

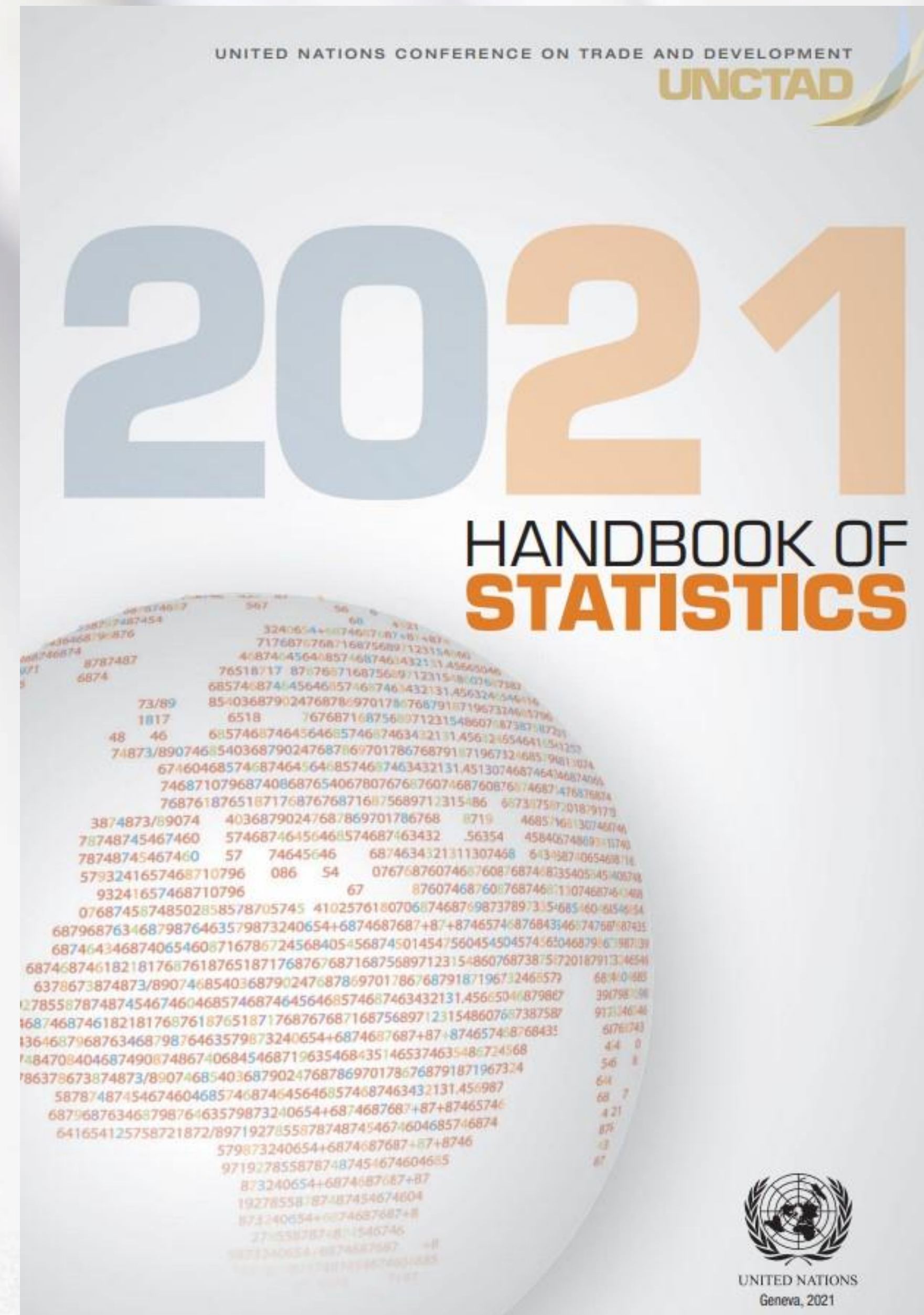


**CURSO ENEM E
VESTIBULARES**

ATUALIDADES

COM DANIEL PEREIRA

Aula 10 - Mares, estreitos e canais - comércio marítimo



MarineTraffic Live Map Explore Community Pricing

S57°03'31.41
W143°47'20.62
(-57.0587, -143.7891)

267K

Google 3000 km 2000 mi

Leaflet

Dados cartográficos ©2021 Termos de Uso

Ads by Google

Send feedback Why this ad?

Os mares e o comércio global

Comércio marítimo: **80% a 90%** das mercadorias trocadas no mundo

Ásia: 54%

Américas: 18%

Europa: 15%

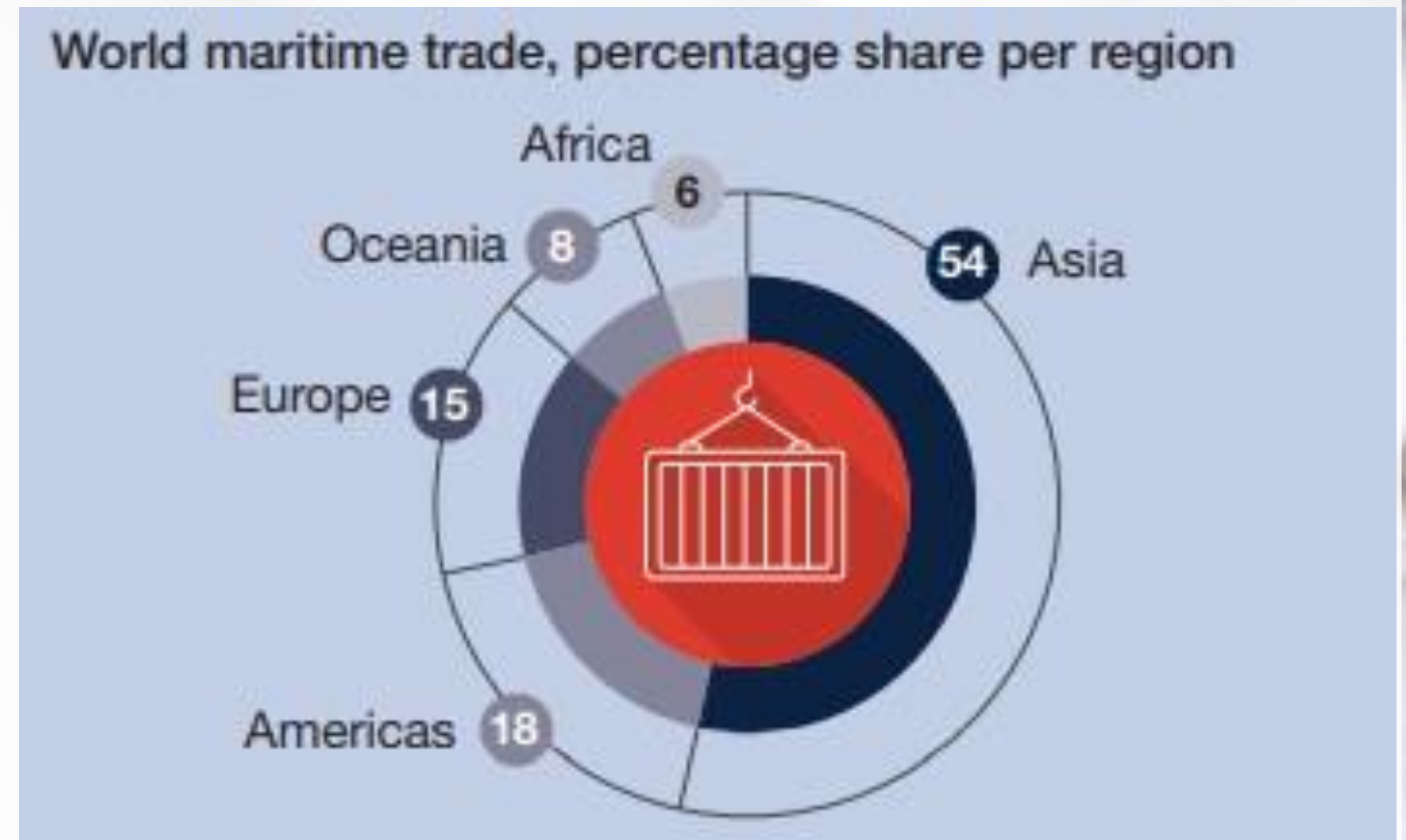
Oceania: 8%

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

- **China:** 40%.
- **Coreia do Sul:** 37%.
- **Japão:** 22% .

Frota global (acima de 100t): 99.800 navios.

Reciclagem da frota:

- **Bangladesh:** 38.5%
- **Índia:** 29.1%
- **Paquistão:** 16.6%

Países asiáticos

Propriedade de navios/capacidade

- 38.55% dos top 10
- 46.09% dos top 20

Ranking por registro

- Panamá
- Ilhas Marshall
- Libéria
- Bahamas
- Hong Kong
- Malta
- Cingapura
- China
- Itália
- Grécia

Table 2.7 Deliveries of newbuildings by major vessel types and countries of construction, 2020
(thousand gross tons)

Vessel type	China	Republic of Korea	Japan	Philippines	Rest of the world	Total	Percentage
Bulk carriers	15 051	1 442	9 383	551	311	26 738	46
Oil tankers	2 702	7 071	1 901	1	478	12 152	21
Container ships	2 665	5 357	394	56	200	8 671	15
Gas carriers	869	4 046	353		7	5 275	9
Ferries and passenger ships	251	64	76		1 208	1 600	3
Chemical tankers	488	88	465		55	1 095	2
General cargo	390	1	142		360	893	2
Offshore	340	101	7		118	566	1
Other	501	4	107		162	775	1
Total	23 257	18 174	12 827	608	2 898	57 765	100
<i>Percentage</i>	<i>40</i>	<i>31</i>	<i>22</i>	<i>1</i>	<i>5</i>	<i>100</i>	

Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research.

Notes: Propelled seagoing merchant vessels of 100 gross tons and above. For more data on other shipbuilding countries, see <http://stats.unctad.org/shipbuilding>.

Table 2.4 Ownership of the world fleet, ranked by carrying capacity in dead-weight tons, 2021

	Country or territory of ownership	Number of vessels			Deadweight tonnage				
		National flag	Foreign flag	Total	National flag	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of world
1	Greece	642	4 063	4 705	58 067 003	315 350 152	373 417 155	84.45%	17.64%
2	China	4 887	2 431	7 318	105 657 323	138 898 420	244 555 743	56.80%	11.56%
3	Japan	914	3 115	4 029	35 107 223	206 741 103	241 848 326	85.48%	11.43%
4	Singapore	1 459	1 384	2 843	73 258 302	65 805 758	139 064 059	47.32%	6.57%
5	China, Hong Kong SAR	886	878	1 764	72 367 151	31 851 549	104 218 700	30.56%	4.92%
6	Germany	198	2 197	2 395	7 437 473	78 759 307	86 196 779	91.37%	4.07%
7	Republic of Korea	787	854	1 641	15 096 916	70 995 920	86 092 836	82.46%	4.07%
8	Norway	387	1 655	2 042	1 899 017	62 144 480	64 043 497	97.03%	3.03%
9	Bermuda	13	540	553	300 925	63 733 226	64 034 151	99.53%	3.03%
10	United Kingdom (excl. Channel Islands)	309	1 014	1 323	7 160 493	46 524 174	53 684 667	86.66%	2.54%
11	United States of America (incl. Puerto Rico but excluding Virgin Islands)	790	1 020	1 810	10 395 172	44 576 019	54 971 191	81.09%	2.60%
12	Taiwan Province of China	147	867	1 014	6 998 235	46 284 542	53 282 777	86.87%	2.52%
13	Monaco	0	478	478	0	43 426 478	43 426 478	100.00%	2.05%
14	Denmark	26	902	928	47 415	42 185 673	42 233 088	99.89%	2.00%
15	Belgium	108	249	357	8 974 783	21 969 171	30 943 954	71.00%	1.46%
16	Turkey	429	1 112	1 541	5 994 812	21 970 706	27 965 518	78.56%	1.32%
17	Indonesia	2 232	89	2 321	24 139 035	2 704 715	26 843 751	10.08%	1.27%
18	Switzerland	18	396	414	928 432	25 794 797	26 723 229	96.53%	1.26%
19	India	875	195	1 070	16 396 087	10 013 434	26 409 521	37.92%	1.25%
20	United Arab Emirates	119	941	1 060	525 959	24 431 420	24 957 380	97.89%	1.18%
21	Russian Federation	1 464	322	1 786	9 184 626	14 682 694	23 867 320	61.52%	1.13%
22	Iran (Islamic Republic of)	246	8	254	18 898 257	352 889	19 251 146	1.83%	0.91%
23	Netherlands	692	515	1 207	5 577 088	13 185 003	18 762 090	70.27%	0.89%
24	Saudi Arabia	151	111	262	13 397 363	3 422 203	16 819 566	20.35%	0.79%
25	Italy	481	170	651	10 296 714	5 900 509	16 197 223	36.43%	0.77%

Table 2.3 Top 25 ship-owning economies, as of 1 January 2021 (millions of United States dollars)

Country or Territory of Ownership	Bulk Carriers	Container Ships	Offshore vessels	Oil Tankers	Ferries and Passenger Ships	Gas Carriers	General Cargo Ships	Chemical Tankers	Other/ not available	Total	
1	Japan	39 564	15 101	4 746	9 529	3 236	15 436	3 130	5 203	7 888	103 833
2	Greece	39 853	11 670	197	32 602	2 512	14 572	182	977	402	102 968
3	China	34 735	20 632	9 967	12 838	4 979	4 115	5 120	3 344	3 207	98 936
4	United States	3 734	1 938	15 494	5 117	51 259	1 454	1 320	1 098	791	82 206
5	Singapore	14 564	9 274	4 304	12 569	32	4 377	870	4 778	534	51 301
6	Norway	4 384	2 514	21 748	5 570	3 208	7 620	900	2 433	2 719	51 096
7	Germany	6 207	24 166	687	1 767	9 460	1 627	2 789	704	347	47 754
8	United Kingdom	4 001	7 123	10 064	3 829	5 661	5 816	791	1 354	2 239	40 878
9	China, Hong Kong SAR	11 117	12 982	73	6 288	2 387	1 114	918	269	886	36 032
10	Republic of Korea	9 123	5 363	240	5 558	433	4 791	680	1 480	2 673	30 340
11	Bermuda	5 863	2 301	5 198	5 919		8 107		297	51	27 736
12	Denmark	1 526	12 847	1 701	3 416	1 032	2 049	751	1 032	108	24 462
13	Switzerland	822	9 012	3 056	596	9 521	213	183	169	12	23 584
14	Netherlands	704	412	13 273	441	526	686	2 969	1 892	2 046	22 949
15	Taiwan Province of China	8 145	7 372	48	1 483	74	363	563	148	107	18 304
16	Italy	1 116	6	2 441	1 866	9 475	256	1 801	418	621	18 000
17	Brazil	179	465	14 312	810	64	116	30	77	2	16 054
18	Monaco	3 390	2 004		6 381	29	3 300		26	24	15 153
19	France	374	5 325	5 183	112	1 860	476	155	132	144	13 761
20	Russian Federation	256	110	1 346	3 320	76	1 740	1 449	637	1 828	10 762
21	Turkey	3 406	1 011	677	1 269	353	131	1 793	1 156	51	9 847
22	Indonesia	1 110	1 103	1 137	2 131	2 020	565	1 174	369	51	9 659
23	Malaysia	142	110	6 748	219	19	1 811	189	150	159	9 548
24	Belgium	1 747	491	134	3 305		860	761	210	2 018	9 526
25	United Arab Emirates	1 959	469	2 858	2 361	57	544	90	621	179	9 138
	Others	14 436	4 971	23 462	18 470	12 008	13 971	7 863	4 050	2 297	101 529
	World total	212 455	158 771	149 093	147 764	120 282	96 110	36 470	33 026	31 384	985 356

Table 2.6 Leading flags of registration, ranked by value of total tonnage, 2021 (million US dollars) and principal vessel types											
Flag of Registration	Bulk carriers	Container ships	Offshore vessels	Oil tankers	Ferries and passenger ships	Gas carriers	General cargo ships	Chemical tankers	Other/ not applicable	Total	
1	Panama	46 903	23 289	14 056	12 065	12 786	10 108	3 768	5 260	6 314	134 550
2	Marshall Islands	32 671	8 217	12 787	26 845	1 513	14 537	430	4 470	1 917	103 388
3	Liberia	29 781	26 351	10 520	20 941	430	5 977	796	2 862	1 439	99 097
4	Bahamas	5 177	706	22 781	6 521	28 250	12 000	65	74	2 303	77 878
5	Hong Kong, China	25 050	25 442	260	10 404	42	6 439	1 318	1 687	105	70 747
6	Malta	10 205	14 925	4 240	9 448	15 166	6 407	1 740	1 661	834	64 626
7	Singapore	13 509	16 531	7 589	11 445		7 947	803	3 560	1 189	62 571
8	China	16 555	5 609	7 728	8 023	4 159	731	2 885	1 668	3 079	50 436
9	Italy	650	196	284	852	15 027	200	1 826	327	621	19 985
10	Greece	3 305	245	1	8 375	1 338	5 388	52	82	22	18 808
Subtotal top 10		183 806	121 512	80 246	114 918	78 711	69 735	13 684	21 651	17 823	702 087
Other		28 649	37 260	68 847	32 846	41 571	26 375	22 785	11 375	13 561	283 269
World total		212 455	158 771	149 093	147 764	120 282	96 110	36 470	33 026	31 384	985 356







Comércio global em milhões de TEUs 2021 e 2022

Transpacífico: 31.2

Ásia – Europa: 26.3

Transatlântico: 8

Ásia: 532.7

Europa: 117.4

América do Norte: 61.2

América Latina e Caribe: 59

África: 32.5

Oceania: 12.8

Total global: 815.6



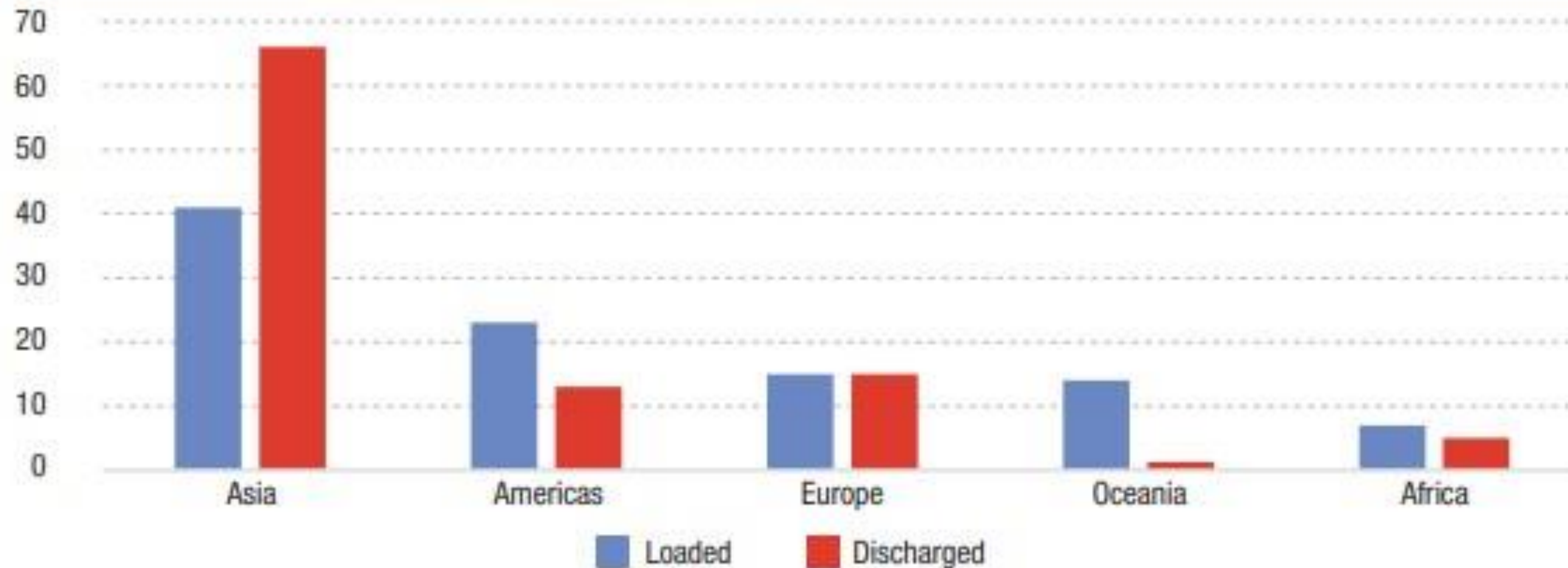
Table 1.9 Containerized trade on major East-West trade routes, 2014–2021
(million TEU and percentage annual change)

	Eastbound	Westbound	Total Trans-Pacific	Eastbound	Westbound	Total Asia-Europe	Eastbound	Westbound	Transatlantic
	East Asia–North America	North America–East Asia		Northern Europe and Mediterranean to East Asia	East Asia to Northern Europe and Mediterranean		North America to Northern Europe and Mediterranean	Northern Europe and Mediterranean to North America	
2014	16.1	7.0	23.2	6.3	15.5	21.8	2.8	3.9	6.7
2015	17.4	6.9	24.2	6.4	15.0	21.3	2.7	4.1	6.8
2016	18.1	7.3	25.4	6.8	15.3	22.1	2.7	4.2	6.9
2017	19.3	7.3	26.6	7.1	16.4	23.4	2.9	4.6	7.5
2018	20.7	7.4	28.0	7.0	17.3	24.3	3.1	4.9	8.0
2019	19.9	6.8	26.7	7.2	17.5	24.8	2.9	4.9	7.8
2020	20.6	6.9	27.5	7.2	16.9	24.1	2.8	4.8	7.6
2021	24.1	7.1	31.2	7.8	18.5	26.3	2.8	5.2	8.0

Table 1.10 World container port throughput by region, 2019–2020
(million TEU and annual percentage change)

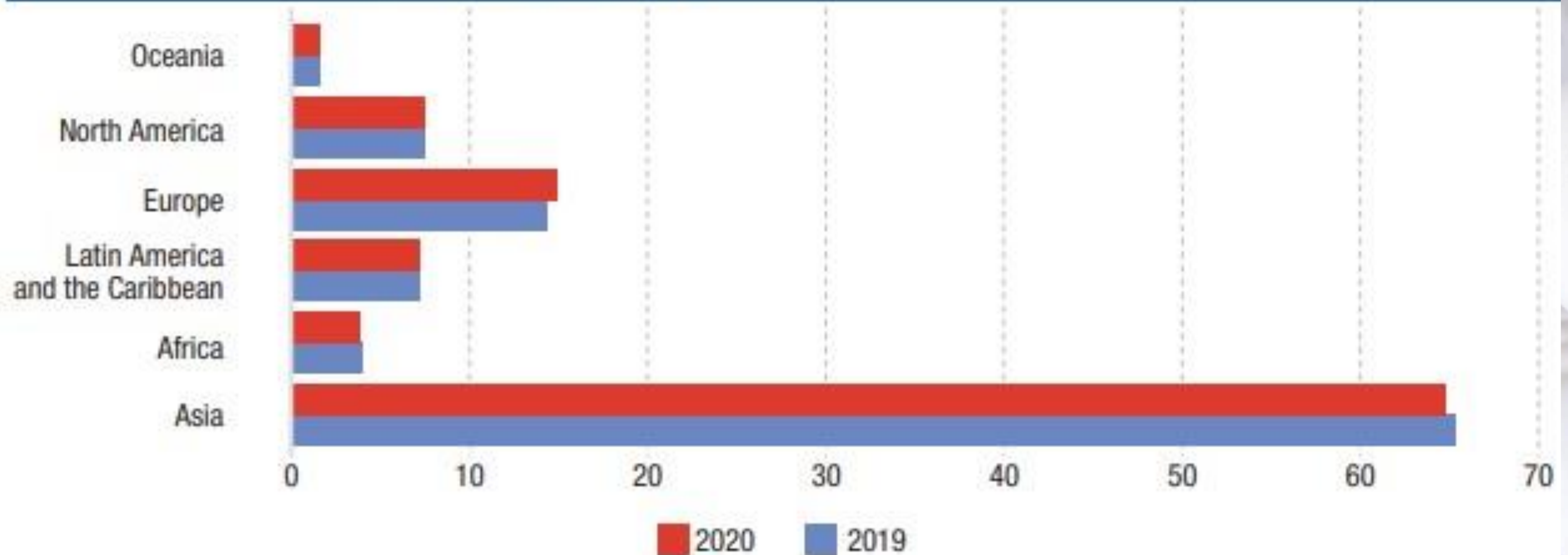
	2019	2020	2019–2020
Asia	534.8	532.7	-0.4%
Africa	32.5	32.5	0.0%
Latin America and the Caribbean	60.1	59.0	-1.8%
Europe	122.6	117.4	-4.2%
North America	62.4	61.2	-1.9%
Oceania	12.9	12.8	-0.8%
World Total	825.3	815.6	-1.2%

Figure 1.3 International maritime trade, by region, 2020
(percentage share in total tonnage)



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.

Figure 1.10 World container port throughput by region, 2019–2020
(percentage share in total TEU)



Source: UNCTAD secretariat calculations, derived from table 1.10.

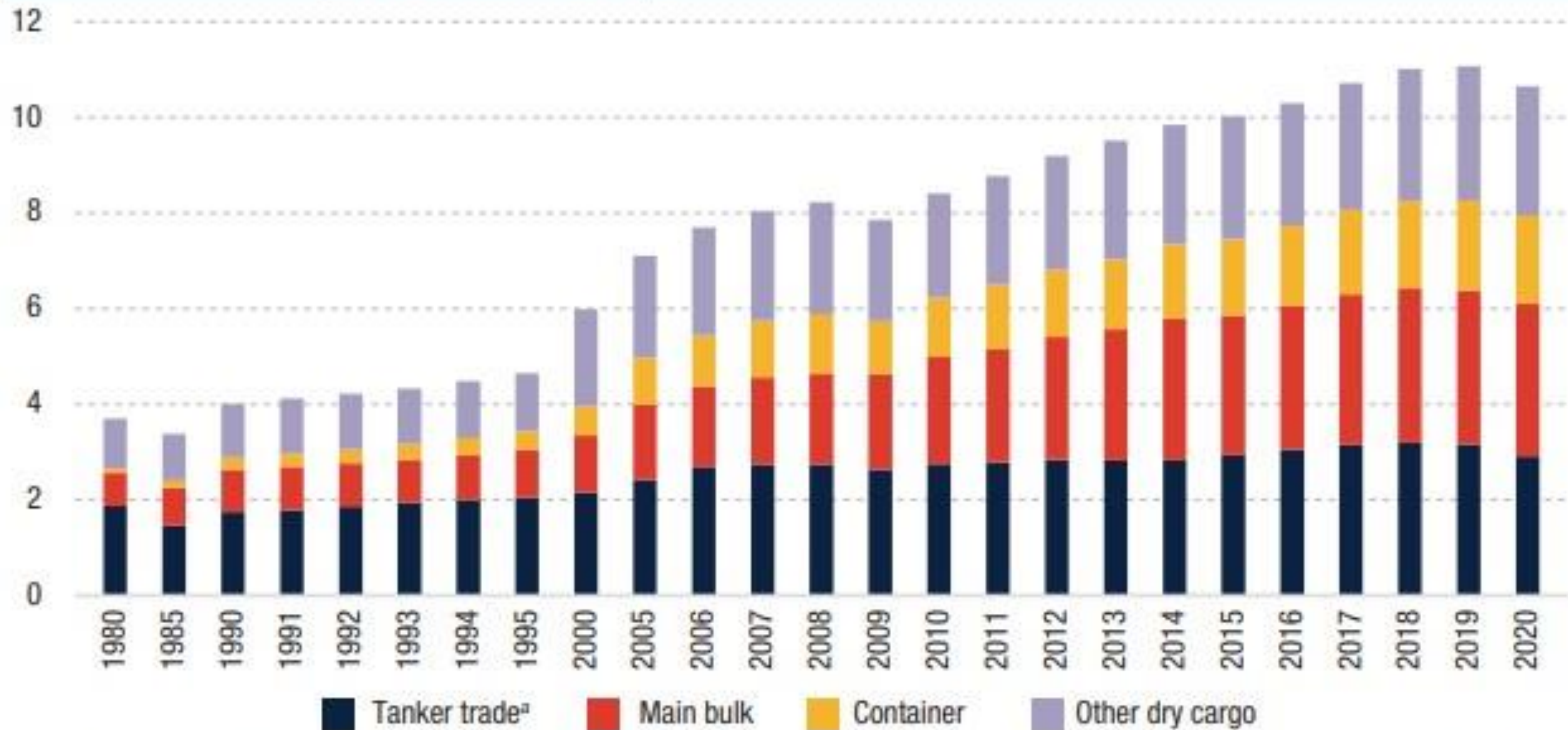






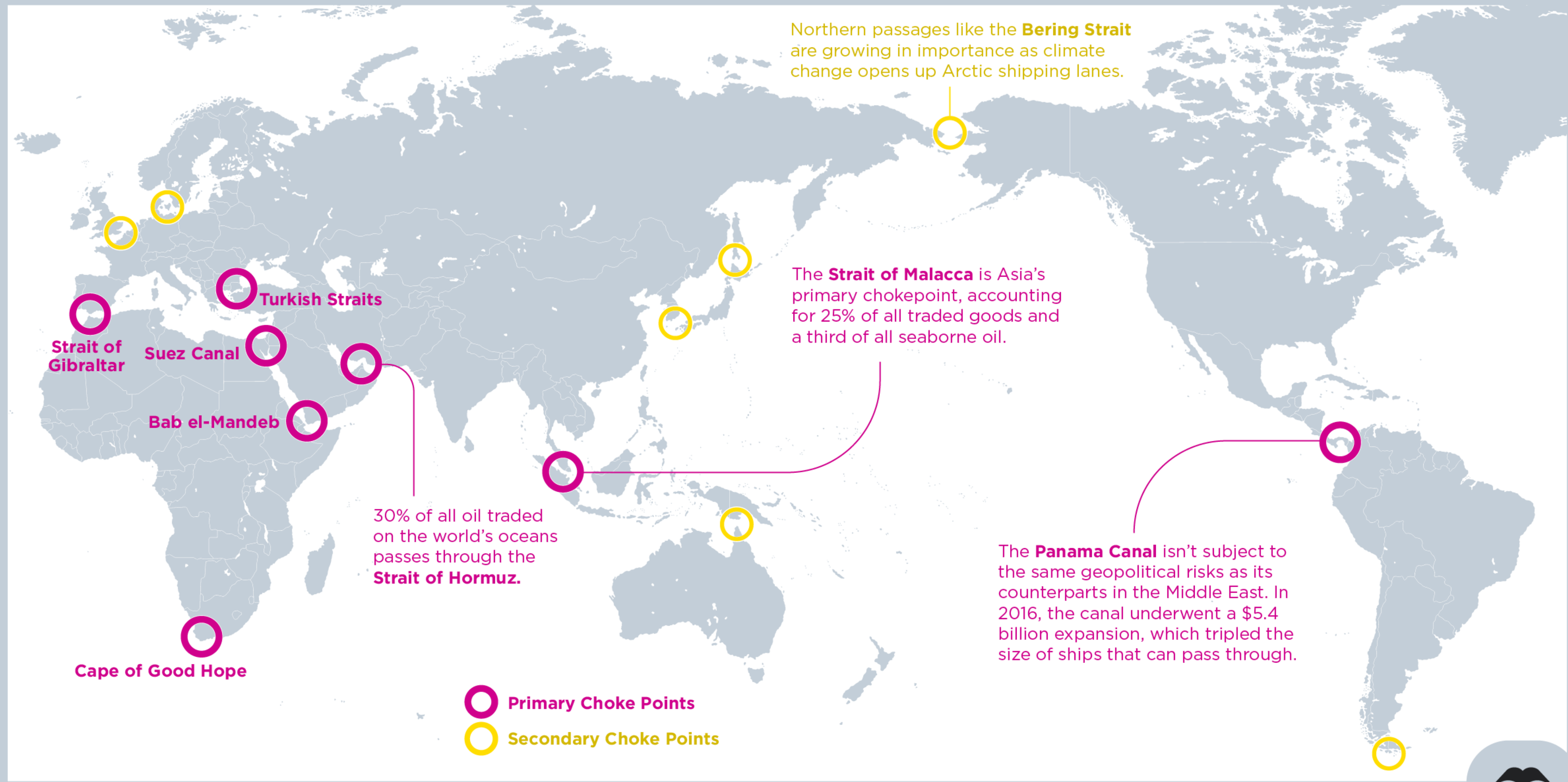


Figure 1.4 International maritime trade by cargo type, selected years
(millions of tons loaded)



Source: UNCTAD *Review of Maritime Transport*, various issues. For 2006–2020, the breakdown by cargo type is based on Clarksons Research, *Shipping Review and Outlook*, Spring 2021 and *Seaborne Trade Monitor*, various issues.

THE WORLD'S KEY MARITIME CHOKES POINTS



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

Source: GIS visualcapitalist.com



Canal de Suez – 1869

Fechamentos: 1956, 1967 – 75.

193 km – 14 horas.

12% do comércio global, 5% do petróleo.

US\$ 5.6 bilhões ano (projeção: US\$ 13.8).

19 mil navios/ano.

2021 – Evergiven: 6 dias, US\$ 59 bilhões.







40 km



Estreito de Ormuz

15% a 20% do petróleo mundial.

80% a 90% do petróleo do Golfo Pérsico.

1/3 de todo o petróleo transportado por navios.

5100 navios/ano.

Irã x Arábia/EUA.



Turkish Straits maritime chokepoints



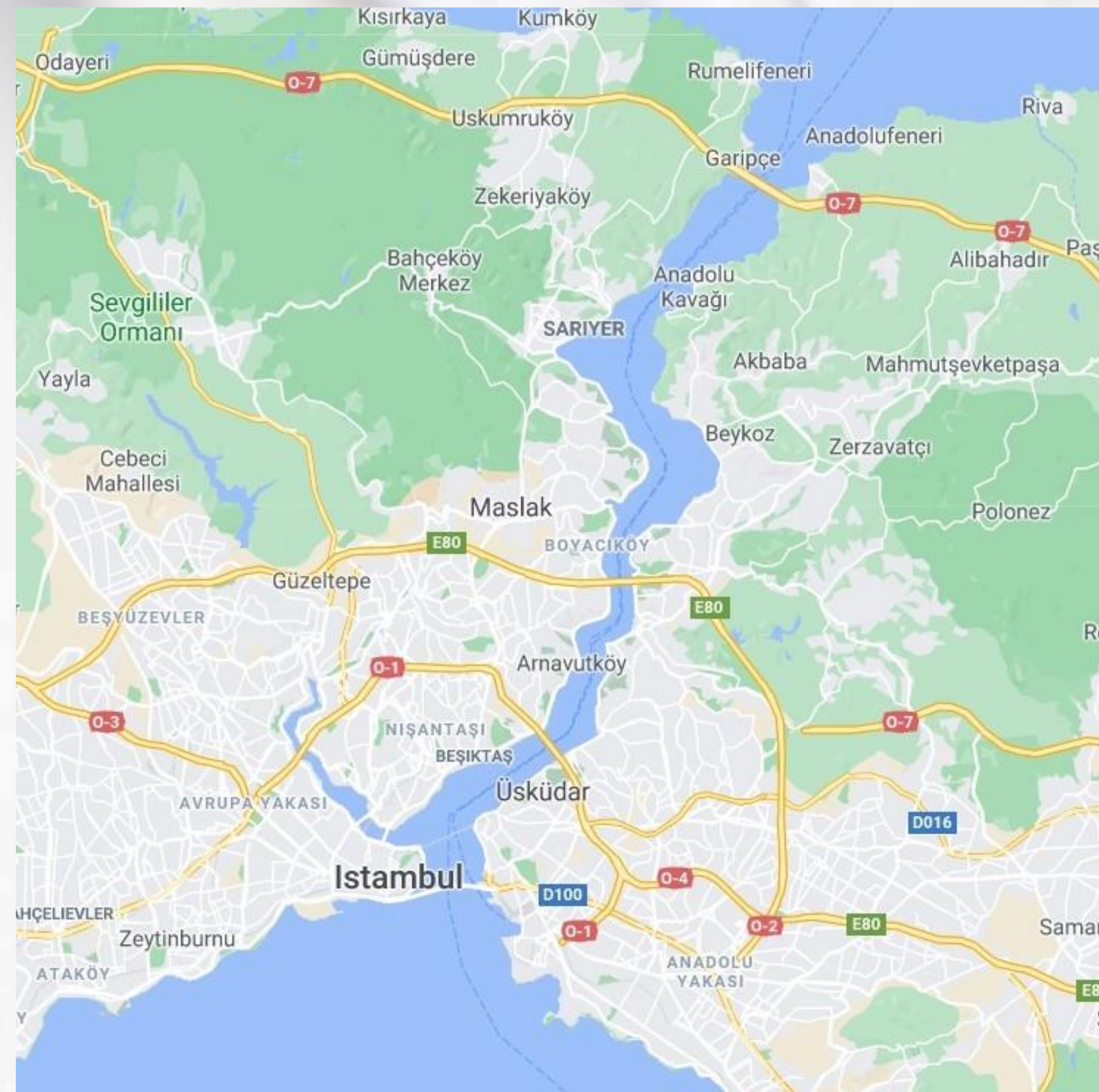
Bósforo - Dardanelos

3% do petróleo mundial.

38% do petróleo russo.

Grãos.

Limita acesso russo a águas quentes.



Gibraltar

50% do comércio mundial.

1/3 do petróleo e gás do mundo.

80% do consumo da UE.

50% do gás da Espanha.

120 mil navios/ano.







Estreito de Dover

Pas de Calais

Grande tráfego de passageiros.

20% do comércio global, acesso a portos como Amsterdã e Roterdã.

220 navios/ano.

Brexit e direitos de pesca.



Estreitos da Dinamarca

3% do petróleo global, dos quais 43% são russos

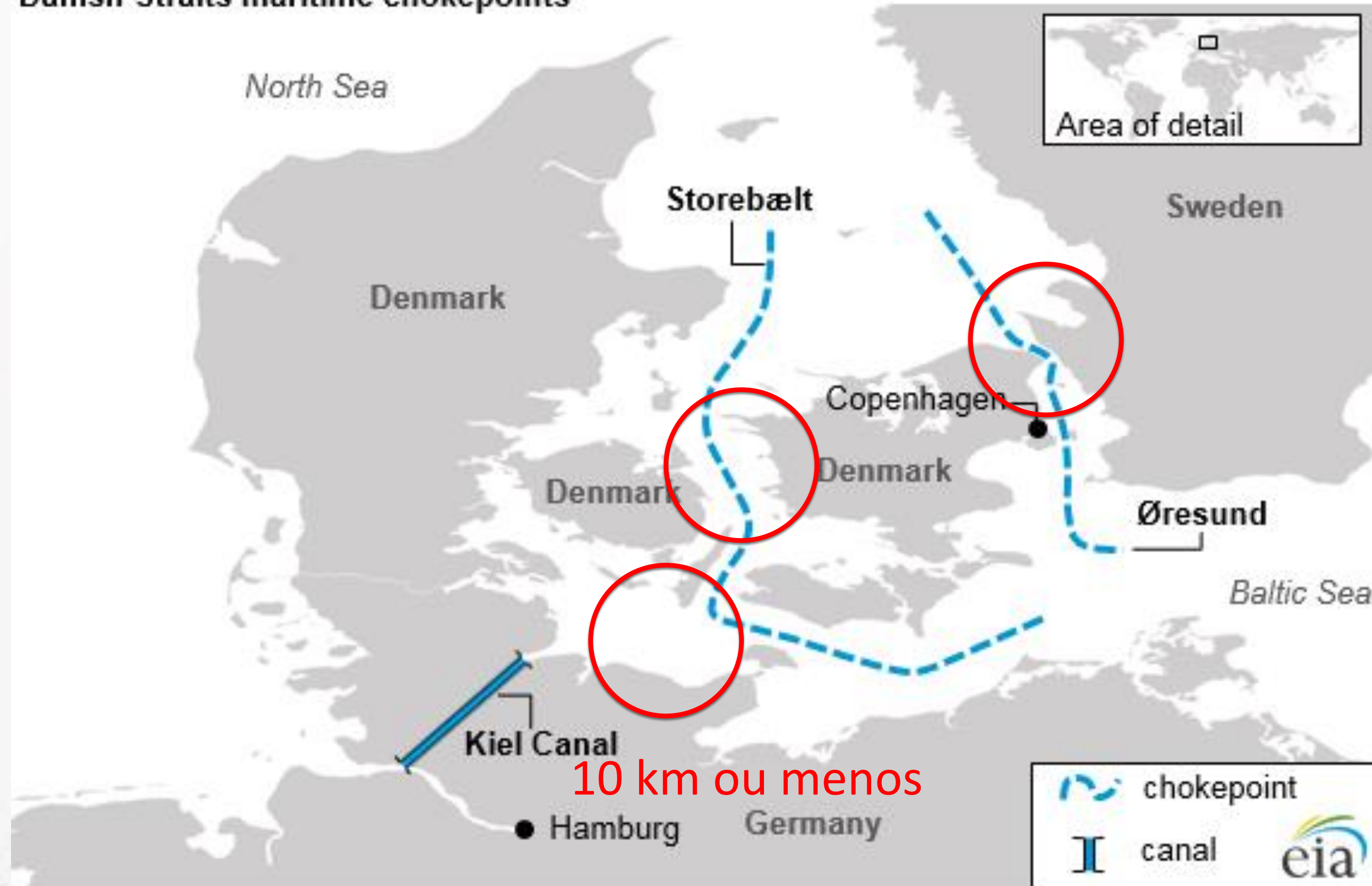
Báltico

15% do comércio global.

42 a 66 mil navios/ano.



Danish Straits maritime chokepoints



Canal do Panamá – 1914 (EUA)

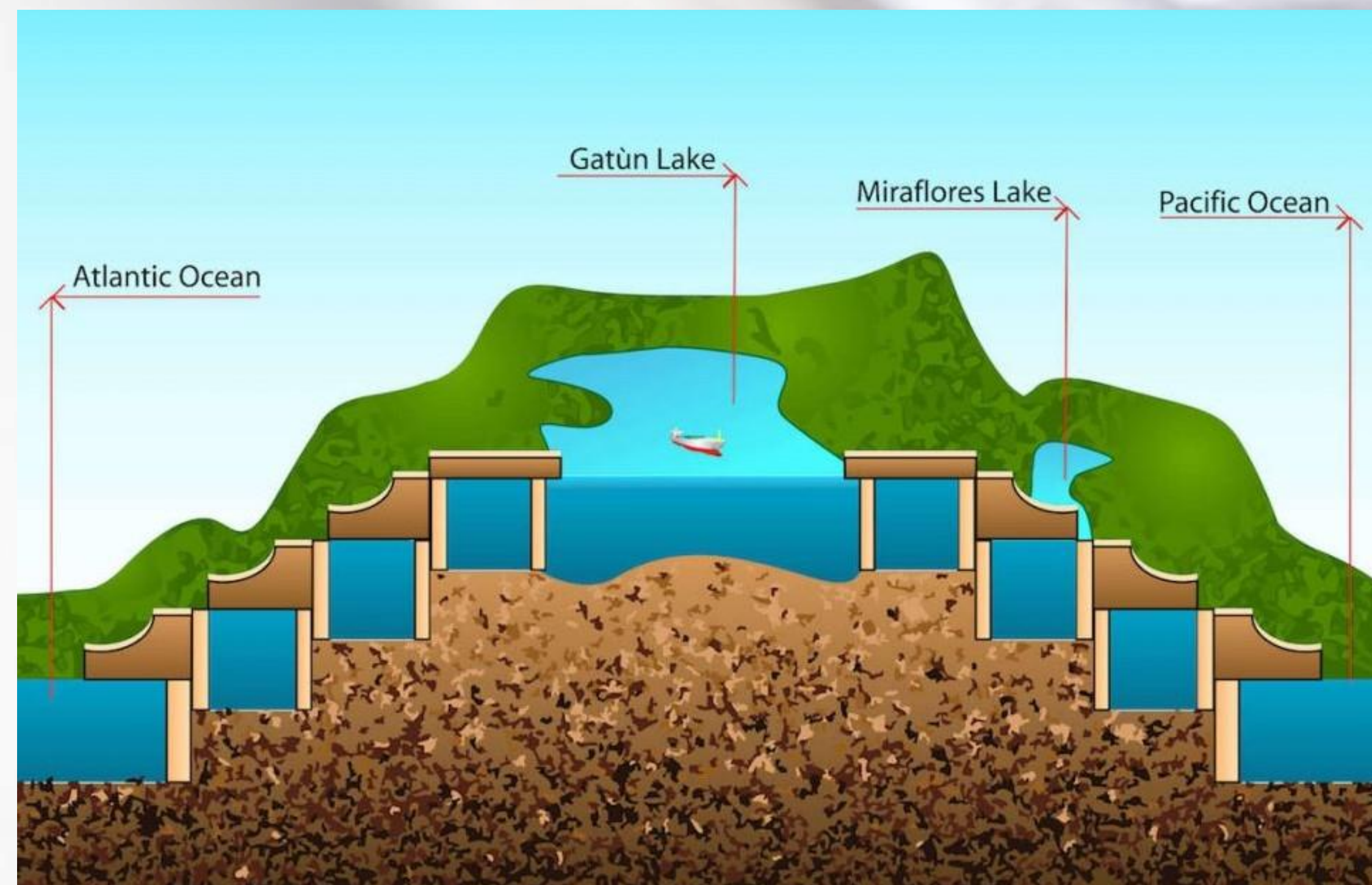
1999 – Transferência para o Panamá

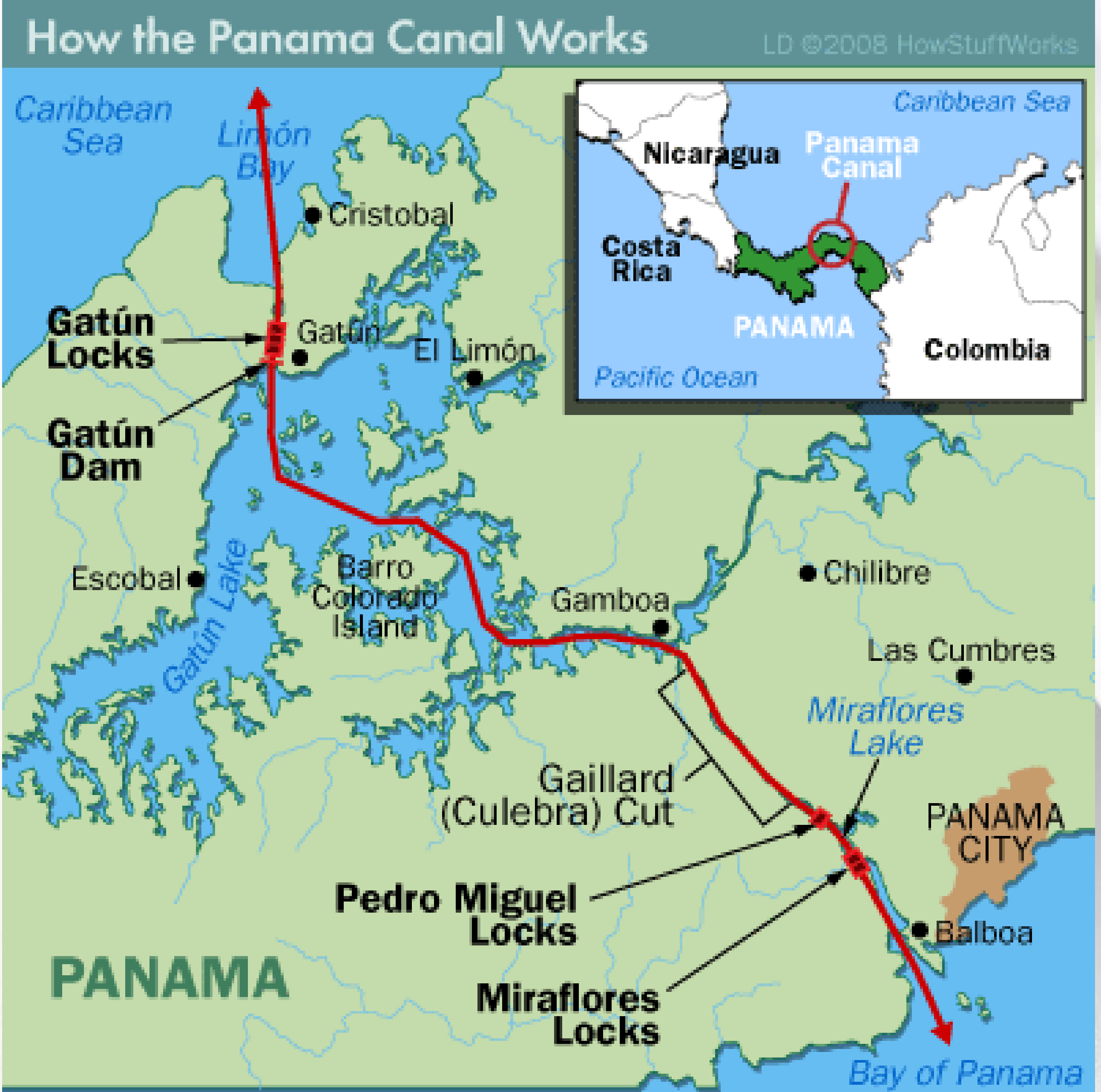
65 km, 10 horas

5% do comércio e do petróleo global

US\$ 2 bilhões/ano

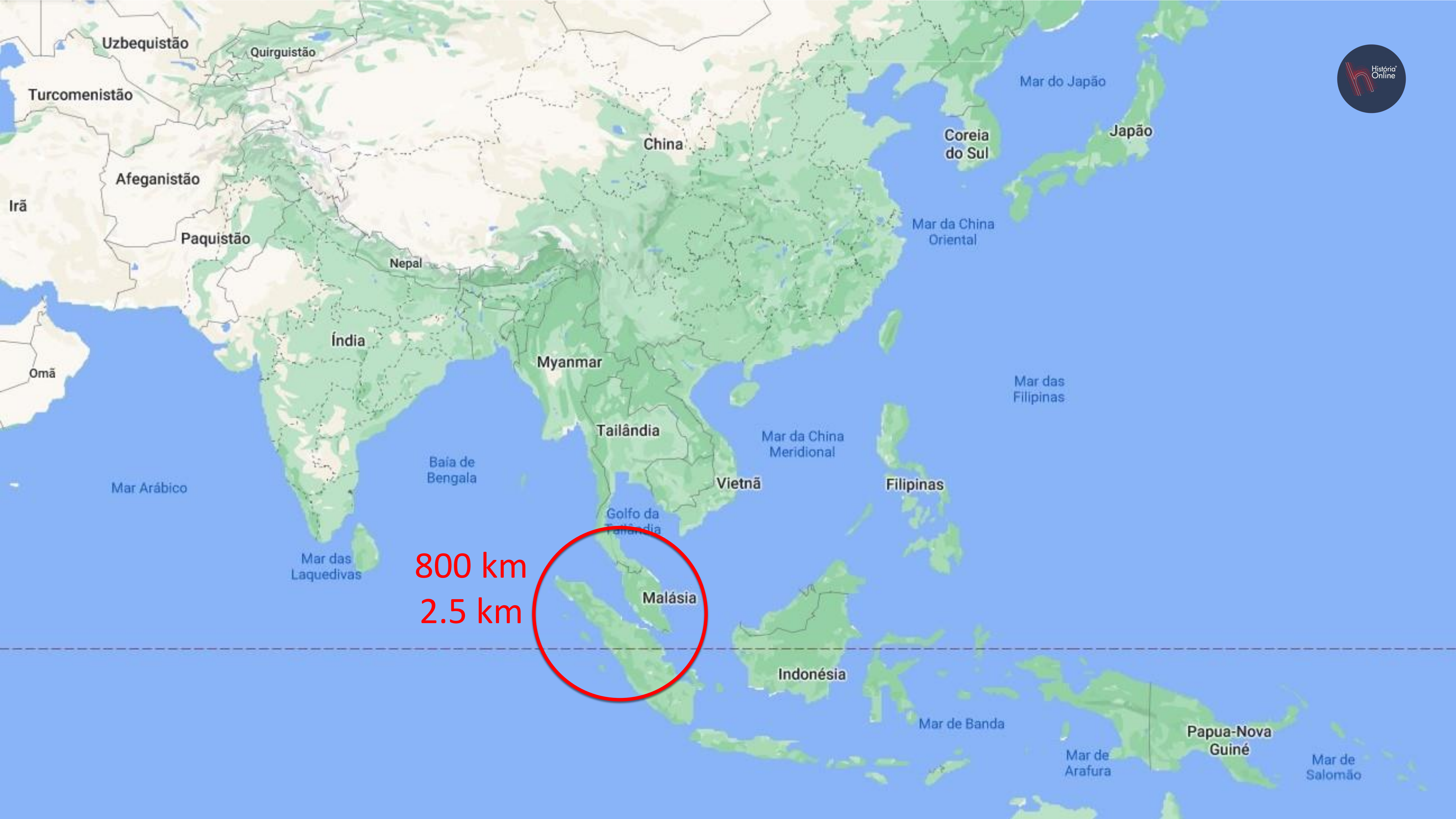
14 mil navios/ano



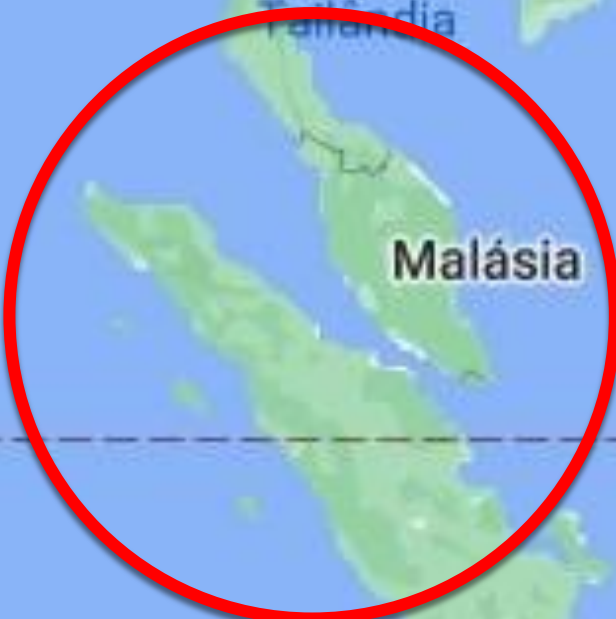


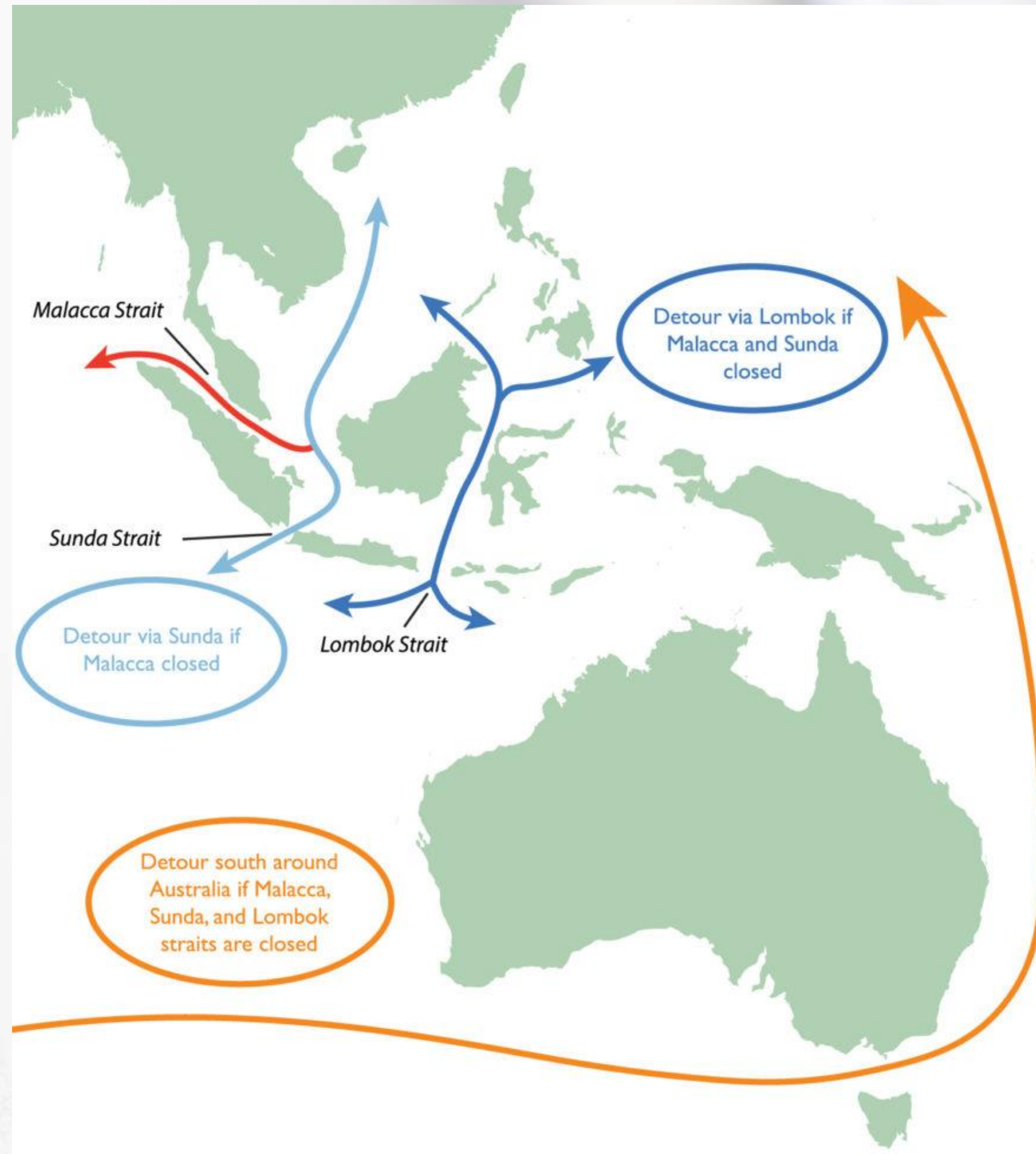






800 km
2.5 km







Territorial Claims in the South China Sea

Territorial claims

China	Philippines	Brunei
Vietnam	Malaysia	Taiwan



Copyright Stratfor 2019



Bases militares EUA

Singapura

Filipinas

Taiwan

Japão

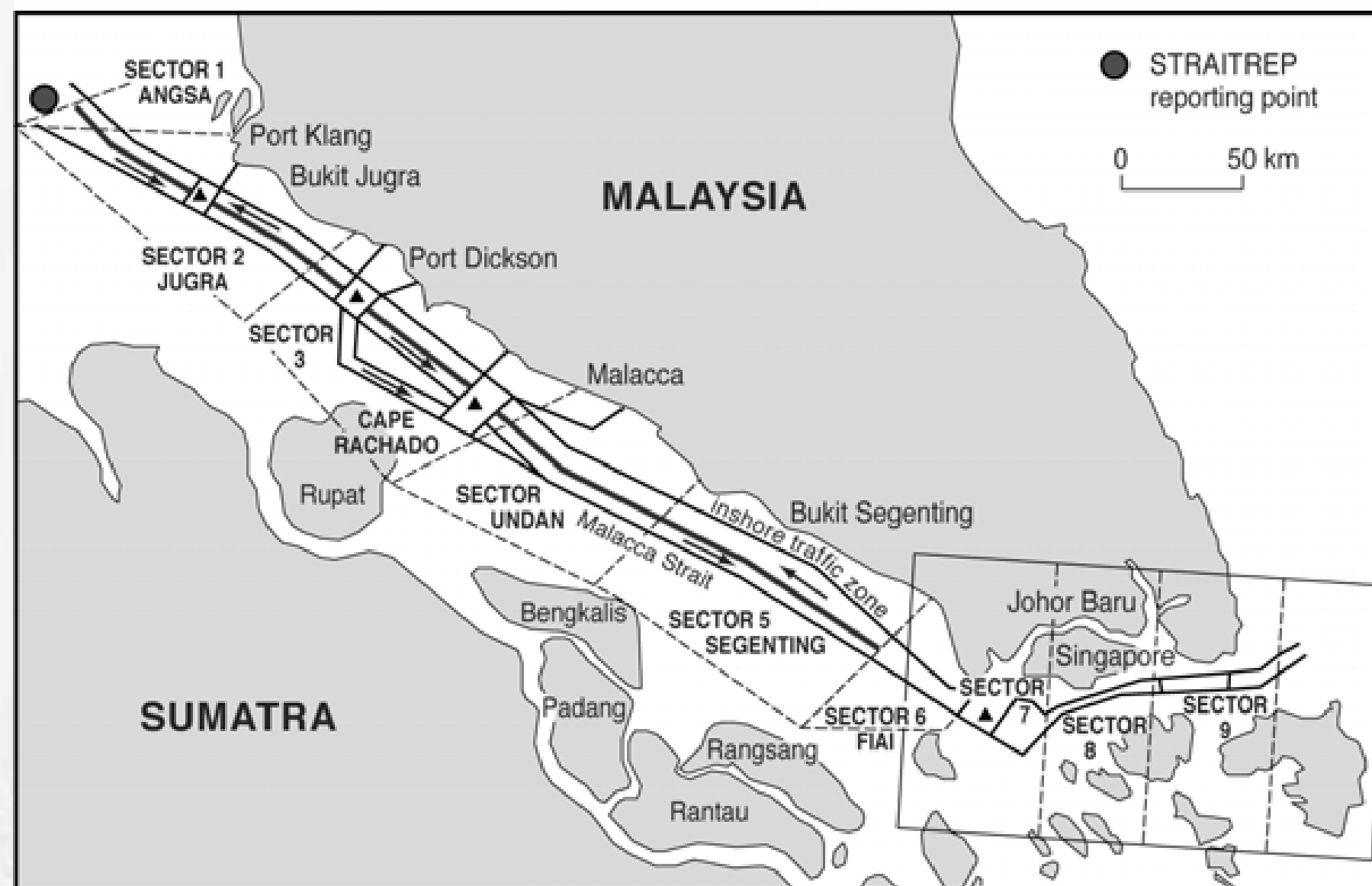
Coreia do Sul

Estreito de Malaca

70% a 80% dos navios tem a China como origem ou destino.

15% do petróleo do mundo.

120 a 150 mil navios/ano.



Mar da China Meridional

60% do comércio global.

30% do petróleo global, 40% do gás.

40% a 60% do comércio chinês.

80% da energia da China.

2/3 da energia da Coreia do Sul.

60% da energia do Japão.

14% do comércio dos EUA.

NUCLEAR ICEBREAKER



THE NUCLEAR ICEBREAKER STEERS OTHER SHIPS THROUGH ICE AND THUS, SUPPORTS NAVIGATION IN THE ARCTIC WATERS.

The Northern Sea Route is the shortest way between the West and the East. Fast and economically beneficial. No queues and pirates.

CHARACTERISTICS

DRAUGHT

A person uses such amount of water for household needs over 208 years.

25 840
TONS

Navigation
Captains know what ice is ahead from satellites.



ROOMS

The same number of apartments is in 10 nine-storey houses.

1 300

ENDURANCE

Limited by food inventory. The vessel can travel for 5 years without refueling.

>6
MONTHS

NORTHERN SEA ROUTE

6 650 miles

20 days

SUEZ CANAL

12 840 miles

40 days

Designed by Ritori

The limiter is Ice horn.
For the vessel not to be washed ashore.

Pneumatic washing
Air bubbles are supplied through many holes in the hull and prevent ice pick-up.

Length is 159 meters or 35 cars.

The engine power is 75,000 horsepower. More than a race car by 75 times.

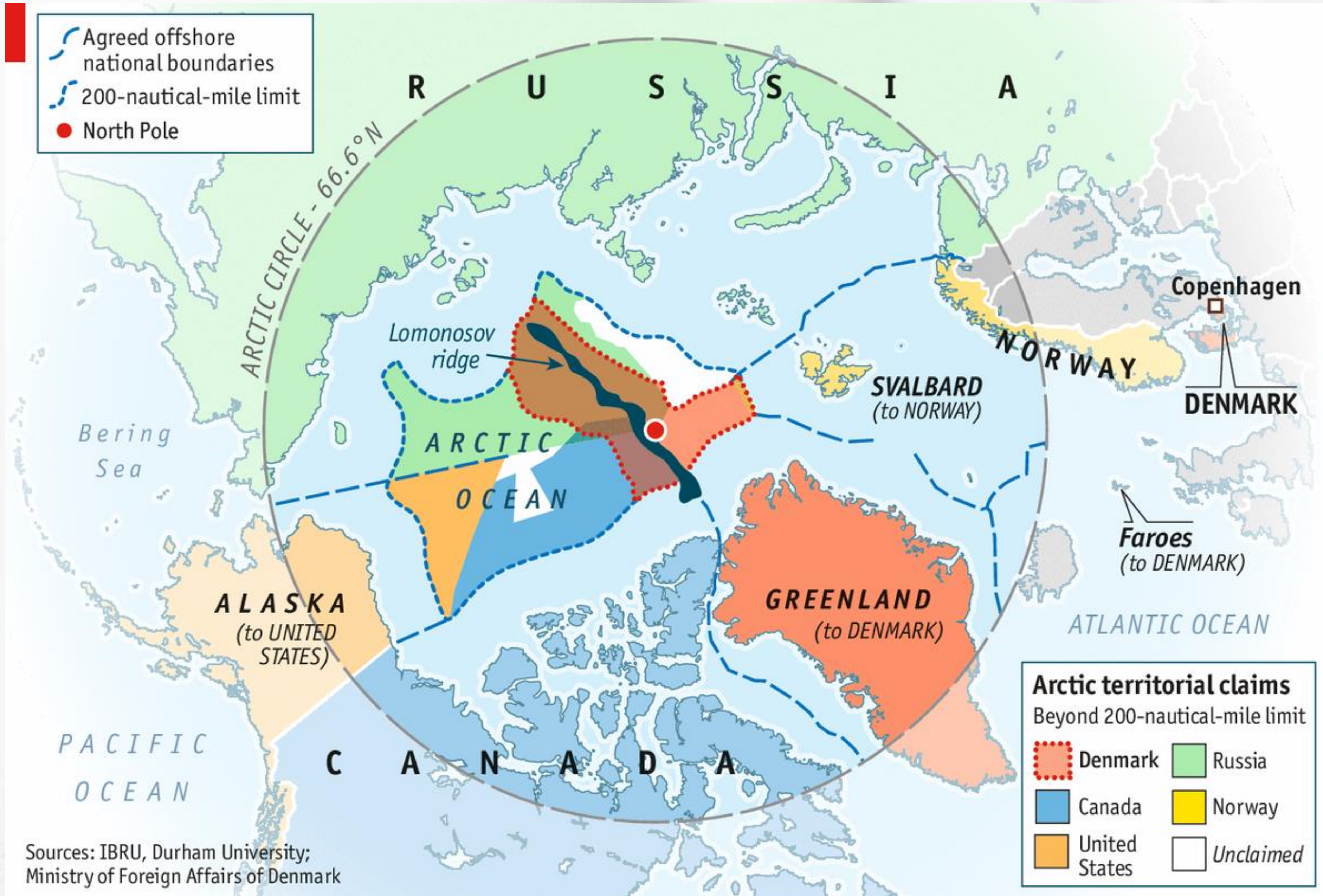


Main turbine generator

Reactor

Aft power station





(Ufjf-pism 3 2016)

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

- a) Canal de Suez.
- b) Canal da Mancha.
- c) Canal do Panamá.
- d) Cabo das Tormentas.
- e) Cabo da Boa Esperança.



¹ UM SÉCULO UNINDO O MUNDO
² ANOS

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

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

- a) durante a 2ª Guerra Mundial surge o nacionalismo no Egito e com ele a revogação do tratado anglo-egípcio de 1936 sobre o canal.
- b) 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.
- c) 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).
- d) 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.
- e) 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.

(Ufrgs 2020) Observe a ilustração abaixo.

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.



Fonte: Adaptado de DW. 2019.

(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.

(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.