未使用歐元。但是丹麥及瑞典等二個成員國則決定不加入歐元區(英國在擔任歐盟成員國期間即未使用歐元，到目前脫離歐盟仍然使用英鎊)。
 - 歐元由歐洲中央銀行和各歐元區國家的中央銀行組成的歐洲中央銀行系統負責管理。總部坐落於德國法蘭克福的歐洲中央銀行有獨立制定貨幣政策的權力，歐元區國家的中央銀行參與歐元紙幣和歐元硬幣的印刷、鑄造與發行，並負責歐元區支付系統的運作。
 - 歐元紙幣有 7 種面值，且在所有國家中有著統一的設計。同時歐元硬幣有 8 種面值，硬幣的一面由歐元區國家自行設計，而另一面為統一歐洲設計。但硬幣的技術特徵（形狀大小、重量及材質）在整個歐元區國家中都是相同的，並且不同國家版本的歐元硬幣可在整個歐元區內自由流通。現行歐元硬幣系列共有 8 種面值，從 1 分歐元到 2 歐元不等。
 - 現行歐元紙幣系列共有 7 種不同面值，從 5 歐元到 500 歐元不等。歐元紙幣在整個歐元區中採用相同設計，紙幣圖案由歐洲不同建築時代的窗、門（正面）及大橋（背面）組成。