

Cuprins

UCRAINA	3
Atacarea bazei ruse de la Novofedorivka Forțele pentru Operații Speciale și mai mulți partizani ucraineni s-ar afla în spatele atacurilor	3
Noi nave așteaptă lângă Istanbul pentru trecerea în porturile Chornomorsk și Pivdenny3	
Grâul furat de ruși din Ucraina este transportat de 87 de nave - ambasadorul Ucrainei în Liban	4
A doua navă a sosit în portul din regiunea Odesa pentru cereale ucrainene	4
Nava, care a fost prima care a părăsit portul Odesa cu cereale, a acostat la Mersin, Turcia	5
RUSIA.....	5
Noi imagini de la sol de la baza aeriană rusă din Novofedorivka,	5
Forțele Aeriene Ucrainene: Rusia a pierdut 10 aeronave în exploziile din Crimeea.....	6
Bilanțul răniților în exploziile de la aerodromul Novofyodorovka a crescut la 13 – Ministerul Sănătății din Crimeea	7
Un oficial din Crimeea spune că rapoartele despre regimul de urgență din Crimeea sunt false.....	8
Cratere mari ies în evidență în trei puncte diferite ale bazei aeriene Saki.....	8
Rusia modernizează vedetele de patrulare Raptor după experiența războiului cu Ucraina. Protecția și armamentul - principalele ținte.....	9
Șantierul naval rus „Pella” modernizează ambarcațiunile proiectului „Raptor” Proiect 03160.....	10
Petrol sângeros: pentru prima dată în 4 luni, Federația Rusă a redus semnificativ exportul de țiței din porturile Mării Negre și Azov.....	10
Federația Rusă ar putea importa ilegal arme din Siria sub pretextul mărfurilor comerciale	11
Cherestea căzută de pe nava	12
TAIWAN	12
China nu renunță la unificarea forțată cu Taiwanul: Beijingul își retrage promisiunea de a nu trimite trupe pe insulă.....	12
Cearta pe Taiwan	13
INTERNAȚIONAL	15
Costul transportului petrolului cu navele tanc a crescut la maximum.....	15

Tarifele tancurilor din Golful SUA către Europa revin la maximele timpurii ale pandemiei	15
Comercianții de GNL absorb pierderi uriașe după întreruperea aprovizionării Ron Bousso și Marwa Rashad	16
Secetă apocaliptică în Europa. Cele mai mari râuri rămân fără apă. Incendii devastatoare	17

UCRAINA

Atacarea bazei ruse de la Novofedorivka | Forțele pentru Operații Speciale și mai mulți partizani ucraineni s-ar afla în spatele atacurilor

Un oficial guvernamental ucrainean a declarat miercuri pentru The Washington Post că atacul asupra bazei aeriene ruse din Novofedorivka, Peninsula Crimeea, a fost opera Forțelor pentru Operații Speciale ale armatei ucrainene.

Oficialul, care a vorbit sub protecția anonimatului deoarece nu era autorizat să vorbească public pe această temă, nu a dezvăluit detalii despre modul în care a fost efectuat atacul de marți.

În orice caz, dacă se confirmă că Forțele pentru Operații Speciale ale armatei ucrainene au efectuat această serie de atacuri, acest lucru demonstrează că forțele armate ucrainene au capacitatea de a desfășura operațiuni militare mult în spatele liniilor inamice.

Ieri, Cel puțin trei explozii au zguduit baza aeriană Safy din Crimeea. Forțele Aeriene Ucrainene au precizat într-un comunicat că **nouă** avioane militare rusești au fost distruse, despre care autoritățile ucrainene au spus că au fost folosite de Rusia pentru a lansa atacuri cu rachete împotriva teritoriului controlat de Ucraina.

Continuare: https://www.defenseromania.ro/pentru-atacarea-bazei-ruse-din-crimeea-ucrainenii-au-folosit-un-sistem-de-rachete-produs-autohton-toate-indiciile-duc-catre-sistemul-grom-2_617649.html

Noi nave așteaptă lângă Istanbul pentru trecerea în porturile Chornomorsk și Pivdenny

Centrul Comun de Coordonare (JCC) a permis marți, 9 august, deplasarea a două nave care așteaptă inspecția pentru trecerea prin coridorul umanitar maritim în cadrul Inițiativei pentru cereale la Marea Neagră. Acest lucru a fost raportat de Porta Ukrainy cu referire la Vocea Americii.

Navele Petrel S și Brave Commander vor fi supuse miercuri unei inspecții în Marea Marmara și, în cazul obținerii permisului, vor merge la Chornomorsk și, respectiv, „Pivdenny”, se arată în mesaj.

Potrivit MarineTraffic, miercuri, 10 august, de la ora 11:00, ambele nave se aflau în vecinătatea Istanbulului. Marți, echipele SCC au efectuat inspecții la bordul navelor Riva Wind, Glory și Star Helena, care se îndreptau din porturile ucrainene. Toate navele au primit permisiunea de a naviga. În plus, miercuri, grupurile mixte vor inspecta navele Mustafa Naciti, Sacura și Arizona, care pleacă din porturile ucrainene.

În iulie, reprezentanții Ucrainei, Turciei și Națiunilor Unite au semnat „Inițiativa pentru transportul în siguranță al cerealelor și produselor alimentare din porturile ucrainene” la Istanbul, care are rolul de a debloca parțial porturile maritime ucrainene Odesa, Chornomorsk și Pivdenny pentru exportul de cereale și îngrășăminte. Un acord similar a fost semnat între Turcia, ONU și Rusia. Ca parte a implementării acordurilor, 12 nave au părăsit deja porturile Odesa, Chornomorsk și „Pivdenny”, care au exportat peste 370 de mii de tone de produse agricole în șapte țări ale lumii.

În plus, pe 7 august, portul Chornomorsk a acceptat vrachierul Fulmar S să încarce porumb, primul vas care a intrat într-un port maritim ucrainean de la invazia rusă la scară largă. Vrachierul Polarnet

(steagul - Turcia), care a fost unul dintre primii care a luat parte la implementarea inițiativei, a trecut cu succes inspecția la Istanbul pe 8 august și a ajuns la destinația finală - portul turc Deringe. În primul rând, navele cu mărfuri alimentare, care au fost blocate acolo de la începutul invaziei ruse, părăsesc porturile maritime ucrainene.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192937>

Grâul furat de ruși din Ucraina este transportat de 87 de nave - ambasadorul Ucrainei în Liban

Cerealele furate de ruși în Ucraina sunt transportate în Orientul Mijlociu cu ajutorul a 87 de nave care transportă cereale, care sunt controlate de armata rusă. Potrivit ZN.UA, ambasadorul extraordinar și plenipotențiar al Ucrainei în Liban, Ihor Ostash, a anunțat acest lucru.

"Există un sistem criminal la lucru care transportă constant cereale furate din Ucraina. Poate fi prin Turcia, poate fi direct în Siria, poate fi în alte țări din Orientul Mijlociu. Dar acesta este un astfel de acord penal, în care, desigur, participă rușii, trupe de ocupație ale Federației Ruse în Ucraina. Desigur, în principal nave siriene și ruse și nu numai", a spus Ostash la un briefing de miercuri. El a menționat că împiedicarea descărcării navei siriane Laodecia în Liban, care transporta făină ucraineană și orz furat de ruși, a fost o mare victorie pentru Ucraina. Totodată, diplomatul a precizat că acest lot de produse agricole a fost comandat nu de reprezentanții statului din Liban, ci de structurile de afaceri ale țării. Ostash a subliniat că reticența transportatorilor ruși de a aprinde balizele AIS pe navele care se încarcă în Crimeea este deja un semnal care indică o posibilă activitate ilegală și o încercare de a ascunde ceva, pentru a evita responsabilitatea. Diplomatul a subliniat că evenimente similare necesită elaborarea în cadrul Organizației Maritime Internaționale a regulilor de răspuns la furtul de alimente pentru a încerca să creeze obstacole infractorilor.

„Este foarte important să ne referim la dreptul maritim internațional”, a spus el. Se va aminti că Libanul a arestat recent un vas încărcat cu orz și făină de grâu până se va afla dacă această marfă a fost furată sau nu din Ucraina. Cu toate acestea, în câteva zile arestarea a fost ridicată pe neașteptate. În ciuda probelor furnizate, instanța nu a ținut cont de poziția autorităților competente din Ucraina. În schimb, deja în această săptămână, un cumpărător din Liban a refuzat porumbul ucrainean, care a fost încărcat pe prima navă care a părăsit portul ucrainean de la Marea Neagră după încheierea unui acord privind reluarea exporturilor. El și-a explicat refuzul de a accepta mărfurile cu întârzierea de cinci luni în livrare. Totodată, ambasadorul Ucrainei în Turcia a spus mai devreme că Ankara este unul dintre intermediarii cu ajutorul căruia Moscova încearcă să vândă alimente furate în Ucraina.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192934>

A doua navă a sosit în portul din regiunea Odesa pentru cereale ucrainene

Vrachierul Osprey S a trecut de intrarea portului din Chornomorsk în jurul orei 14:00 și a început să încarce cereale. Potrivit corespondentului „Dumska”, în ciuda vântului puternic, remorcherele Rapid și Big au adus nava la terminalul de cereale. Vasul a ajuns pe coasta ucraineană în seara zilei de 9 august și a fost staționat la rada Odesa. Vrachierul navighează sub steagul Liberiei, dar proprietarul este o companie turcească, scrie publicația.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192931>

Nava, care a fost prima care a părăsit portul Odesa cu cereale, a acostat la Mersin, Turcia

Nava Razoni, care a părăsit prima portul Odesa cu porumb, a acostat în portul Mersin din Turcia. După cum scrie Ukrinform, ambasadorul extraordinar și plenipotențiar al Ucrainei în Liban, Ihor Ostash, a declarat acest lucru la un briefing la Centrul Media Ucraina-Ukrinform.

„Nava Razoni, care a fost prima care a părăsit portul Odesa și s-a îndreptat către portul Tripoli din Liban, a acostat în portul Mersin din Turcia, ceea ce înseamnă că toate problemele legate de această marfă uscată au dispărut”, a spus el.

Potrivit diplomatului, sâmbătă, 6 august, când nava trebuia să sosească la Tripoli, s-a acordat multă atenție acestui eveniment. *„Am simțit că Ucraina este foarte importantă pentru lume în lupta împotriva crizei alimentare. Țara noastră chiar salvează lumea. Am văzut un interes enorm în Ucraina în ceea ce privește furnizarea de cereale către țările din Orientul Mijlociu”, a spus ambasadorul.*

După cum sa raportat, la 1 august, pentru prima dată de la începutul invaziei pe scară largă a Federației Ruse pe teritoriul Ucrainei, o navă cu peste 26 de mii de tone de porumb ucrainean a părăsit portul Odesa.

Nava Razoni, sub pavilionul Sierra Leone, se îndrepta spre portul Tripoli, Liban. Sosirea mărfurilor uscate în portul Tripoli era programată pentru 7 august.

Cumpărătorul de cereale ucrainene din Liban a refuzat să accepte încărcătura navei din cauza întârzierii livrării.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192926>

RUSIA

Noi imagini de la sol de la baza aeriană rusă din Novofedorivka,

Noi imagini arată că cel puțin 1 avion de atac Su-24M a fost total distrus din cauza unei „încălcări a cerințelor de siguranță la incendiu”. Motivul real al exploziilor catastrofale de astăzi nu este cunoscut în prezent.



Foto din satelit, cu 4 ore înainte de explozie. Se pot observa un număr 37 de avioane și 6 elicoptere. Exploziile au fost răspândite, în zonă. Deci, poate viza grupuri de avioane.

Surse: https://twitter.com/search?q=ukraine%20weapons%20tracker&src=typeahead_click
<https://twitter.com/i/status/1557080196011941889> (video)
<https://twitter.com/JayinKyiv/status/1557025471178702849>

Forțele Aeriene Ucrainene: Rusia a pierdut 10 aeronave în exploziile din Crimeea

Rusia ar fi pierdut cel puțin 10 aeronave în explozia unui depozit de muniție din Baza Aeriană Novofedorivka, de lângă localitatea Saki din Crimeea, conform purtătorului de cuvânt al Forțelor Aeriene Ucrainene, Yuriy Ignat.



Printre aeronavele pierdute se numără și avioane de atac Su-24, avioane de luptă multirol Su-30 și cel puțin un avion de transport Il-76.

Rusia a dat vina pe explozia muniției prin manevrarea neadecvată, ceea ce a dus la mai multe explozii în lanț în care o persoană și-a pierdut viața și alte 30 au fost rănite.

Pe de altă parte, Ucraina nici nu confirmă dar nici nu infirmă participarea la atacul bazei aeriene.

Este al doilea incident major petrecut în Crimeea după declanșarea invaziei de către Vladimir Putin, pe 31 iulie o dronă a atacat sediul Comandamentului Flotei Ruse a Mării Negre, a rănit cinci persoane și a făcut ca Moscova să anuleze ceremoniile pentru serbarea Zilei Marinei în portul Sevastopol.

În ambele cazuri, distanța dintre linia frontului și obiectivele atacate este de aproape 300 de km, Ucraina neavând în acest moment un mijloc de foc cu bătaia atât de mare. Sistemele de rachete balistice din perioada sovietică OTR-21 TochkaU au o rază de acțiune de aproximativ 150 – 200 de km, la fel ca și sistemele de rachete anti-navă americane Harpoon sau ucrainene Neptun. Lansatoarele multiple de rachete HIMARS au ajuns în Ucraina doar cu rachete M-30/31, care au o bătaie maximă de 80 km.

New York Time a sugerat că ar putea fi vorba de o rachetă aflată în dezvoltare de Ucraina, Grim2, care ar putea lovi obiective aflate până la 500 km, dar nu a prezentat nicio dovadă că sistemul ar fi operațional.



Nici varianta folosirii dronelor Bayraktar TB2 nu este fezabilă, deoarece acestea în modul ghidare pot ajunge la o distanță de aproximativ 250 km. Ucraina ar fi putut folosi un avion MiG-29, dar în acest caz, toate mesajele Kremlinului despre măsurile excepționale luate pentru paza Crimeei, unde a realizat zone de interdicție maritimă și aeriană, inclusiv cu sistemele anti-aeriene S-400, se dovedesc ineficiente. Institutul pentru Studiul Războiului, cu sediul la Londra, a comunicat că Moscova nu vrea să transmită informații despre natura atacului, tocmai pentru a nu se face de răs cu privire la vulnerabilitatea peninsulei Crimeea, în timp ce Kievul evită să comunice pentru a nu deconspira modul de acțiune, mai ales dacă au fost folosiți sabotori pe teritoriul Crimeei.

Baza Aeriană Novofedorivka este folosită de piloții ruși din marină pentru a lansa misiuni de luptă în Ucraina, inclusiv cu avioane de atac la sol, dar și pentru a se antrena, având inclusiv o pistă metalică similară cu puntea unui portavion, în condițiile în care singurul portavion rusesc,

Admiral Kuznețov, este neoperațional de aproape un deceniu.

Sursa: <https://monitorulapararii.ro/fortele-aeriene-ucrainene-rusia-a-pierdut-10-aeronave-in-exploziile-din-crimeea-1-45006>

Bilanțul răniților în exploziile de la aerodromul Novofedorovka a crescut la 13 – Ministerul Sănătății din Crimeea

Se raportează că nu a avut loc niciun „impact” asupra aerodromului

Numărul persoanelor care au suferit răni în urma exploziilor care au zguduit un aerodrom din așezarea Novofedorovka din Crimeea a crescut la 13, a anunțat miercuri Ministerul Regional al Sănătății într-o declarație pe Telegram.



„În 10 august 2022, la ora 8:30, o persoană a fost ucisă și 13 persoane au suferit răni într-un incident în așezarea Novofyodorovka, districtul Saki”, se arată în comunicat. Potrivit ministerului, zece dintre răniți, inclusiv doi copii minori, au primit îngrijiri în ambulatoriu la Spitalul raional Saki, un pacient a fost dus la spital și alte două persoane au primit îngrijiri ambulatorie la un spital din capitala Crimeei, Simferopol.

Se fac eforturi pentru stabilirea cauzei exploziilor. Ministerul rus al Apărării a declarat că nu a existat niciun „impact de foc” asupra aerodromului. Șeful Agenției Federale pentru Turism a Rusiei, Zarina Doguzova, a subliniat că facilitățile turistice din Crimeea au continuat să funcționeze normal.

Sursa: <https://tass.com/emergencies/1491735>

Un oficial din Crimeea spune că rapoartele despre regimul de urgență din Crimeea sunt false

Anterior, presa ucraineană a publicat un document presupus semnat de șeful Crimeei, Serghei Aksyonov, privind impunerea unei situații de urgență în peninsula pentru un termen de 60 de zile. Ministerul rus al Apărării a declarat jurnaliștilor că mai multe bombe aviatice au explodat pe teritoriul aerodromului Saki de lângă Novofedorovka din Crimeea. Potrivit ministerului, nimeni nu a fost rănit și nicio pagubă avioanelor nu a fost făcută. Aerodromul militar Saki de lângă Novofedorovka este folosit de ministerul rus al apărării, inclusiv pentru avioane navale. În afară de aceasta, aerodromul are un sistem de testare și antrenament la sol NITKA, unul dintre cele două astfel de simulatoare ale Rusiei pentru a exercita abilitățile de decolare și aterizare a aeronavelor de pe navă. Dimensiunea sa este echivalentă cu puntea de zbor a portavionului Amiral Kuznetsov.

Sursa: <https://tass.com/emergencies/1491479>

Cratere mari ies în evidență în trei puncte diferite ale bazei aeriene Saki.

Acest lucru întărește și mai mult posibilitatea ca baza aeriană să fi fost lovită. Prejudiciul este enorm. Cu siguranță o zi foarte neagră pentru Aviația Navală Rusă.



Sursa:

<https://twitter.com/clashreport/status/1557451712436248576?s=20&t=TdKI8ScBFAM1mRBbhUY7SA>

Rusia modernizează vedetele de patrulare Raptor după experiența războiului cu Ucraina. Protecția și armamentul - principalele ținte



Producătorul vedetelor de patrulare rusești din clasa Raptor (Proiect 03160), Șantierul Naval Pella din Sankt Petersburg, a anunțat că ambarcațiunile de acest tip vor fi modernizate, ținând cont de întrebuințarea lor în cadrul operațiilor militare din Ucraina.

Un reprezentant al șantierului a declarat că modernizarea vedetelor va afecta în primul rând protecția acestora și armamentele de la bord. Potrivit acestuia, decizia de modernizare a fost luată în urma lecțiilor învățate în Ucraina. Proiectul de modernizare prevede instalarea pe nave doar a unor componente de producție autohtonă.

“Pe baza rezultatelor folosirii acestor vedete în *operația militară specială* din acest an, a fost înaintată o propunere de modernizare a acestora, prin instalarea unui sistem de protecție mai eficient și îmbunătățirea performanțelor armamentelor”, a precizat reprezentantul Șantierului Naval Pella, citat de agenția de presă RIA Novosti.

Vedetele de patrulare Proiect 03160 din clasa Raptor sunt destinate pentru îndeplinirea misiunilor de patrulare în zonele de coastă, până la o distanță de 100 de mile marine de baza de dislocare permanentă. Acestea pot fi amplasate și pe nave mari de desant sau pe portelicoptere, fiind dislocate la bord sau în camere de andocare. Între misiunile îndeplinite de acestea se numără și asigurarea siguranței navelor pe rutele neprotejate, interceptarea și reținerea țintelor maritime de mici dimensiuni, transportul de personal (până la 20 de militari cu armamentul complet) și participarea la operațiuni de căutare și salvare.

Viteza vedetelor de patrulare din clasa Raptor poate atinge până la 48 de noduri, în funcție de înălțimea valurilor. Acestea sunt dotate cu modulul de luptă Uprava-Kord, care include o mitralieră de calibru mare (14,5 milimetri) și două mitraliere Peceneg, cu calibrul de 7,62 milimetri. Lungimea vedetei este de 16,9 metri, lățimea de 4,1 metri, iar pescajul de 0,9 metri. Echipajul acesteia este format din trei militari.

Până în prezent, Șantierul Naval Pella a livrat Forțelor Navale ale Federației Ruse 17 vedete de acest tip.

Ucrainenii au scufundat cel puțin o vedetă de patrulare Raptor și au avariat altele

Comentariul autorului: Din datele publice rezultă faptul că șantierul din Sankt Petersburg a produs pentru Forțele Navale 18 vedete de patrulare Raptor, în baza a trei contracte încheiate cu Ministerul rus al Apărării pentru opt, șase și respectiv patru nave. Cele mai multe dintre acestea, adică nouă unități, au fost introduse în dotarea Flotei din Marea Baltică, șapte au fost livrate Flotei din Marea Neagră, iar alte două Flotei din Marea Caspică.

Trebuie remarcat faptul că, în timpul conflictului cu Ucraina, o parte dintre vedetele de patrulare Raptor ale Flotei din Marea Baltică au fost aduse în Marea Neagră. Două dintre acestea (P-281 și P-342) se află în reparații la Sevastopol, după ce au suferit avarii în cadrul misiunilor îndeplinite.

De asemenea, vedeta de patrulare P-275 a Flotei din Marea Neagră a fost scufundată în Marea Azov, pe 08.05.2022, în timpul luptelor pentru Mariupol.

Cu ocazia Zilei Forțelor Navale, pe 31 iulie, vedeta P-413 a Flotei din Marea Neagră a primit denumirea Andrei Paliy, în memoria locțiitorului comandantului flotei, care și-a pierdut viața, pe 19.03.2022, la Mariupol.

Probabil, modernizarea armamentelor de la bordul vedetelor de patrulare din clasa Raptor va include amplasarea unor complexe de rachete antiaeriene, pentru protecția, în special, împotriva dronelor.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/rusia-modernizeaza-vedetele-de-patrulare-raptor-dupa-experienta-razboiului-cu-ucraina-protectia-si-armamentul-principalele-tinte_617647.html

Șantierul naval rus „Pella” modernizează ambarcațiunile proiectului „Raptor” Proiect 03160

Ambarcațiunile Raptor ale Marinei Ruse necesită un sistem de protecție mai eficient. După cum a spus reprezentantul șantierului naval, pe baza rezultatelor utilizării acestor ambarcațiuni, a fost înaintată o propunere de modernizare a proiectului în ceea ce privește instalarea unui sistem de protecție mai eficient și îmbunătățirea caracteristicilor de luptă ale ambarcațiunii, scrie Korabel.ru.

El a adăugat că modernizarea va necesita o localizare completă. La uzina, care construiește ambarcațiuni pentru Marina Rusă, în special, aceștia au desfășurat deja lucrări la „înlocuirea importurilor” a complexului de propulsie. Mai devreme s-a știut că în noiembrie 2020, Marina Rusă a inclus în componența sa cea de-a 17-a ambarcațiune de patrulare Raptor. Echipajul ambarcațiunii este format din trei persoane. Nava este capabilă să accelereze până la 50 de noduri și are protecție blindată. Este format dintr-un panou blindat din clasa Br4, hublouri cu sticla antiglont.

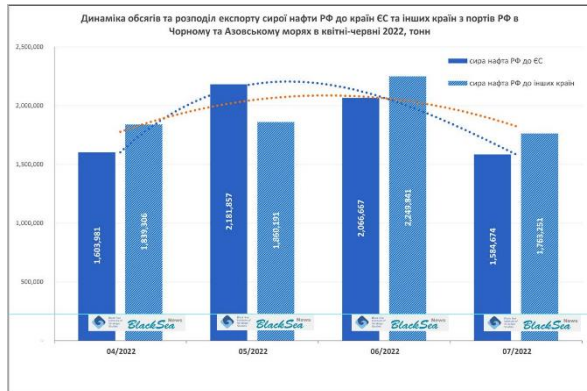
Reamintim că Pella Leningrad Shipbuilding Plant OJSC se află pe listele de sancțiuni ale Ucrainei, UE și SUA. Detalii despre sancțiuni se găsesc în Baza de date a persoanelor juridice împotriva cărora Ucraina, UE și SUA au impus sancțiuni în legătură cu agresiunea Rusiei împotriva Ucrainei.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192918>

Petrol sângeros: pentru prima dată în 4 luni, Federația Rusă a redus semnificativ exportul de țiței din porturile Mării Negre și Azov

În iulie 2022, pentru prima dată în 4 luni, exporturile maritime de țiței rusesc din porturile rusești din Mările Negre și Azov au scăzut semnificativ.

Andrey Klymenko, șeful Grupului de Monitorizare al Institutului de Studii Strategice ale Mării Negre și redactor-șef al portalului BlackSeaNews, scrie despre acest lucru pe pagina sa de Facebook.



„Dacă în iunie era de aproximativ 4,3 milioane de tone, atunci în iulie era de aproximativ 3,35 milioane de tone. Reducerea a fost de 22,4%, sau 960 mii tone. Este interesant că această reducere s-a produs în mod egal – în detrimentul atât a țărilor UE, cât și a altor țări”, atrage atenția expertul.

„În același timp, s-a observat o scădere a exporturilor de țiței către țările UE pentru a doua lună consecutiv și o scădere a exporturilor către alte țări – pentru prima dată din aprilie 2022.

Vor urma detalii interesante despre exportul de produse petroliere, țările de destinație și navele de transport. Nu comuta! Pentru că acestea sunt lucruri strategice care afectează direct durata capacității Federației Ruse de a duce război”, adaugă Klymenko.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192922>

Federația Rusă ar putea importa ilegal arme din Siria sub pretextul mărfurilor comerciale

Nava comercială rusă Sparta II, sancționată de SUA, a trecut prin strâmtoarea Bosfor a Turciei pe drumul din Siria către Rusia la sfârșitul lunii trecute și este posibil să fi transportat arme pentru ocupații ruși. Acest lucru este raportat de Bloomberg cu referire la reprezentanții serviciilor de informații europene care au urmărit urmărirea navei, relatează Liga.net.

Un oficial familiarizat cu chestiunea a spus că guvernul SUA crede că Rusia folosește nave comerciale pentru a transporta mărfuri militare peste Marea Neagră, așa cum au sugerat rapoartele de informații europene. Bloomberg a raportat că nava Sparta II este posibil să fi livrat marfă militară din portul sirian Tartus, care este folosit de Rusia, după cum arată informațiile și imaginile din satelit din 17-25 iulie. Nava a fost depistată în Siria cu vehicule în cală, apoi a fost văzută traversând Bosforul, iar cel puțin 11 vehicule au fost identificate ulterior în Novorossiysk, probabil în curs de descărcare. Datele de urmărire maritimă au arătat că nava se mișca în aceste zile, probabil fără interferențe din partea Turciei. Potrivit jurnaliștilor, Rusia a folosit anterior navele de marfă ale Oboronlogistika LLC pe aceeași rută, iar această companie a transportat în mod repetat încărcături militare din Federația Rusă în Siria.

Un reprezentant al Departamentului de Stat al SUA a trimis întrebări în acest sens guvernului turc. Un oficial turc familiarizat cu chestiunea a spus că nava comercială va fi inspectată numai dacă există informații sau suspiciuni de fapte greșite.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192915>

Cherestea căzută de pe nava

Linia țărmului din sud-estul Rusiei este plină de cherestea care a căzut de pe o navă de marfă. Pe rețelele de socializare au început să apară imagini care arată malul unui sat îndepărtat rusesc plin cu lemn.

O investigație a autorităților ruse raportează că o navă de marfă care operată de compania rusă de cherestea Terneyles a aruncat o parte din încărcătura sa peste bord, care apoi a început să ajungă la țărm și să blocheze intrarea în port. Ancheta cu privire la circumstanțele incidentului este încă în curs, dar autoritățile raportează că o navă de marfă generală numită Maria (6.280 dwt) și înregistrată în Togo a pierdut cherestea peste bord. Nu este clar când sau unde a încărcat marfa, dar pe 5 august nava pleca din portul Olga din sud-estul Rusiei de-a lungul Mării de Est a Japoniei.

La trei zile după ce nava a părăsit Olga, locuitorii au găsit aproape două treimi de milă din coasta acoperită cu cherestea și mărfuri de furnir. Rapoartele spuneau că pescarii locali se plâneau și portul a trebuit să fie închis pentru o perioadă, în timp ce s-au făcut eforturi pentru a curăța lemnul plutitor de la intrarea în port. Navei i s-a ordonat să ancora într-un golf securizat, în timp ce se puteau încerca să stabilizeze încărcătura. Imaginile arată porțiuni mari ale stivelor intacte, deși pe alocuri lemnul este slăbit și atârână de partea laterală a navei. Nu este clar dacă nava a întâmpinat probleme cu vremea sau motivul este că încărcătura se mișca și a căzut peste bord. Nu s-au raportat răniți în rândul echipajului.

„Deoarece încărcătura a fost achiziționată de destinatar și asigurată, pierderile materiale au fost minime. Cel mai probabil, compania va trebui să plătească pentru reîncărcarea navei”, a informat presei locale șeful Ministerului Regional al Pădurilor, Konstantin Stepanov. Imaginile arată că echipamentul greu este adus pe plajă pentru a începe procesul de recuperare și curățare a încărcăturii.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/video-lumber-cargo-litters-shore-after-falling-from-cargo-ship>

TAIWAN

China nu renunță la unificarea forțată cu Taiwanul: Beijingul își retrage promisiunea de a nu trimite trupe pe insulă

China și-a retras o promisiune de a nu trimite trupe sau personal administrativ în Taiwan după ce va lua insula înapoi, arată un document oficial publicat miercuri, citat de Reuters, care semnaleză totodată decizia președintelui Xi Jinping de a acorda mai puțină autonomie decât a sugerat anterior.

Cartea albă intitulată "Chestiunea Taiwanului și reunificarea Chinei în noua eră", este publicată după mai multe zile de exerciții militare chineze fără precedent în apropierea insulei, pe care Beijingul o revendică drept teritoriu propriu, în semn de protest față de vizita președintei Camerei Reprezentanților SUA Nancy Pelosi săptămâna trecută. "Noua eră" este un termen asociat în mod obișnuit cu conducerea lui Xi.

Taiwanul respinge pretențiile de suveranitate ale Chinei, afirmând că populația insulei ar trebui să-și decidă propriul viitor și promite să-și apere democrația, amintește Reuters.

China a declarat în două cărți albe anterioare asupra Taiwanului, în 1993 și 2000, că "nu va trimite trupe sau personal administrativ care să aibă sediul în Taiwan" după realizarea unificării.

Această linie, menită să asigure Taiwanul că se va bucura de autonomie după ce va deveni o regiune administrativă specială a Chinei, nu mai apare în cea mai recentă carte albă.

Partidul Comunist la putere în China a propus ca Taiwanul să poată reveni sub conducerea sa după modelul "o țară, două sisteme", similar cu formula sub care fosta colonie britanică Hong Kong a revenit sub conducere chineză în 1997.

Aceasta ar oferi o oarecare autonomie Taiwanului guvernat democratic pentru a-și păstra parțial sistemele social și politic.

O linie din cartea albă din 2000, care spunea că "orice poate fi negociat", atâta timp cât Taiwanul acceptă că există o singură China și nu dorește să obțină independența, lipsește și ea din documentul actualizat.

Taiwanul a trăit sub amenințarea invaziei chineze din 1949, când guvernul învins al Republicii China a fugit în insulă după ce Partidul Comunist al lui Mao Zedong a câștigat un război civil, amintește Reuters, potrivit Agerpres.

Agenția DPA consemnează de asemenea că pe fondul tensiunilor continue asupra Taiwanului, China amenință din nou că va lua înapoi republica insulară democratic autogovernată prin mijloace militare dacă este necesar.

„Vom lucra cu cea mai mare sinceritate și vom face toate eforturile posibile pentru a realiza reunificarea pașnică”. „Dar nu vom renunța la folosirea forței și ne rezervăm opțiunea de a lua toate măsurile necesare”, spune guvernul chinez în cartea albă.

„Utilizarea forței ar fi ultima soluție (...). Vom fi nevoiți să luăm măsuri drastice doar pentru a răspunde la provocarea elementelor separatiste sau a forțelor externe dacă ar trece vreodată liniile noastre roșii”.

Nicio interferență străină în Taiwan nu va fi tolerată, declară conducerea chineză, adăugând că "obiectivul istoric al reunificării patriei noastre trebuie realizat și va fi realizat".

Sursa: https://www.defenseromania.ro/china-nu-renunta-la-unificarea-fortata-cu-taiwanul-beijingul-isi-retrage-promisiunea-de-a-nu-trimite-trupe_617650.html

Cearta pe Taiwan

Vizita recentă în Taiwan a purtătoarei de cuvânt a Camerei Reprezentanților din SUA, Nancy Pelosi, a provocat isterie în China, care a răspuns prin desfășurarea unor exerciții militare deloc subtile. Cele mai importante două întrebări în acest context sunt de ce a vizitat Pelosi Taiwanul și de ce îi pasă Beijingului într-atât de mult încât să își disloce flota?

Prima întrebare este mult mai interesantă, însă cu mult mai puțin importantă. Nu știm de ce a vizitat Taiwanul. Unii spun că a mers acolo întrucât s-a opus mult timp încălcărilor chinezești ale drepturilor omului, totul având o legătură cu baza electorală din regiunea ei. Alții spun că nu a crezut că are ceva de pierdut, mai ales dacă republicanii vor obține Camera în noiembrie. Sunt și voci care susțin că a mers pentru a sfida administrația Biden, în timp ce alții cred că a mers în

numele administrației. Unul dintre argumente este că administrația a considerat că o vizită a cuiva care nu este parte a administrației și, prin urmare, este contestabil, ar intimida chinezii în negocierile SUA-China, arătând că SUA sunt pregătite să fie puternice.

Oricare dintre aceste opțiuni ar fi corectă, vizita ei a provocat un răspuns puternic, dar deloc semnificativ din partea Chinei. Multe nave și aeronave au tras multă muniție, însă niciuna nu a fost îndreptată spre Taiwan sau vreo navă ostilă. Răspunsul a arătat că, într-adevăr, China are marină, însă nu a arătat cum balanța puterii s-ar putea schimba dacă Beijingul, de exemplu, ar doborî o rachetă, în timp ce ar forța un submarin american să iasă la suprafață.

Beijingul a avertizat Taiwanul în repetate rânduri, însă în timp aceste avertizări și-au pierdut sensul. Așadar, aceștia au profitat de vizita lui Pelosi pentru a crește numărul avertizărilor. Dimensiunea forței dislocate și furia Chinei au părut a fi o apocalipsă, creând spectrul puterii chinezești și arătând intențiile Beijingului în cazul provocărilor SUA. De asemenea, a creat în rândul americanilor senzația, rezonabilă sau nu, că Beijingul este o forță care nu poate fi controlată. Pentru China, mizele sunt mici. Dacă nu a reușit să trimită aceste mesaje, nu a pierdut oricum nimic.

Ce este mai important, însă, este că Beijingul a anulat mai multe căi de comunicare SUA-China, împingând Washingtonul să se plângă de suspendarea acestora și să pară că ar avea nevoie de acestea. Acesta nu este un lucru minor. Exporturile reprezintă baza economiei chinezești. În ciuda tensiunilor dintre SUA și China, Statele Unite cumpără cam 17% din exporturile chinezești, poziționându-se pe locul doi în topul cumpărătorilor bunurilor chinezești. China trece printr-o criză economică serioasă, una însoțită de acțiuni agresive împotriva oficialilor care nu se conformează și îi este greu să găsească alți clienți. Președintele Xi Jinping se confruntă cu întrebări privind poziția sa, iar viitorul său ar putea fi dezvăluit la Congresul Partidului, din noiembrie.

Xi nu poate risca pur și simplu să încheie legăturile cu SUA acum. Nu are niciun lucru prin care poate pedepsi economic SUA. Statele Unite, în schimb, au cel puțin două: suspendarea importurilor din China și amenințarea numeroaselor tranzacții în dolari. China este conștientă că, în orice plan de luptă, linia întâi este folosirea sancțiunilor economice, iar acum ar fi un moment nepotrivit pentru acestea. Este ultimul lucru de care are nevoie Xi înainte de congresul din noiembrie.

Desigur, este adevărat că un război în Taiwan ar distra atenția populației chinezești de la problemele economice. Chinezii sunt patrioți, astfel că ar putea fi pregătiți să accepte consecințele războiului. Și, cu siguranță, văd exercițiile militare ale lui Xi ca pe o dovadă de putere. Problema este că nu există nicio garanție că Beijingul ar câștiga. China ar putea invada Taiwanul, s-ar putea confrunța cu un răspuns al americanilor și ar putea câștiga prima luptă, dar nu întreg războiul. Până acum, performanța sa a fost măsurată și exersată, atent plănuită pentru a nu provoca un răspuns economic din partea americanilor. Și SUA au fost nevoite chiar să suspende un test cu o rachetă pentru a nu înfuria China și mai tare.

Pelosi s-a făcut auzită sau administrația i-a cerut să o facă. China a răspuns pe măsură. Însă ideea că Beijingul va provoca un război cu SUA din cauza Taiwanului aduce cu sine multe probleme economice și o posibilă înfrângere, totul doar pentru a controla o insulă care este doar un pas mic spre un conflict în Marea Chinei de Sud. S-ar putea întâmpla, însă chefurile Chinei pentru pericol nu pare a fi mare. Nici al SUA.

Sursa: <https://monitorulapararii.ro/cearta-pe-taiwan-1-44998>

INTERNAȚIONAL

Costul transportului petrolului cu navele tanc a crescut la maximum

Tancurile care transportă orice, de la motorină la benzină, se confruntă cu o perioadă de creștere a transportului de mărfuri care nu a fost văzută de cel puțin 25 de ani. Acest lucru este facilitat de cererea mare de combustibil și de o creștere a autonomiei de croazieră după ce Federația Rusă a declanșat un război la scară largă împotriva Ucrainei, scrie Korabel.ru cu referire la ProFinance.Ru.

Tancurile care transportă produse petroliere au câștigat peste 40.000 de dolari pe zi în ultimele 14 săptămâni, o rată nemaivăzută de la începutul anului 1997, potrivit datelor de la Clarkson Research Services Ltd., o divizie a celui mai mare broker de nave din lume.

Perturbarea rutelor comerciale în urma impunerii de sancțiuni și autosancțiuni împotriva Federației Ruse după atacul asupra Ucrainei de la sfârșitul lunii februarie a dus la o creștere bruscă a prețului petrolului în acest an.

„În timp ce prețurile petrolului au început să scadă pe fondul temerilor tot mai mari de recesiune, piața transporturilor petroliere a beneficiat până acum de una dintre cele mai strânse piețe de produse petroliere înregistrate. Analiztii spun că o nouă transformare a fluxurilor rusești ar putea intensifica creșterea transportului de marfă în cursul acestui an. „Ne aflăm într-o nouă paradigmă în care tarifele de transport vor fi mai mari”, a spus Omar Nokta, cercetător principal în domeniul transportului maritim la Jefferies LLC.

„Aș spune că marjele mari de rafinare vor continua să susțină activitatea de rafinare ridicată și astfel ratele vor rămâne ridicate”.

Sancțiunile împotriva furnizării de petrol rusesc, care ar trebui să intre în vigoare la sfârșitul anului 2022, ar putea înăspri și mai mult piața produselor petroliere, scrie ziarul.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192919>

Tarifele tancurilor din Golful SUA către Europa revin la maximele timpurii ale pandemiei

Costurile de transport pentru petrolierele de dimensiuni medii din Golful SUA către Europa sunt aproape de cele mai înalte niveluri de la începutul pandemiei, din cauza schimbărilor în fluxurile comerciale pe fondul războiului Rusiei în Ucraina și a mai puține nave disponibile la nivel global. Câștigurile zilnice pentru navele Aframax care navighează din Golful SUA către nord-vestul Europei au crescut la aproape 57.000 de dolari în această săptămână – de peste 12 ori nivelul de la începutul anului – conform datelor de la Baltic Exchange.

Tancurile transportă de obicei aproximativ 600.000 de barili de țiței. Aceasta a urmat o creștere a tarifelor pentru Aframax-urile care traversau Marea Mediterană la sfârșitul lunii iulie, în timp ce comercianții s-au întrecut pentru a-și asigura tancurile atunci când Libia a reluat exporturile după luni de oprire în mai multe porturi cheie.

În timp ce exporturile libiene au redus disponibilitatea navelor, piața fusese deja strânsă în ultimele luni, după ce invazia Rusiei a Ucrainei a schimbat fluxurile globale de petrol. Țițeiul emblematic al Rusiei Urali, evitat în mare parte de rafinăriile europene, este acum exportat mai departe în Asia, în timp ce rafinăriile europene se străduiesc din greu să găsească grade alternative din Marea Nordului, Africa de Vest și Golful SUA.

„Din cauza realocării comerțului care a trebuit să aibă loc, multe încărcături Aframax au adus țiței din alte părți, cum ar fi Golful SUA, în Europa pentru a înlocui butoaiile rusești pierdute”, a declarat Richard Matthews, șeful de cercetare la E.A. Gibson Shipbrokers Ltd.

Navele sunt „de dimensiuni optime” pentru a andoca în porturile europene, dintre care multe nu pot primi supertancuri, cunoscute în comerț ca VLCC, a adăugat el. „Am văzut, de asemenea, mult mai mult țiței din Marea Nordului, care ar putea fi de obicei parcelat pe VLCC și exportat în Asia, fiind încărcat pe Aframax și reținut în regiune.”

Ratele Aframax vor rămâne probabil ridicate în lunile următoare, deoarece fluxurile globale sunt puțin probabil să se schimbe semnificativ atâta timp cât sancțiunile împotriva Rusiei sunt încă în vigoare, a spus Matthews, remarcând o avertizare. Aceasta este amenințarea recesiunii globale, care ar putea suprima cererea de petrol, scăzând astfel tarifele petrolierelor.

Sursa: <https://gcaptain.com/tanker-rates-from-u-s-gulf-to-europe-returning-to-early-pandemic-highs/>

Comercianții de GNL absorb pierderi uriașe după întreruperea aprovizionării Ron Bousso și Marwa Rashad

Principalii comercianți de energie înregistrează pierderi de sute de milioane de dolari în timp ce se străduiesc să astupe un deficit de aprovizionare cu gaz natural lichefiat (GNL), după ce mai multe întreruperi au împiedicat eforturile de a umple depozitul european înainte de sezonul de încălzire de iarnă.

Întreruperile neplanificate de la fabricile de GNL din Statele Unite, Nigeria și Australia îi au pe comercianți greșiți, inclusiv BP și Shell, obligându-i să plătească costuri umflate pentru aprovizionarea alternativă.

Pe o piață care se luptă deja să satisfacă cererea globală de gaze naturale, după ce Rusia a redus drastic livrările de conducte în Europa, mărfurile pierdute cu GNL care pot fi transportate pe navă au împins prețurile globale cu mult mai sus în ultimele luni. BP a primit o lovitură de peste 500 de milioane de dolari pentru a înlocui mărfurile de GNL pierdute după o închidere bruscă a fabricii de GNL Freeport din Texas în iunie, au declarat surse din industrie pentru Reuters.

Freeport, a doua cea mai mare fabrică de export de GNL din SUA, furnizează BP 4 milioane de tone pe an dintr-un portofoliu total de 18 milioane de tone, a declarat pentru Reuters directorul financiar al BP Murray Auchincloss.

„Freeport creează un impact în acest trimestru și am prevăzut acest lucru pentru anul”, a spus Auchincloss. Compania a dedus costurile așteptate din profitul din al doilea trimestru, dar Auchincloss nu a precizat costurile. Un purtător de cuvânt al BP a refuzat să comenteze cifra pierderilor. TotalEnergies din Franța a mai spus că va înlocui opt mărfuri de GNL pe care era programat să le primească de la Freeport prin cumpărarea pe piața spot în al treilea trimestru al

anului. Nu era clar cât de mult ar costa încărcăturile de înlocuire pentru TotalEnergies. Freeport produce 15 milioane de tone de GNL pe an. De obicei, comercianții semnează acorduri de achiziție pe termen lung cu producătorii de GNL și convin asupra unor acorduri separate pentru a furniza consumatorilor mărfuri din portofoliile lor globale. Este rar să folosiți întreruperile fabricii pentru a justifica neaprovizionarea consumatorilor prin ceea ce este cunoscut sub numele de forță majoră. Shell, cel mai mare comerciant de GNL din lume, cu o cotă de piață de 20%, și-a redus volumele de producție de GNL în al doilea trimestru cu 4%, în principal din cauza pierderilor de aprovizionare de la fabrica Sakhalin-2 din Rusia, unde a părăsit operațiunile după invazia Moscovei în Ucraina. În februarie. Compania continuă să primească mărfuri cu GNL în cadrul acordurilor existente pe termen lung cu Sakhalin-2, a declarat un purtător de cuvânt al companiei. Însă viitorul contractelor este învăluit de incertitudine după ce Rusia le-a dat investitorilor străini în proiect o lună pentru a-și revendica participațiile la o nouă entitate care o va înlocui pe cea existentă. Directorul executiv al Shell, Ben van Beurden, a declarat că este „foarte puțin probabil” ca Shell să se alătore noii entități. Pierderea din aprovizionare a afectat profitul Shell din al doilea trimestru cu aproximativ 200 de milioane de dolari în trimestrul respectiv, potrivit estimărilor surselor din industrie. Shell a refuzat să comenteze cifra. În plus, Shell și partenerii săi au pierdut producția de GNL la gigantul Prelude, care plutește GNL în largul coastei de vest a Australiei, după ce l-au închis pe fondul unei dispute salariale. Uriașul terminal de export de GNL al Nigeriei de pe insula Bonny a înregistrat, de asemenea, o scădere a producției în ultimele luni, ca urmare a unui deficit de aprovizionare cu gaze naturale din cauza furtului și a sabotajului la conductele de petrol și gaze. Citiți povestea completă Bani pierduți sunt micșorate de profiturile enorme înregistrate atât de BP, cât și de Shell în acest an, pe fondul creșterii marjelor de rafinare și a prețurilor ridicate ale petrolului și gazelor. Dar disponibilitatea mai scăzută a GNL a împins prețurile de referință la cote record, deoarece Europa a încercat să crească rapid importurile pentru a înlocui gazele naturale pierdute din conductele rusești. La prețurile actuale, o marfă medie de GNL ar costa aproximativ 100 de milioane de dolari pe piața spot. Importurile europene de GNL din ianuarie până în iulie au depășit un record de 100 de miliarde de metri cubi (bcm) sau 75 de milioane de tone (Mt), atingând aproape nivelul observat pe tot parcursul anului 2021, potrivit Nnenna Amobi, analist senior GNL la Refinitiv. Aproximativ 35% din totalul importurilor europene au fost primite din Statele Unite în iulie, față de 43% în iunie, în principal din cauza pierderii mărfurilor Freeport. Piața globală de GNL a atins 380 de milioane de tone în 2021, potrivit Shell.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/Ing-traders-absorb-huge-losses-supply-498626>

Secetă apocaliptică în Europa. Cele mai mari râuri rămân fără apă. Incendii devastatoare

Cel mai important râu din Germania este secăt, în timp ce Europa se confruntă cu o secetă care este pe cale să devină cea mai gravă din ultimii 500 de ani, în timp ce în Franța apar din nou incendii terifiante.

Nivelul Rinului - care transportă 80% din toate bunurile deplasabile pe apă în Germania, de la zonele industriale până la porturile olandeze - este atât de scăzut încât ar putea deveni impracticabil

pentru barje la sfârșitul acestei săptămâni, amenințând rezervele vitale de petrol și cărbune pe care țara se bazează în timp ce Rusia închide robinetul de gaz.

Un Rin impracticabil ar putea bloca fluxul de combustibil și produse chimice, în timp ce guvernele europene încearcă să prevină cea mai gravă criză de aprovizionare cu energie de pe continent din ultimele decenii.

Ca urmare, incendiile de vegetație apar din nou în Franța, într-o zonă ce a fost deja grav afectată de temperaturile care au atins niveluri record luna trecută.

Un Rin impracticabil ar putea bloca fluxul de combustibil și produse chimice, în timp ce guvernele europene încearcă să prevină cea mai gravă criză de aprovizionare cu energie de pe continent din ultimele decenii.

Ca urmare, incendiile de vegetație apar din nou în Franța, într-o zonă ce a fost deja grav afectată de temperaturile care au atins niveluri record luna trecută.

Sursa; <https://newsweek.ro/international/videofoto-seceta-apocaliptica-in-europa-cele-mai-mari-rauri-raman-fara-apa-incendii-devastatoare>