

Questões fundamentais

- Quais os oceanos que concentram a maior parte do comércio atual?
- Diferencie estreitos de canais.
- Localize em um mapa: Canal de Suez, Bab el Mandeb, Estreito de Ormuz, Bósforo e Dardanelos, Canal do Panamá, Estreito de Malaca, Mar da China Meridional e a Rota do Norte.
- Identifique qual das passagens do item anterior é, hoje, a mais importante.
- Que questões geopolíticas envolvem o Bab el Mandeb?
- Que questões geopolíticas envolvem o Estreito de Ormuz?
- Identifique ao menos 3 países envolvidos em disputas pelo Mar da China Meridional.
- Como a Rota do Norte pode impactar o comércio global?

1. Os mares e o comércio global

Segundo dados da UNCTAD (Conferência da ONU para o comércio e desenvolvimento), o transporte marítimo responde por 80% a 90% de todo o comércio global em quantidade de carga e 70% do comércio global em valor. Desta cifra, 60% se localizam na Ásia. A pandemia trouxe impactos ainda não totalmente computados. Há uma clara redução do comércio, não se sabe ainda quando haverá recuperação.

Comércio marítimo	80% a 90% das mercadorias. 70% dos valores negociados.
Ásia	54%
Américas	18%
Europa	15%
Oceania	8%
África	6%
China	Depende em 60% do comércio marítimo.
Pandemia	2020: redução de 3.8% no comércio global em relação a 2019. 2021: recuperação de 4.3% sobre 2020.
Novos navios	Total global
China	40%
Coreia do Sul	37%
Japão	22%
Frota global	99.800 navios acima de 100t
Reciclagem da frota	
Bangladesh	38.5%
Índia	29.1%
Paquistão	16.6%
Países asiáticos	Top 10 - Top 20

Navios/capacidade de carga	38.55% - 46.09%
Ranking por registro	Panamá Ilhas Marshall Libéria Bahamas Hong Kong Malta Cingapura China Itália Grécia

TEU, o “container padrão”

Como parâmetro, existe uma unidade no comércio de containers chamada **TEU** (twenty-foot equivalente unit, unidade equivalente a vinte pés). Um TEU equivale aproximadamente a um container pequeno, de 6.1m x 2.4m (a altura varia). É uma unidade imprecisa, mas é a unidade de referência.

Navios apresentam enorme variação. Os supercargueiros como o Evergiven (que encalhou no canal de Suez) apresentam capacidade nominal de 20 mil TEUs. Já no Mediterrâneo, a capacidade média dos navios circula na casa de 1200 TEUs.

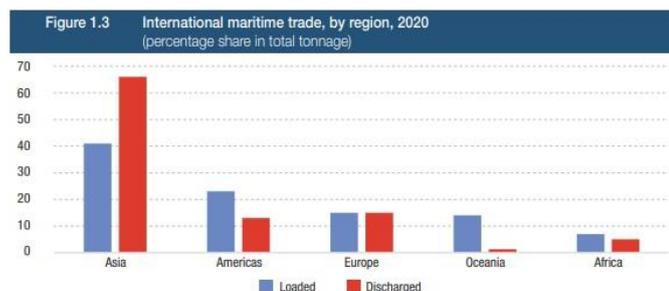
A tabela abaixo, com dados da ONU, traz a comparação entre os oceanos, mares e rotas no tocante ao transporte de containers (desconsiderando petróleo, gás e grãos, por exemplo) entre continentes. Mesmo sem os dados sobre commodities, a tabela ajuda a entender os fluxos de riqueza, em especial por tratar basicamente de produtos industrializados.

Comércio em containers entre continentes e em cada região.

2020 e 2021	Milhões de TEUs
Transpacífico	31.2
Ásia – Europa	26.3
Atlântico Norte, Mediterrâneo, Índico e Mar da China Meridional	
Transatlântico	8
Incluindo portos de partida e chegada no Mediterrâneo	
Ásia	532.7
Europa	117.4
América do Norte	61.2
Am. Latina e Caribe	59
África	32.5
Oceania	12.8
Total anual global	815.6

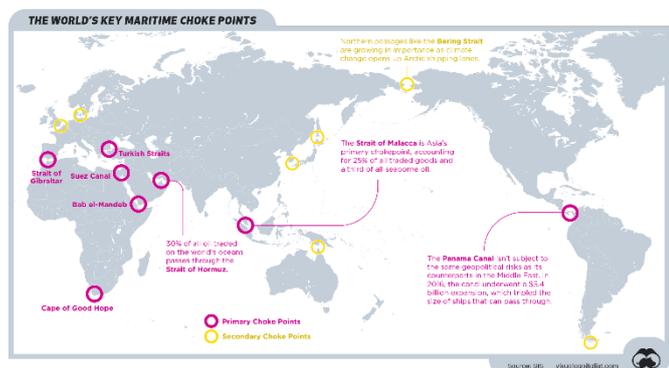
Em termos de comércio geral (não apenas containers), a Ásia lidera tanto os carregamentos quanto os descarregamentos de mercadorias em toneladas. As Américas, a África e a Oceania exportam mais do que importam, a África exporta mais do que importa.

O gráfico abaixo (UNCTAD/ONU) apresenta os valores em porcentagens do total global.



Source: Compiled by the UNCTAD secretariat based on data supplied by reporting countries and as published on the relevant government and port industry websites and by specialist sources.

O comércio marítimo depende fortemente de alguns estreitos (formações naturais) e canais (obras humanas).

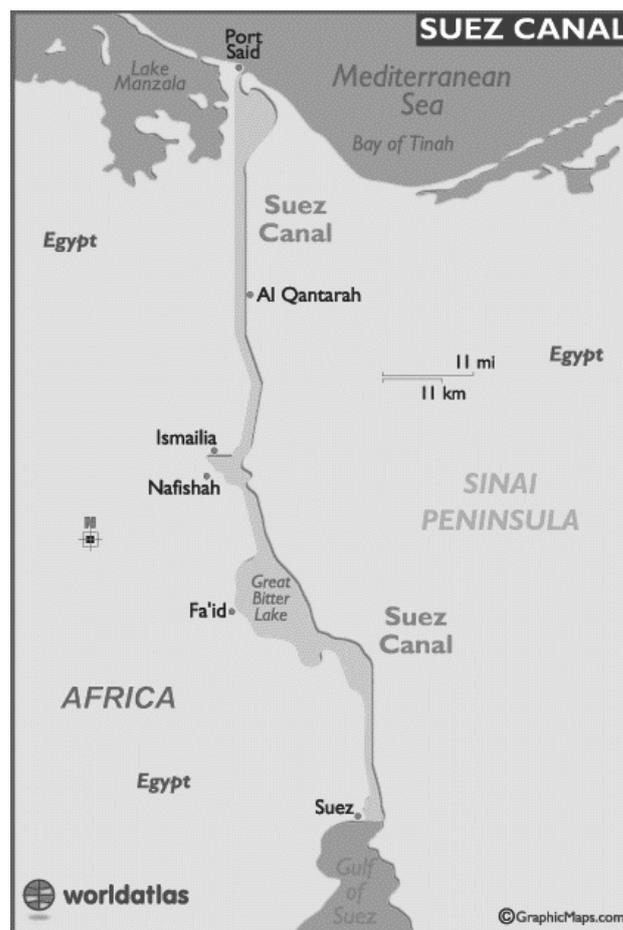


<https://www.visualcapitalist.com/mapping-the-worlds-key-maritime-choke-points/>

A maioria dos estreitos, hoje, está sujeita a acordos de livre navegação, em geral resultantes de conflitos no passado. Ainda que a situação seja de paz, no caso de uma guerra o controle dessas regiões se torna um fator altamente estratégico. Ou seja: mesmo em tempos de paz, os países envolvidos em cada região traçam estratégias que incluem cenários de conflito, como forma de se prevenir.

2. Canal de Suez

A ideia de um canal na região de Suez é bastante antiga, já que a região sempre foi importante para o comércio mundial por ligar o Oceano Índico e o Mar Vermelho ao Mar Mediterrâneo. Diversos governos fizeram planos neste sentido, mas foi só no século XIX que as obras de fato foram realizadas. Em termos atuais, o uso do canal economiza, no mínimo, uma semana em comparação com o trajeto em torno da África.



Abertura	1869
Fechamentos	1956 Crise de Suez. 1967-75 , a Guerra dos Seis Dias.
Extensão e passagem	193 km. 14h em média.
Relevância	12% do comércio global. 5% do petróleo.
Renda para o Egito por ano	US\$ 5.6 bilhões Com ampliação: US\$ 13 bilhões.
Tráfego	19 mil navios/ano.
2021 – Evergreen	Navio da companhia Evergreen fechou o canal por 6 dias.
Prejuízo estimado	US\$59 bilhões.

A crise de Suez (1956) e o fechamento entre 1967 e 1975

A partir do século XIX, o Egito tornou-se uma colônia britânica. O processo de independência foi gradual, iniciando-se nos anos 1930 e culminando em uma monarquia tutelada pelo Reino Unido. O canal de Suez pertencia a uma companhia britânica, além de haver muitos outros interesses de Londres no país.

Em 1952, uma revolta derrubou o governo e instalou um grupo de militares no poder, os "Oficiais Livres", liderados por

Gamal Abdel Nasser. Nasser buscou uma nova política externa, desligada do ocidente, nacionalista e mais focada em questões do Oriente Médio, incluindo choques com Israel.

Em 1956, Nasser nacionalizou o canal. Reino Unido, França e Israel declararam guerra ao Egito. Navios foram afundados no canal para fechar o tráfego e criar pressão sobre o comércio global. A URSS apoiou Nasser e os EUA se recusaram a se envolver em apoio aos franceses, israelenses e britânicos. A crise terminou com o canal sob posse do Egito, como está até hoje.

Entre 1967 e 1975 novamente o canal foi fechado. Este fechamento se dá no contexto de duas guerras: a Guerra dos Seis Dias (1967) e a Guerra do Yom Kippur (1973). Os dois conflitos envolveram Egito e Israel. Em 1967, Israel tomou a Península do Sinai, conquistando uma das margens do canal. A situação se manteve em 1973, prolongando o fechamento.



3. Bab el Mandeb e Golfo de Áden

Além do Canal de Suez, o estreito de Bab el Mandeb também é estratégico para a passagem comercial entre o Oceano Índico e o Mar Mediterrâneo. Eritreia, Djibouti e Iêmen são os países que controlam as margens dessa passagem, que une o Golfo de Áden ao Mar Vermelho. Criminalidade na costa da Somália (pirataria) e a instabilidade no Iêmen são fatores de preocupação. EUA, China e outras potências buscam instalar bases militares no Djibouti como forma de manter aberta a passagem e defender seus interesses na região.

Países envolvidos	Eritreia, Djibouti e Iêmen
Djibouti	Bases de diversos países, forma de manter presença militar na região.
Crises na região	Guerra do Iêmen. Guerra da Somália.
Largura mínima	30 km.



4. Estreito de Ormuz

Passagem que liga o Golfo Pérsico ao Oceano Índico, estratégica para o fornecimento global de petróleo. Crises na região são frequentes, pois Arábia Saudita e Irã são regimes rivais e o Irã controla uma das margens do estreito. Fechar o estreito é, portanto, uma das armas do Irã, seja contra a Arábia Saudita, seja contra pressões dos EUA, por exemplo.



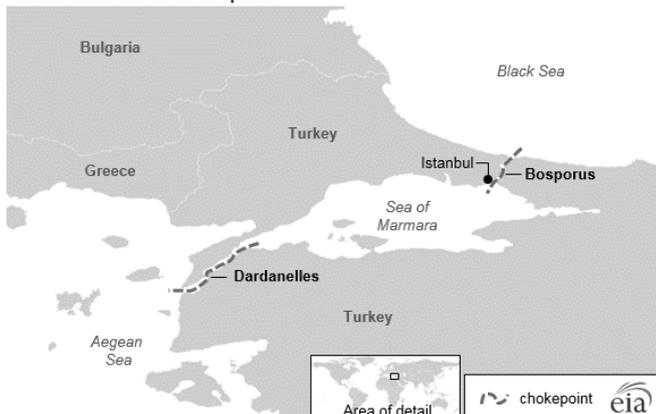
Países envolvidos	Irã, Omã e Emirados Árabes Unidos. Arábia Saudita também se envolve, apesar de não controlar diretamente uma das margens do estreito.
Crises na região	Irã e Arábia Saudita são regimes rivais.

	Potências ocidentais, com destaque para os EUA, também pressionam o Irã. Irã, em picos de tensão, ameaça fechar o estreito.
Largura mínima	40km.
Relevância	15 a 20% do petróleo mundial. 80 a 90% de todo o petróleo do Golfo Pérsico. 1/3 do petróleo transportado por navios.
Tráfego	5100 navios/ano

5. Bósforo – Dardanelos

Passagem que liga o Mar Negro ao Mar Mediterrâneo, através do território da Turquia. São dois estreitos com o Mar de Mármara entre eles. Apesar de ser área de menor destaque geopolítica, a história da região é marcada por conflitos reais e mitológicos, como a Guerra de Tróia. Nas margens do Mar Negro há importantes recursos agrícolas e energéticos. É também uma passagem que fecha a saída da Rússia para as chamadas “águas quentes”, razão de diversas tensões no passado e ainda hoje. Rússia e Turquia mantêm relações comerciais por necessidade mútua, mas frequentemente protagonizam crises.

Turkish Straits maritime chokepoints



Crises na região	Não há uma crise atual, mas o controle da Turquia sobre a passagem é historicamente um empecilho para as ambições da Rússia.
Extensão Bósforo Dardanelos	30 km. 61 km.
Largura mínima Bósforo	750 metros.

Dardanelos	1.2 km.
Relevância	3% do petróleo mundial. 38% do petróleo russo. Grãos.
Tráfego	48 mil navios/ano

6. Estreito de Gibraltar

Juntamente com o Canal de Suez e o Corredor Bósforo – Dardanelos, o Estreito de Gibraltar é uma das entradas e saídas do Mar Mediterrâneo. No passado, já foi alvo de intensas disputas. Espanha, Marrocos e Reino Unido tem presença na região.

O caso do Reino Unido merece destaque: há um território britânico na região desde o século XVIII. Hoje, aproximadamente 30 mil cidadãos britânicos residem em Gibraltar, trabalhando no porto (comércio e manutenção naval), setor de turismo (incluindo cassinos) ou na vizinha Espanha. O Reino Unido mantém no local uma pequena parte de sua marinha de guerra. O **Brexit trouxe algumas mudanças para os residentes**, em especial quanto ao fluxo de mercadorias na fronteira. Estão em abertas, ainda, questões de vistos de trabalho e moradia.

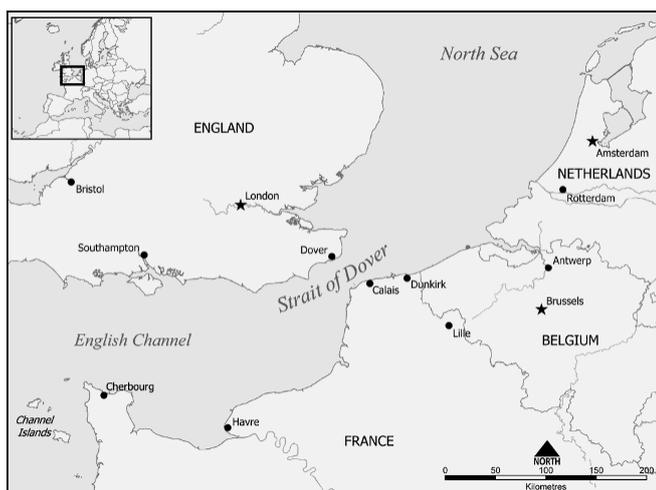


Países envolvidos	Espanha, Marrocos e Reino Unido.
Crises na região	Não há crises no sentido geopolítico do conflito. Há uma questão envolvendo o território britânico de Gibraltar e a Espanha , já que com o Brexit as relações de trabalho, comércio e moradia se alteraram. Ainda não houve definição.
Extensão	58 km.
Largura mínima	13 km.

Relevância	50% do comércio global 1/3 do petróleo e gás do mundo 80% do consumo da EU. 50% do gás da Espanha.
Tráfego	120 mil navios/ano.

7. Estreito de Dover, Pas de Calais

Separa a Grã Bretanha da França e do resto da Europa Continental, sendo a via marítima mais movimentada do mundo em quantidade de embarcações e também uma das mais importantes em termos de comércio global. O movimento não é apenas comercial, no sentido do transporte de cargas: há muitas embarcações de pesca e de passageiros na região, muitas balsas que cruzam o estreito levando e trazendo passageiros. A região não apresenta crises, mas por conta do **Brexit** está em curso uma revisão dos acordos de uso das águas, com destaque para pesca.



Países envolvidos	Reino Unido e França
Crises na região	Não há crises no sentido geopolítico do conflito. Há uma questão envolvendo o uso das águas para pesca, devido ao Brexit.
Largura mínima	32 km.
Relevância	Grande tráfego de passageiros. 20% do comércio global, acesso a portos importantes como Antuérpia, Amsterdã e Roterdã.
Tráfego	400 a 500 embarcações/dia, até 220 mil/ano

8. Estreitos da Dinamarca e Mar Báltico

Apesar de serem bem menos movimentados do que os outros estreitos desta aula, os estreitos dinamarqueses são estratégicos pois permitem fechar o Mar Báltico. A Rússia, por exemplo, enxerga aí um empecilho semelhante ao que ocorre na região do Bósforo – Dardanelos.



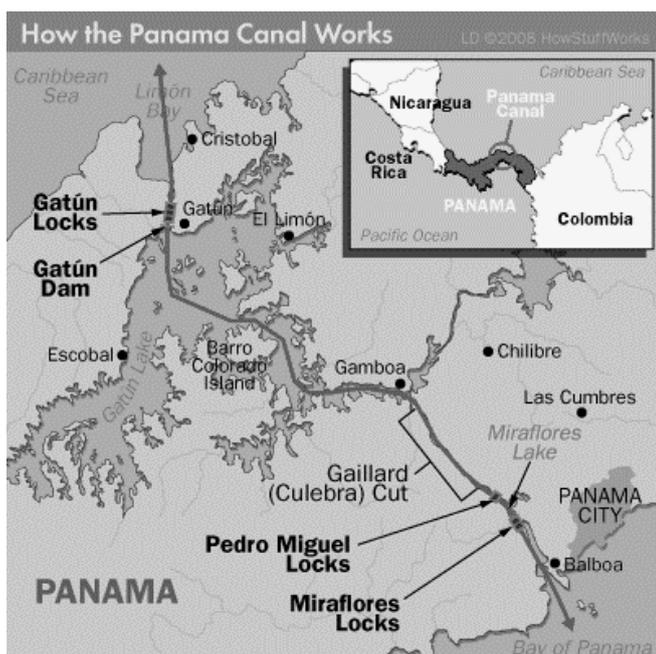
Países envolvidos	Dinamarca, Suécia e Alemanha
Crises na região	Não há crises no sentido geopolítico do conflito, mas o fechamento dos estreitos isola o Mar Báltico e, assim, a Rússia de qualquer saída para mares abertos.

Largura mínima	10 km ou menos, são vários os estreitos.
Relevância Estreitos	3% do comércio global de petróleo, dos quais 43% são da Rússia.
Mar Báltico	15% do comércio global
Tráfego	42 a 66 mil navios/ano.

9. Canal do Panamá

Inaugurado em 1914, foi construído pelos EUA, como forma de ligar o Oceano Atlântico e o Mar do Caribe ao Oceano Pacífico, permitindo encurtar a viagem entre as costas leste e oeste do território estadunidense, bem como facilitar o comércio global. Até 1999 o canal pertenceu aos EUA, sendo então devolvido ao governo panamenho.

O canal se destaca como obra de engenharia pela presença de diversos sistemas de eclusas, que permitem que os navios sejam elevados até o Lago Gatún e depois baixados novamente até o nível do mar.



Abertura	1914, sob controle dos EUA.
Devolução ao Panamá	1999.
Extensão e passagem	65 km. 10h em média.
Relevância	5% do comércio global. 5% do petróleo.
Renda para o Panamá por ano	US\$ 2 bilhões.
Tráfego	14 mil navios/ano.

10. Estreito de Malaca e Mar da China Meridional

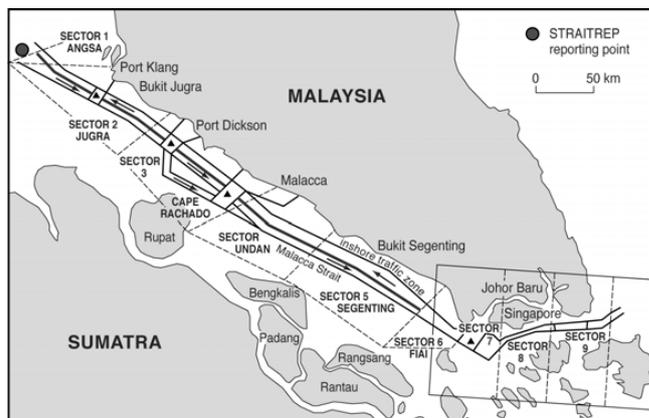
Estreito de Malaca e Mar da China Meridional forma, hoje, o principal eixo marítimo e econômico do mundo, reflexo do crescimento asiático em geral (incluindo a Índia), Chinês em particular.

A região apresenta diversas questões, de criminalidade a tensões geopolíticas e disputas territoriais, passando por desafios geográficos (recifes e correntes).

A China observa tudo com muita atenção, já que a maioria do seu comércio e dos seus suprimentos, por enquanto, depende da passagem por essas águas. Em termos geopolíticos, diversos países da região são aliados dos EUA.

O Estreito de Malaca envolve três países: Indonésia, Malásia e Cingapura. No caso de um bloqueio do estreito, as outras opções exigem percursos maiores e também trazem desafios. O Mar da China Meridional é disputado por Brunei, Vietnã, Malásia, Taiwan, China, Indonésia e Filipinas.

Em termos de peso para a economia, o conjunto Malaca – Mar da China Meridional é, hoje, o centro de gravidade da navegação mundial. Apenas como exemplo, a China representa hoje 15% do comércio global, o Japão 5%.

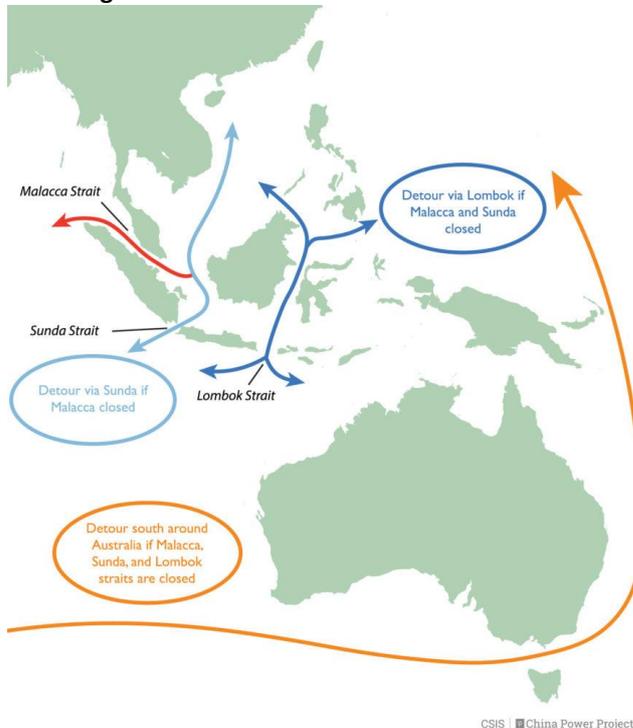


Países envolvidos	
--------------------------	--

Estreito	Indonésia, Malásia e Cingapura.
Mar da China Meridional	Indonésia, Malásia, Vietnã, Brunei, China, Filipinas e Taiwan
Crises na região	<p>O Mar da China Meridional é objeto de várias reivindicações territoriais que se sobrepõe. A região, além de estratégica para o comércio, apresenta reservas de petróleo, questões ligadas à pesca e é vista pela China como parte essencial da defesa de seu litoral, onde estão as principais regiões industriais.</p> <p>Em termos geopolíticos, diversos países da região são aliados dos EUA. Os EUA recentemente ampliaram sua presença militar na região, ampliando as tensões.</p>
Extensão do estreito	800 km.
Largura mínima	2.5 km (Cingapura).
Relevância Estreito	<p>De todos os navios que passam pela região, entre 70% e 80% têm a China como porto de origem ou destino.</p> <p>25% do petróleo originado do Oriente Médio com destino à Ásia.</p> <p>15% do petróleo do mundo.</p>
Mar da China Meridional	<p>60% do comércio marítimo global.</p> <p>30% do petróleo do mundo.</p> <p>40% do gás liquefeito do mundo.</p> <p>40% a 60% do comércio chinês.</p> <p>80% da energia da China.</p> <p>2/3 da energia da Coreia do Sul.</p> <p>60% da energia do Japão.</p> <p>14% do comércio dos EUA.</p> <p>80% a 90% do comércio do Vietnã e Indonésia.</p>
Tráfego Estreito de Malaca	120 a 150 mil navios/ano.

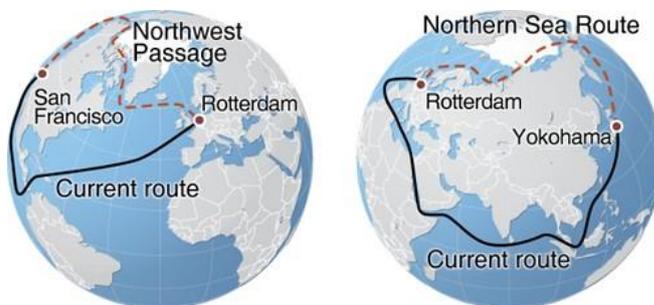
Mar da China Meridional	Estimativas chegam perto de 200 mil navios/ano
-------------------------	--

Rotas regionais e alternativas ao Estreito de Malaca



11. Rota do Norte e Passagem Noroeste

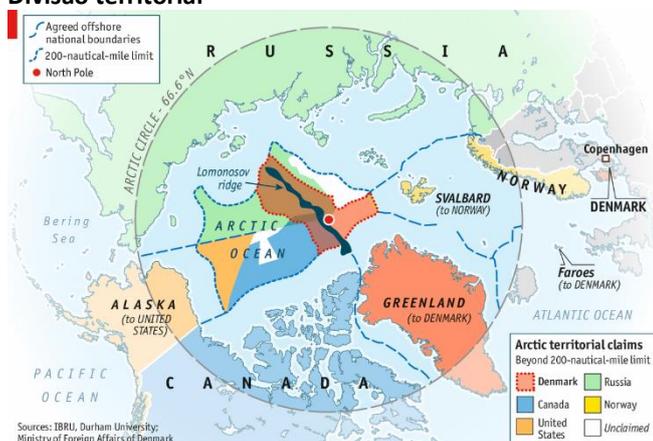
Por fim, uma nova rota que se apresenta como novidade é o uso das águas do **Oceano Ártico**. Devido ao aquecimento do planeta e ao recuo da calota polar ártica, aos poucos a navegação por esta região se torna mais viável. Recentemente a Rússia anunciou que, com o auxílio de navios quebra gelo, já é possível transitar pela região mesmo no inverno. O Ártico apresenta também oportunidades econômicas que serão vistas em outras aulas.



Em termos de navegação, as rotas árticas permitem evitar diversos dos cenários vistos nesta aula. As rotas pelo ártico são alternativas mais curtas para o comércio Ásia – Europa, por exemplo, e também facilitam o comércio entre a Europa e a costa oeste dos EUA. Outra vantagem é a ausência, por enquanto, de tensões geopolíticas tais quais as que envolvem Suez ou Malaca.

Países envolvidos	Rússia, Canadá, Noruega, EUA e Dinamarca (Groenlândia) têm direitos territoriais sobre essas águas
Vantagens	Rotas mais curtas e ausência de tensões geopolíticas.
China e outros países comerciais	Não possuem território na região, manifestam interesse no uso da rota.
Viabilidade	O comércio pela região já é possível, desde que haja a presença de navios quebra gelo ou navios comerciais de proa reforçada, que já estão sendo desenvolvidos.

Divisão territorial



PARA CASA & APROFUNDAMENTO

- Leia novamente o material e suas anotações.
- Responda as questões fundamentais da aula.
- Localize em um Atlas todos os países citados na aula.
- Responda as questões do final do material.

QUESTÕES

1. (Ufjf-pism 3 2016)



¹ UM SÉCULO UNINDO O MUNDO
² ANOS

Disponível em: <<http://migre.me/s8NzA>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

Essa imagem destaca o centenário de uma via de navegação interoceânica importante para o comércio marítimo mundial, que atualmente está sendo ampliada para acomodar uma nova geração de navios porta-contêineres, que transportam de 5 mil a 8 mil contêineres. Essa via é o

- Canal de Suez.
- Canal da Mancha.
- Canal do Panamá.
- Cabo das Tormentas.
- Cabo da Boa Esperança.

2. (Ifce 2016) Sobre o Canal de Suez, no Egito, é **correto** afirmar-se que

- durante a 2ª Guerra Mundial surge o nacionalismo no Egito e com ele a revogação do tratado anglo-egípcio de 1936 sobre o canal.
- localizado no istmo de Suez, foi criado com o intuito de ligar o Mar Mediterrâneo ao Mar Vermelho, projeto que remonta à época dos faraós do Egito.
- para o mundo, um dos fatores de importância deste canal é a logística. Por ele há a possibilidade de se chegar até a América do Sul, saindo da Europa, sem precisar contornar a África, pelo Cabo da Boa Esperança (o que era feito antes de sua construção).
- a “Convenção de Constantinopla”, que garantia a utilização do canal de forma restrita, autoriza o seu uso apenas pelas nações europeias. Atualmente é controlado e operado pela entidade estatal, denominada Autoridade do Canal de Suez (SCA), criada pelo Egito e responsável pela gestão do tráfego computadorizado, apoiado por radar e mais 14 estações de pilotos.
- no quesito econômico, as taxas de portagens pagas pelos navios representam uma irrelevante fonte de renda para o governo egípcio, devido a pouca utilização deste canal.

3. (Ufrgs 2020) Observe a ilustração abaixo.



Fonte: Adaptado de DW. 2019.

Assinale a alternativa correta sobre o local indicado no mapa com uma estrela.

- Trata-se do Estreito Médio, e as questões geopolíticas mundiais são pouco influenciadas pelo que ocorre no local, pois ele está localizado longe de nações consideradas superpotências.
- Trata-se do Estreito de Ormuz, e o preço mundial do barril de petróleo é influenciado pelas tensões que ocorrem no local.
- Trata-se do Estreito de Omã, e as tensões na região ocorrem principalmente pela influência militar chinesa nos países do Golfo Pérsico.
- Trata-se do Estreito de Dacar, considerado uma área degradada e estratégica para conservação da biodiversidade, de acordo com a convenção de Madrid.
- Trata-se do Estreito de Gibraltar, reivindicado pelos países limítrofes, devido ao controle do Canadá e Estados Unidos da América.

4. (Ucs 2015) Leia o excerto a seguir:

Apesar de ser o maior país do mundo, a Rússia tem dificuldade de encontrar uma saída permanente para o mar nas proximidades de suas principais cidades. Na parte norte do país, os rios ficam congelados, assim como em parte do Mar Báltico e do Oceano Glacial Ártico. No sul, o Rio Volga desemboca no Mar Cáspio, que é fechado. Para contornar esse problema, foram construídos inúmeros canais que interligam os principais rios aos litorais. O Canal Lênin, por exemplo, faz a ligação do Rio Volga com o Don, que desemboca no Mar de Azov, que dá acesso ao Mar Negro. Desse modo, a Rússia tem acesso (via Mar Negro) ao Mar Mediterrâneo, utilizando-se também do Estreito de Bósforo, do Mar de Mármara e do Estreito de Dardanelos.

Fonte: TAMDJIAN, James Onnig. *Geografia: estudos para compreensão do espaço*. Vol. Único. 2. ed., São Paulo: FTD, 2013. p. 100.

Assinale a alternativa que indica a problemática abordada no texto.

- a) Problema ambiental com desdobramento econômico.
- b) Problema geopolítico com desdobramento econômico.
- c) Problema hidroclimático com desdobramento geopolítico.
- d) Problema econômico com desdobramento ambiental.
- e) Problema geopolítico com desdobramento hidroclimático

5. (Uem-pas 2020 - adaptada) A intensificação do fluxo de mercadorias pelo espaço mundial decorre da expansão dos mercados e da modernização do sistema de transportes. Grande parte da evolução do comércio ocorreu graças aos avanços tecnológicos na área de logística, os quais permitiram melhorar a infraestrutura de transportes e de armazenagem, aumentar a carga dos meios de transportes e reduzir o tempo de deslocamento. Os produtos são transportados e comercializados por rotas marítimas, fluviais, aéreas e terrestres. Sobre essas rotas, assinale o que for correto.

- I. O Canal do Panamá interliga os oceanos Pacífico e Atlântico por meio do istmo centrocaribenho; tornou-se a principal via de circulação entre os mares que banham as Américas, pois diminuiu o tempo de deslocamento de navios, de mercadorias e de pessoas.
- II. O Estreito de Gibraltar, localizado entre a Espanha e o Marrocos, liga o Mar Mediterrâneo e o Oceano Atlântico; é uma das rotas marítimas e comerciais mais movimentadas do continente europeu, e sua localização estratégica tem beneficiado a navegação, o comércio e o transporte de mercadorias e de pessoas.
- III. O Estreito de Malaca é a principal passagem entre os oceanos Índico e Pacífico, através do Mar da China Meridional; é uma das passagens mais antigas e importantes do mundo. Liga as principais economias asiáticas, como a da Índia, a da China, a do Japão e a da Coreia do Sul, e por ele transitam grandes navios, dentre eles, petroleiros com destino a diversos mercados.
- IV. O Canal de Suez liga o Oceano Atlântico e o Mar Vermelho, reduzindo as distâncias e o custo dos transportes entre a Europa e a Ásia. Construído pelos egípcios no final do século XIX, esse canal possui uma série de eclusas ou comportas, em função do grande desnível ao longo do seu trajeto.
- V. O Estreito de Ormuz, situado na entrada do Golfo Pérsico, é um dos pontos mais estratégicos da região por ser a única passagem de cargueiros provenientes de grandes áreas de exportação por mar aberto. Por essa região transitam mais de 40% do petróleo mundial e mais de 20% do comércio marítimo mundial.

Estão corretas:

- a) I, II, III e IV.
- b) I, II, III e V.
- c) II, III, IV e V.
- d) I, III, IV e V.
- e) I, II, III, IV e V.

Gabarrto: 1: C A questão poderia ser resolvida pela data (1914) ou pelo idioma espanhol utilizado no cartaz, além da informação sobre a ampliação do canal; 2: B. O item B descreve corretamente a posição do canal de Suez; 3: B. O item B descreve, a partir do mapa, corretamente o Estreito de Ormuz; 4: C A Rússia é o país com maior extensão territorial do mundo, porém apresenta grande parte de seus litorais em climas subtropical e temperado. Assim, no inverno tem-se congelamento mar costeiro no Ártico, Báltico e parte do Pacífico. Desse modo, o acesso a mares que não congelam é restrito, a exemplo de parte do mar Negro. Isto explica em parte a importância estratégica da península da Crimeia no mar Negro (território que separou-se da Ucrânia e foi anexado pela Rússia); 5: B, a afirmação IV está errada, o Canal de Suez liga o mediterrâneo ao Mar Vermelho.