

Cuprins

UCRAINA	2
ONU se așteaptă la o „creștere mare” a aprovizionării cu nave pentru cereale din Ucraina	2
A fost găsit un nou cumpărător pentru porumbul ucrainean, care a fost refuzat de Liban	3
O navă cu cereale ucrainene nu a putut părăsi portul Chornomorsk	3
RUSIA.....	4
Acțiuni navale în Marea Neagră	4
Petrol de sânge: care țări UE au cumpărat țiței rusesc în iulie	4
TAIWAN	5
21 de nave și 6 aeronave chineze au intrat vineri în Strâmtoarea Taiwan.	5
SUA.....	5
SUA schimbă portavioanele în Marea Mediterană: Harry S. Truman va fi înlocuit de George H.W. Bush	5
Abraham Lincoln Carrier Strike Group se întoarce de la desfășurarea în Indo-Pacific, evidențiată de operațiunile din Marea Chinei de Sud	6
Raport privind vehiculele mari de suprafață fără pilot și submarine ale marinei	6
INTERNAȚIONAL	8
Freeport LNG, a redus capacitatea pe care a declarat-o inițial	8
Momentul exploziei din Cuba	9
Singapore arestează zece persoane pentru vânzări ilegale de combustibil	9
O navă militară de cercetare bulgară pornește în prima sa misiune în Antarctica la sfârșitul anului / Călătoria va dura între 40 și 50 de zile	10
Tensiuni China-SUA: Cum a început comerțul global să se împartă în două	11
Scurgerea de petrol a fost confirmată la trei platforme din Golful Mexic/SUA	14

UCRAINA

ONU se așteaptă la o „creștere mare” a aprovizionării cu nave pentru cereale din Ucraina

Organizația Națiunilor Unite se așteaptă la o „mare creștere” a navelor care doresc să exporte cereale ucrainene prin Marea Neagră, după ce procedurile de tranzit au fost convenite și un obiectiv de 2-5 milioane de tone pe lună este „realizabil”, a declarat miercuri un înalt oficial al ONU.

Rusia, Ucraina, Turcia și Organizația Națiunilor Unite au convenit luni despre procedurile de tranzit pentru un acord încheiat în iulie pentru reluarea exporturilor de cereale și îngrășăminte de la Marea Neagră. Procedurile includ o zonă de protecție de 10 mile marine pentru nave.

„Ne așteptăm să vedem o creștere mare a cererilor de tranzit”, a declarat Frederick Kenney, coordonatorul interimar al ONU la Centrul Comun de Coordonare din Istanbul, care supraveghează acordul.

„Obiectivul de a obține între două și cinci (milioane) de tone metrice este realizabil”, a spus el reporterilor, referindu-se la exporturile lunare.

Până acum, 12 nave blocate în Ucraina de la invazia Rusiei din 24 februarie au fost autorizate să plece, iar alte patru nave au fost aprobate pentru călătorie în Ucraina. Numărul navelor de intrare era de așteptat să crească pe măsură ce vânzările de cereale sunt convenite, a declarat Kenney reporterilor. Organizația Națiunilor Unite a subliniat că acordul de export este o operațiune comercială – nu umanitară – care va fi condusă de piață. Toate navele trebuie să fie inspectate pentru a atenua îngrijorările Rusiei că ar putea introduce arme de contrabandă în Ucraina. „Vom face o revizuire cuprinzătoare a procedurilor la începutul săptămânii viitoare pentru a vedea ce trebuie să fie ajustat și îmbunătățit”, a spus Kenney.

CRIZA ALIMENTARĂ MONDIALĂ

Scopul acordului este de a ajuta la atenuarea crizei alimentare globale despre care Națiunile Unite spune că a fost agravată de războiul Rusiei din Ucraina și a împins zeci de milioane de oameni în foamete. Ucraina și Rusia sunt ambele mari exportatori de grâu.

Kenney a spus că prioritatea actuală este eliberarea spațiului de dig în cele trei porturi acoperite de acord – Odesa, Chornomorsk și Yuzhny – astfel încât nave noi să poată intra și încărca mărfuri. Nu au existat încă transporturi de grâu cu nave care pleacă până acum transportând porumb, soia și ulei și făină de floarea-soarelui.

Cele trei porturi au fost în esență înghețate pe 24 februarie, a spus Kenney. „A venit o recoltă diferită, a fost în primul rând porumb. Silozurile sunt pline de porumb”, a spus el. Ucraina mai are aproximativ 20 de milioane de tone de cereale rămase din recolta de anul trecut și din recolta de grâu de anul acesta, care este estimată la încă 20 de milioane de tone.

„Este imperativ pentru noi acum să scoatem acele nave, astfel încât să putem aduce nave pentru a încărca mărfuri care vor fi destinate porturilor care vor contribui la reducerea insecurității alimentare globale. Dar, într-adevăr, orice navă care iese cu cereale ucrainene va ajuta situația”, a spus Kenney. El a spus că proprietarii de nave au arătat „un interes extraordinar” și că există o

serie de nave goale pentru cereale ancorate în Turcia care așteptau aranjarea vânzărilor pentru a putea călători în Ucraina pentru a colecta mărfuri.

Sursa: <https://gcaptain.com/u-n-expects-big-uptick-in-the-supply-of-ships-for-ukraine-grain/>

A fost găsit un nou cumpărător pentru porumbul ucrainean, care a fost refuzat de Liban

Un nou cumpărător a fost găsit în Turcia pentru expedierea de porumb de pe nava Razoni (pavilion - Sierra Leone), care a fost primul care a părăsit portul Odesa în conformitate cu „Inițiativa pentru transportul în siguranță al cerealelor și produselor alimentare din porturile ucrainene” semnat la Istanbul. Acesta este scris de Porta Ukrainy cu referire la Middle East Eye.

„Marfa a fost vândută. Va fi descărcată la Mersin”, a confirmat pentru publicație Ahmed al-Fares, reprezentant al companiei armatoare Razoni. El nu a dezvăluit informații despre cumpărătorul turc. Dar el a adăugat că problemele legate de găsirea unui cumpărător subliniază dificultatea de a livra cereale ucrainene pe piață în condițiile unei crize alimentare globale. De asemenea, creează probleme proprietarilor de nave. În această situație, nu cred că cineva va merge cu nave din Ucraina sub o asemenea presiune. Două sau trei nave pleacă în fiecare săptămână. Acordul nu este încă puternic”, a spus Fares. Potrivit acestuia, armatorii vor dori probabil să vadă tarife de transport mai mari și mai multe garanții înainte de a-și trimite navele în Marea Neagră. Vrachierul Razoni (pavilion - Sierra Leone) era în drum spre portul Tripoli din Liban cu 26.000 de tone de porumb. A părăsit portul Odesa pe 1 august, iar pe 3 august la Istanbul a trecut cu succes de grupul de inspecție al CSC. Nava era de așteptat să ajungă la destinația finală pe 7 august, dar s-a dovedit că cumpărătorul a refuzat încărcătura.

Potrivit serviciului MarineTraffic, nava Razoni se află din 6 august în apele teritoriale turcești din nordul Ciprului în starea de „În așteptarea comenzilor”. În dimineața zilei de luni, 9 august, s-a mutat în rada exterioară a portului turcesc Mersin, unde a rămas până acum.

Pe 22 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. 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 primul rând, navele cu mărfuri alimentare, care au fost blocate acolo de la începutul invaziei militare ruse, părăsesc porturile maritime ucrainene.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192994>

O navă cu cereale ucrainene nu a putut părăsi portul Chornomorsk

Pe 11 august 2022, din cauza vremii nefavorabile, o navă cu cereale ucrainene nu a putut părăsi portul Chornomorsk. Ministerul Apărării al Turciei a anunțat acest lucru pe Twitter, informează UNN.

„Nava, care plănuia să părăsească astăzi portul Chornomorsk pentru a transporta cereale, nu a putut începe călătoria din cauza vremii nefavorabile și a stării mării.

Două nave care au trecut ieri de inspecție sunt în drum spre Ucraina. Descărcarea navelor în porturile ucrainene continuă”, se arată în mesaj.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192968>

RUSIA

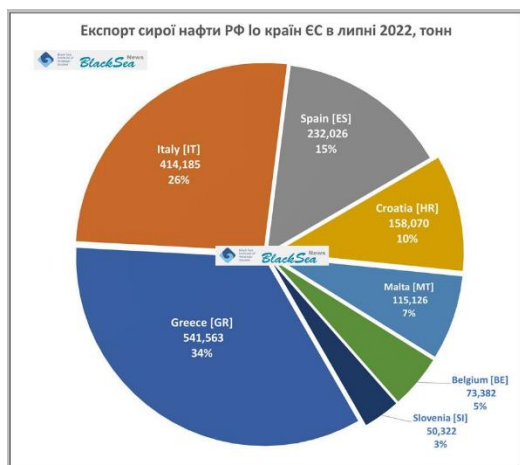
Acțiuni navale în Marea Neagră

Gruparea navală a Rusiei își concentrează principalele eforturi pe efectuarea de recunoașteri, blocarea transportului civil în partea de nord-vest a Mării Negre și atacarea instalațiilor militare și a elementelor de infrastructură din adâncimea teritoriului Ucrainei. Două nave cu rachete de croazieră sunt pe mare sunt gata de utilizare.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192999>

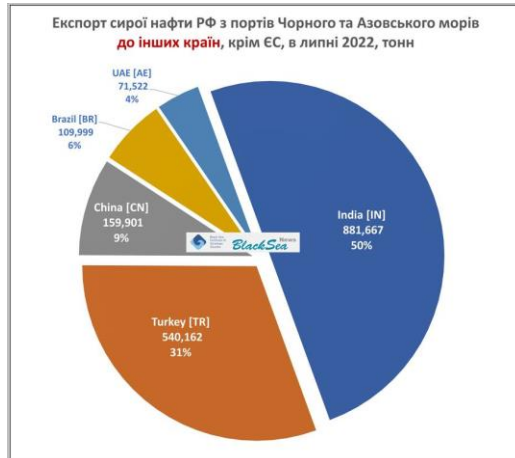
Petrol de sânge: care țări UE au cumpărat țiței rusesc în iulie

În iulie 2022, pentru prima dată în 4 luni, exportul maritim de țiței din porturile rusești din Mările Negre și Azov a scăzut semnificativ. Și dacă în iunie exportul de petrol rusesc a fost de aproximativ 4,3 milioane de tone, atunci în iulie a fost de aproximativ 3,35 milioane de tone. Reducerea a fost de 22,4%, sau 960 mii tone. 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. „Am raportat deja că în iulie 2022, pentru prima dată în 4 luni, exportul maritim de țiței al Federației Ruse din porturile Mării Negre și Azov a scăzut semnificativ. Dacă în iunie a fost de aproximativ 4,3 milioane de tone, atunci în iulie a fost de aproximativ 3,35 milioane de tone. Reducerea a fost de 22,4%, sau 960 mii tone. Deci, care țări UE au cumpărat țiței rusesc în iulie 2022.



„Evaluarea” arată astfel: 1. Grecia 541.563 2. Italia 414.185 3. Spania 232.026 4. Croația 158.070 5. Malta 115.126 6. Belgia 73.382 7. Slovenia 50.322 Totodată, liderii permanenți ai „ratingului” - Grecia și Italia - au redus importul de țiței rusesc cu 394.202, respectiv 246.973 tone.

De fapt, este o scădere de 0,5 milioane de tone în iulie. Dar Spania, dimpotrivă, a crescut importurile cu 107.659 de tone.



TAIWAN

21 de nave și 6 aeronave chineze au intrat vineri în Strâmtoarea Taiwan.

Chiar dacă Beijingul a declarat joi că a terminat exercițiile militare din jurul Taiwanului, manevrele militare au continuat și vineri. (CNN)

SUA

SUA schimbă portavioanele în Marea Mediterană: Harry S. Truman va fi înlocuit de George H.W. Bush

Potrivit news.usni.org, portavionul american George H.W. Bush (CVN-77) a plecat, pe 10.08.2022, din Baza Navală Norfolk, urmând să execute primul marș de lungă durată în zona de responsabilitate a Flotei a VI-a.

Acesta se va deplasa în Marea Mediterană, unde va înlocui portavionul Harry S. Truman, aflat în regiune de peste opt luni.

Din gruparea navală a portavionului George H.W. Bush vor face parte crucișătorul USS Leyte Gulf (CG-55) și distrugătoarele USS Delbert D. Black (DDG-119), USS Truxtun (DDG-103) și USS Farragut (DDG-99).

Harry S. Truman și gruparea navală a acestuia îndeplinesc misiuni în Marea Mediterană începând din luna decembrie 2021. În acest interval, portavionul a fost trecut de două ori sub comanda NATO, fiind prima navă americană care a făcut acest lucru de la încheierea Războiului Rece.

Comentariul autorului: Portavionul USS Harry S. Truman și gruparea navală a acestuia au intrat în Marea Mediterană pe 14 decembrie 2021, după desfășurarea pe Coasta de Est începând din 01 decembrie.

La sfârșitul lunii decembrie, conducerea Pentagonului a modificat planul de marș al portavionului, care urma să se deplaseze în Orientul Mijlociu. Astfel, acesta a primit ordin să rămână în Marea Mediterană, pe fondul crizei din Ucraina.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/sua-schimba-portavioanele-in-marea-mediterana-harry-s-truman-va-fi-inlocuit-de-george-h-w-bush_617673.html

Abraham Lincoln Carrier Strike Group se întoarce de la desfășurarea în Indo-Pacific, evidențiată de operațiunile din Marea Chinei de Sud

USS Abraham Lincoln (CVN-72) și cea mai mare parte a grupului său de atac s-au întors acasă săptămâna aceasta, punând capăt unei desfășurări în Indo-Pacific care a traversat aproximativ 62.000 de mile peste Pacific și a fost primul care a pornit cu F-35C Lightning II al Marinei. Avion cu reacție Joint Strike Fighter din a cincea generație. Transportatorul de clasă Nimitz a intrat în dana sa din Coronado, California, de la Naval Air Station North Island joi dimineață, la două zile după ce majoritatea escadrelor Carrier Air Wing 9 și-au zburat cu avioanele și elicopterele de pe puntea de zbor către stațiile aeriene respective. Patru dintre navele Escadriului 21 de distrugătoare din grupul de atac s-au întors, de asemenea, în porturile lor de origine. Crucişătorul cu rachete ghidate USS Mobile Bay (CG-53) și distrugătorul cu rachete ghidate USS Spruance (DDG-111) au plecat acasă la Baza Navală din San Diego, California, iar distrugătoarele USS Gridley (DDG-101) și USS Sampson (DDG-102) a navigat către Naval Station Everett, Washington. O altă navă, distrugătorul USS Fitzgerald (DDG-62), se va întoarce acasă la San Diego la o dată ulterioară, au declarat oficialii Flotei a 3-a din SUA.

Continuare: <https://news.usni.org/2022/08/11/abraham-lincoln-carrier-strike-group-returns-from-indo-pacific-deployment-highlighted-by-south-china-sea-operations>

Raport privind vehiculele mari de suprafață fără pilot și submarine ale marinei

Marina vrea să dezvolte și să achiziționeze trei tipuri de vehicule mari fără pilot (UV) numite vehicule mari fără pilot de suprafață (LUSV), vehicule medii fără pilot de suprafață (MUSV) și vehicule submarine fără pilot extra-mari (XLUUVs).

Bugetul propus de Marinei pentru FY2023 solicită 549,3 milioane USD în finanțare pentru cercetare și dezvoltare pentru aceste UV-uri mari și tehnologii care permit LUSV/MUSV și 60,7 milioane USD în finanțare suplimentară pentru tehnologiile de bază pentru XLUUV și alte UUV-uri ale Marinei. Marina dorește să achiziționeze aceste UV-uri mari ca parte a unui efort de a trece Marina către o arhitectură a flotei mai distribuită, adică un amestec de nave care răspândește capacitățile Marinei pe un număr crescut de platforme și evită concentrarea unei mari părți a flotei într-un număr relativ mic de nave de mare valoare (adică un amestec de nave care evită „punerea prea multor ouă într-un singur coș”).

Marina și Departamentul Apărării (DOD) lucrează din 2019 pentru a dezvolta un nou obiectiv la nivel de forță al Marinei care să reflecte acest nou mix de flotă. Planul de construcții navale FY2023 pe 30 de ani (FY2023-FY2052) al Marinei, lansat pe 20 aprilie 2022, include un tabel care rezumă rezultatele studiilor care au fost efectuate cu privire la noul obiectiv la nivel de forță. Aceste studii evidențiază viitoare flote potențiale cu 27 până la 153 de vehicule USV mari și 18 până la 51 de vehicule UUV mari.

Marina prevede că LUSV-urile au o lungime de 200 de picioare până la 300 de picioare și au deplasări la sarcină completă de 1.000 de tone până la 2.000 de tone, ceea ce le-ar face de dimensiunea unei corvete. (adică o navă mai mare decât o navă de patrulare și mai mică decât o fregată). Marina dorește ca LUSV-urile să fie nave reconfigurabile cu costuri reduse, de mare rezistență, cu o capacitate mare de a transporta diferite sarcini utile modulare - în special de război anti-suprafață (ASuW) și încărcături utile de lovitură, adică în principal rachete anti-navă și de atac terestre. Fiecare LUSV ar putea fi echipat cu un sistem de lansare verticală (VLS) cu 16 până la 32 de tuburi de lansare a rachetelor.

Deși denumite UV-uri, LUSV-urile ar putea fi descrise mai precis ca fiind nave opționale sau cu echipaj ușor, deoarece ar putea avea uneori câțiva membri ai echipajului la bord, mai ales pe termen mai apropiat, deoarece Marina elaborează tehnologii și concepte operaționale care permit LUSV. În conformitate cu planul de cinci ani al Marinei pentru FY2023 (FY2023-FY2027), achiziția de LUSV prin contul de construcții navale al Marinei este programată să înceapă în FY2025.

Marina definește MUSV-urile ca având lungimea de 45 până la 190 de picioare, cu deplasament de aproximativ 500 de tone, ceea ce le-ar face de dimensiunea unei nave de patrulare. Marina vrea ca MUSV-urile, precum LUSV-urile, să fie nave cu costuri reduse, de mare rezistență, reconfigurabile, care să poată găzdui diverse sarcini utile. Sarcinile utile inițiale pentru MUSV-uri trebuie să fie încărcături utile de informații, supraveghere și recunoaștere (ISR) și sisteme de război electronic (EW).

Planul de construcție navală pe cinci ani al Marinei pentru FY2023 (FY2023-FY2027) nu include achiziționarea niciunui MUSV în perioada FY2023-FY2027. XLUUV-urile sunt aproximativ de dimensiunea unui vagon de metrou. Primele cinci XLUUV au fost finanțate în FY2019 și sunt construite de Boeing.

Marina vrea să folosească XLUUV-uri, printre altele, pentru a desfășura în secret mina Hammerhead, o mină planificată care ar fi legată de fundul mării și înarmată cu o torpilă antisubmarină, în mare măsură similară cu mina CAPTOR (torpilă încapsulată) a Marinei din perioada Războiului Rece.

În conformitate cu planul de cinci ani al Marinei pentru FY2023 (FY2023-FY2027), achiziția de XLUUV-uri suplimentare prin contul Other Procurement, Navy (OPN) este programată să înceapă în FY2024. În marcarea bugetelor propuse de Marine pentru anul 2020-2022, comitetele de apărare ale Congresului și-au exprimat îngrijorarea cu privire la faptul dacă strategiile de achiziție ale Marinei au oferit suficient timp pentru a dezvolta în mod adecvat conceptele de operațiuni și tehnologii cheie pentru aceste UV mari, în special pentru LUSV, și au inclus prevederi legislative destinate să abordeze aceste preocupări. Ca răspuns la aceste majorări, Marina și-a restructurat strategia de achiziție pentru programul LUSV, astfel încât să se conformeze acestor prevederi legislative și să ofere mai mult timp pentru dezvoltarea conceptelor operaționale și a tehnologiilor cheie înainte de a intra în producția în serie a unităților dislocabile.

Sursa: <https://news.usni.org/2022/08/11/report-on-navy-large-unmanned-surface-and-undersea-vehicles-9>

INTERNAȚIONAL

Freeport LNG, a redus capacitatea pe care a declarat-o inițial

Cel mai mare exportator american de gaze, Freeport LNG, a redus capacitatea pe care a declarat-o inițial după o explozie în iunie, o evoluție care i-ar putea costa pe cumpărătorii săi pierderi de miliarde de dolari, arată un document și trei surse comerciale.

Forța majoră ar fi permis cumpărătorilor de GNL din Freeport să iasă din propriile acorduri pentru a livra gaz utilizatorilor finali. În schimb, aceștia se confruntă cu o pierdere colectivă de până la 8 miliarde de dolari, deoarece se aprovizionează cu surse alternative la prețuri ridicate pe piața spot, potrivit surselor de tranzacționare, care au cunoștințe în domeniu, și calcule ale unei consultanțe.

"Nu au fost dezvăluite fapte care să indice că incidentul a fost rezultatul forței majore", le-a spus Freeport participanților la piață pe 3 august, într-o notificare văzută de Reuters. Întreruperea lasă o gaură de aproximativ 80 de încărcături pe baza unei date de repornire din octombrie, potrivit calculelor Reuters și unei consultanțe LNG, deși este posibil ca cumpărătorii Freeport să nu fie nevoiți să le înlocuiască pe toate în funcție de modul în care își negociază contractele ulterioare.

Cumpărătorii au plătit Freeport în jur de 30-50 de milioane de dolari pe încărcătură de GNL, potrivit a două dintre surse, combustibilul fiind apoi vândut utilizatorilor finali la o primă care se ridică de obicei la câteva milioane de dolari pe încărcătură.

Cumpărătorii Freeport ar trebui să plătească 100 de milioane de dolari pe marfă pe baza prețurilor actuale de pe piața spot pentru a înlocui volumele pierdute, deoarece prețurile GNL s-au dublat de la explozie, ceea ce s-a întâmplat atunci când piețele erau deja strânse.

Cu toate acestea, Freeport oferă cumpărătorilor compensații de aproximativ 10% din valoarea încărcăturilor achiziționate și nelivrate sau sume forfetare cuprinse între 3 milioane de dolari și 5 milioane de dolari pe încărcătură, potrivit celor două surse.

"Există discuții în curs de desfășurare care au loc chiar acum cu Freeport ca compensația pe care o oferă nu va acoperi luarea unei încărcături la fața locului la tarifele de astăzi", a declarat una dintre surse.

"Pierderile potențiale oftakers Freeport se pot confrunta ... va fi probabil în intervalul de aproximativ 6-8 miliarde de dolari, în mod colectiv", a declarat [Tamir Druz](#), managing director la Capra Energy, o firmă de consultanță în domeniul GNL.

"Deși este posibil ca unele dintre aceste încărcături să nu trebuiască înlocuite, pe baza principiului "mark-to-market", aceasta rămâne o pierdere semnificativă."

Petrolul major BP are cel mai mare contract, de 4,4 milioane de tone pe an (mtpa) până în 2040. JERA și Osaka Gas au contracte de 2,3 mtpa fiecare până în 2039, în timp ce SK și TotalEnergies au fiecare 2,2 contracte mtpa care se derulează până în 2040, potrivit Grupului Internațional al Importatorilor de Gaze Naturale Lichefiate.

Pe baza faptului că Freeport a plătit o compensație de 10% per încărcătură pierdută, pierderile se pot ridica la aproximativ 2,3 miliarde de dolari pentru BP și 1,1 miliarde de dolari pentru TotalEnergies pe o bază de marcă pe piață, a declarat [Tamir Druz](#) Capra Energy.

Sursa:

<https://www.linkedin.com/groups/44626/?highlightedUpdateUrn=urn%3Ali%3AgroupPost%3A44626-6962403594213965824&q=highlightedFeedForGroups>

pe baza: <https://www.reuters.com/business/energy/exclusive-freeport-Ing-retracts-force-majeure-widening-losses-gas-buyers-sources-2022-08-10/>

Momentul exploziei din Cuba

Sursa: <https://edition.cnn.com/2022/08/08/world/greenland-melting-mineral-mining-climate/index.html>

Singapore arestează zece persoane pentru vânzări ilegale de combustibil

Poliția din Singapore a arestat zece persoane suspectate de vânzări ilegale de combustibil de buncheraj. Ofițerii de la Paza de Coastă a Poliției au făcut arestările pe 4 august în timpul unei operațiuni comune cu Autoritatea Maritimă și Portuară din Singapore. Șase erau membri ai echipajului unui remorcher sub pavilion Singapore, iar ceilalți erau membri ai echipajului unui remorcher sub pavilion străin.

Investigațiile preliminare au dezvăluit că membrii echipajului remorcherului din Singapore au vândut petrol marin remorcherului înmatriculat în străinătate fără știrea companiei lor. Remorchererele și aproape 6.000 de dolari (8.000 de dolari SGD) în numerar au fost confiscate ca probe. Membrii echipajului remorcherului sub pavilion Singapore au fost acuzați de infracțiuni care implică o pedeapsă maximă de 15 ani de închisoare plus o amendă. Ceilalți membri ai echipajului riscă până la cinci ani de închisoare.

Singapore a dovedit că nu va ezita să-i pedepsească sau chiar să îi pună în judecată pe cei implicați în orice fel de fraudă care implică vânzarea de combustibil de buncăr la cel mai mare centru de bunkerare din lume. Anul trecut, Singapore a condamnat nouă persoane cu până la trei ani de închisoare pentru că a înșelat cumpărătorii cu combustibil în valoare de 337.000 de dolari. S-a descoperit că grupul a folosit magneți de putere industrială pentru a modifica echipamentele de măsurare cunoscute sub numele de Mass Flow Meter (MFM) pentru a umfla cantitatea de combustibil efectiv livrată în timpul a 66 de operațiuni separate de bunkerare.

Recent, o unitate a casei de comerț cu mărfuri Glencore și-a fost suspendată licența de furnizor de buncăre din Singapore pentru două luni, după ce o investigație a arătat că a furnizat în mod intenționat combustibil contaminat navelor din port. În 2014, furnizorul danez de combustibil pentru buncăre OW Bunker, unul dintre cei mai mari furnizori de combustibil pentru buncăre din lume la acea vreme, a încetat brusc activitatea după ce a renunțat la fraudă internă majoră a directorilor de la filiala sa din Singapore Dynamic Oil Trading (DOT).

Sursa: <https://gcaptain.com/singapore-arrests-ten-over-illegal-bunker-fuel-sales/>

O navă militară de cercetare bulgară pornește în prima sa misiune în Antarctica la sfârșitul anului / Călătoria va dura între 40 și 50 de zile

Navă militară bulgară de cercetare, Sf. Chiril și Metodi, pornește în prima sa misiune în Antarctica la sfârșitul anului 2022, a declarat șeful Academiei Navale Militare, Boian Mednikarov pentru BTA, potrivit Agerpres.

Acesta a făcut declarațiile la deschiderea unei expoziții de fotografie găzduită de Muzeul Naval din Varna, unde printre punctele principale de atracție este nava pe care o vor folosi cercetătorii bulgari în domeniul polar.

Într-un mesaj video, profesorul Christo Pimpirev, directorul programului bulgar de cercetare polară, a amintit că un laborator modern de cercetare este construit la baza bulgară de pe Insula Livingston. Acesta a spus că reparațiile la navă sunt aproape finalizate și că aceasta va fi testată și echipată. El a reamintit și că pavilionul Marinei bulgare a fost arborat pe navă în vara anului 2021 și a mulțumit Marinei pentru cooperare, relatează BTA.

Călătoria inaugurală va fi de la Varna prin Istanbul, Cartagena, Las Palmas, Buenos Aires, Ushuaia, Drake Passage până la insula Livingston, a declarat căpitanul navei Nikolai Danailov pentru BTA.

De asemenea, profesorul Christo Pimpirev a declarat și că echipajul va include 21 de militari și un medic militar iar în călătorie vor fi incluși și cadeți pentru care aceasta va fi o practică de antrenament.

Voiajul va dura între 40 și 50 de zile și se așteaptă ca nava să transporte aproape 50 de tone de marfă la baza bulgară, care va fi descărcată pe bărci și plute pe un țărm fără port, a adăugat BTA.

Pregătirile echipajului sunt în desfășurare, a mai spus căpitanul navei. El a adăugat ca echipamentul de la bord permite desfășurarea activităților de cercetare pe toată durata călătoriei.

Acesta a făcut declarațiile la deschiderea unei expoziții de fotografie găzduită de Muzeul Naval din Varna, unde printre punctele principale de atracție este nava pe care o vor folosi cercetătorii bulgari în domeniul polar.

Într-un mesaj video, profesorul Christo Pimpirev, directorul programului bulgar de cercetare polară, a amintit că un laborator modern de cercetare este construit la baza bulgară de pe Insula Livingston. Acesta a spus că reparațiile la navă sunt aproape finalizate și că aceasta va fi testată și echipată. El a reamintit și că pavilionul Marinei bulgare a fost arborat pe navă în vara anului 2021 și a mulțumit Marinei pentru cooperare., relatează BTA.

Călătoria inaugurală va fi de la Varna prin Istanbul, Cartagena, Las Palmas, Buenos Aires, Ushuaia, Drake Passage până la insula Livingston, a declarat căpitanul navei Nikolai Danailov pentru BTA.

De asemenea, profesorul Christo Pimpirev a declarat și că echipajul va include 21 de militari și un medic militar iar în călătorie vor fi incluși și cadeți pentru care aceasta va fi o practică de antrenament.

Voiajul va dura între 40 și 50 de zile și se așteaptă ca nava să transporte aproape 50 de tone de marfă la baza bulgară, care va fi descărcată pe bărci și plute pe un țărm fără port, a adăugat BTA.

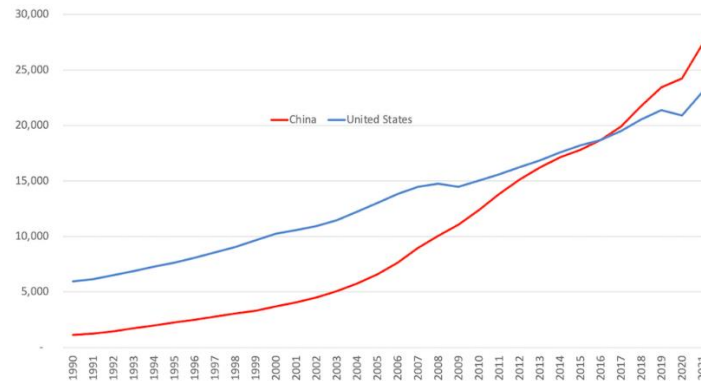
Pregătirile echipajului sunt în desfășurare, a mai spus căpitanul navei. El a adăugat ca echipamentul de la bord permite desfășurarea activităților de cercetare pe toată durata călătoriei.

Sursa: <https://www.g4media.ro/o-nava-militara-de-cercetare-bulgara-porneste-in-prima-sa-misiune-in-antarctica-la-sfarsitul-anului-calatoria-va-dura-intre-40-si-50-de-zile.html>

Tensiuni China-SUA: Cum a început comerțul global să se împartă în două

Vizita președintelui Nancy Pelosi la Taiwan a stârnit un răspuns puternic din partea Chinei: trei zile de atac simulat asupra Taiwanului cu noi exerciții anunțate, plus o retragere din conversațiile critice în curs cu SUA privind schimbările climatice și armata. Această reacție puternică era previzibilă. Președintele Xi l-a avertizat anterior pe președintele Biden să nu „se joace cu focul”. Desigur, dacă vizita lui Pelosi nu ar fi continuat, administrația Biden s-ar fi confruntat cu o reacție puternică din partea ambelor părți din Congres pentru că nu a făcut față amenințării Chinei la adresa Taiwanului sau problemelor legate de drepturile omului cu privire la Tibet și Xinjiang, ca să nu mai vorbim de Hong Kong. Deci, unde lasă comerțul dintre cele două mari puteri ale lumii? Cum afacerile au depășit ideologia Luați în considerare trecutul nu prea îndepărtat. SUA au sprijinit Republica Chineză împotriva Japoniei în războiul din Pacific din 1941-1945. Când conducerea chineză a fugit în Taiwan în 1949, după victoria comuniștilor lui Mao Zedong în războiul civil chinez, Washington a continuat să recunoască regimul exilat drept guvern legitim al Chinei, blocând Republica Populară Chineză (RPC) să adere la Națiunile Unite. Acest lucru sa schimbat în 1972, în urma vizitei istorice a președintelui Nixon în China (într-o mișcare de a izola sovieticii). Statele Unite au recunoscut acum RPC ca singurul guvern al Chinei și au acceptat politica sa „O singură China”. Și-a retrogradat relațiile cu Taiwan la doar informale, afirmând în același timp o înțelegere pașnică a pretenției comuniștilor de pe continent că aceasta era o provincie separatistă care trebuia asimilată. Acest lucru a deschis comerțul SUA-China, punând capăt unui embargo comercial american în vigoare din anii 1940. Legăturile economice au proliferat în anii 1980 sub eventualul succes al lui Mao, Deng Xiaoping, ajutând economia chineză să se înmulțească, în timp ce SUA se bucurau de prețuri de consum mai scăzute și de o piață de valori mai puternică. Firmele de producție occidentale fie au externalizat către firme chineze, fie și-au înființat operațiuni. Au beneficiat de o producție mai ieftină și – pentru cei care au externalizat – nu trebuiau să dețină fabrici sau să se ocupe de problemele de muncă. La rândul lor, chinezii au câștigat o capacitate de producție extraordinară. Pe măsură ce clasa de mijloc a Chinei a devenit mai bogată, țara a devenit o piață de consum țintă majoră pentru firmele americane precum Apple și GM. Autoritățile chineze au insistat că acest lucru a fost realizat prin intermediul firmelor partenere locale, transferând tehnologie în acest proces și îmbunătățind în continuare know-how-ul de producție al națiunii. Amenințarea chineză în creștere China și SUA au capturat mai mult de jumătate din creșterea PIB-ului din întreaga lume din 1980 până în 2020. PIB-ul SUA a crescut de aproape cinci ori de la 4,4 trilioane de dolari la 20,9 trilioane de dolari în banii de astăzi, în timp ce cel al Chinei a crescut de la 310 de miliarde de dolari la 14,7 trilioane de dolari. China este acum a doua economie ca mărime, deși FMI, Banca Mondială și CIA o consideră cea mai mare odată ce puterea de cumpărare este luată în considerare (vezi graficul de mai jos). Statele Unite sunt încă cu mult înaintea venitului pe cap de locuitor (69.231 USD față de 12.359 USD în 2021), deși China este acum cea a unei țări „dezvoltate”, care a scos 800 de milioane de oameni din sărăcie în acest proces. SUA au devenit din ce în ce mai preocupate de creșterea economică mai rapidă a Chinei și de faptul că SUA cumpără mult mai mult de la rivalul său decât invers. Acest lucru a

condus la marea scădere a producției interne din SUA, care l-a ajutat pe Donald Trump să câștige președinția SUA.



PIB-ul Chinei și SUA pe baza parității puterii de cumpărare 1990-2021 (Banca Mondială)

De asemenea, rivalitatea s-a extins și în alte zone, deoarece China și-a căutat un rol de lider pe scena mondială. Ambele națiuni sunt puteri nucleare, deși armata chineză are doar 350 de focoase nucleare față de cele 5.500 ale Americii. China are o flotă mai mare, cu aproximativ 360 de nave de forță de luptă în comparație cu SUA 297, deși cele ale Chinei sunt în mare parte mai mici - doar trei portavioane în comparație cu cele 11 ale Americii, de exemplu. Cele două țări se întrec și în spațiu pentru a aduce astronauți pe Lună și pentru a stabili prima bază lunară. Toate acestea au amenințat dominația americană, în timp ce președintele Xi a fost, de asemenea, mult mai direct atât pe plan intern, cât și internațional decât orice lider chinez de după Mao. SUA au devenit treptat mai ostile, începând cu pivotul președintelui Obama față de alte națiuni asiatice în 2016 și apoi plângerile publice ale președintelui Trump și eventuala sancționare a practicilor comerciale „nedrepte” ale Chinei. Trump a impus taxe suplimentare asupra bunurilor importate din China în 2018 și a restricționat accesul Chinei la diferite tehnologii de fabricare a semiconductoarelor în 2020, în timp ce chinezii au răspuns cu contramăsuri pe parcurs. Când președintele Biden a preluat mandatul în 2021, el a început să evidențieze plângerile de lungă durată cu privire la problemele drepturilor omului în Xinjiang și amenințarea la adresa Taiwanului (în timp ce încă susține politica One China). El a impus, de asemenea, sancțiuni anumitor companii chineze de un tip nemaivăzut de la embargoul comercial din epoca Mao. De asemenea, Biden a interzis bunurile din regiunea Xinjiang din China pe motiv de muncă forțată în 2022, afectând achiziționarea de bunuri de către multe companii occidentale. China a mutat muncitori în alte părți ale țării pentru a permite companiilor occidentale să continue să cumpere. Bipolaritatea a revenit COVID-19 a crescut și mai mult distanța dintre cele două țări. După ce politica Chinei cu zero COVID a contribuit la perturbarea lanțurilor de aprovizionare și la cauzarea penuriei de produse, administrația Biden a început să solicite reducerea dependenței de rivalul său. Firmele americane și-au restructurat în mod corespunzător lanțurile de aprovizionare. În iunie, Apple a mutat o parte din producția de iPad din China în Vietnam, deși și din cauza cererii în creștere în Asia de Sud-Est. Aproape-shoringul către Mexic câștigă amploare. Producătorii Apple Foxconn și Pegatron iau în considerare să producă iPhone-uri pentru America de Nord în Mexic și nu în China, pentru a profita de costurile mai mici cu forța de muncă și de acordul de liber schimb dintre SUA și Mexic. Două blocuri globale apar din ce în ce mai mult, iar secretarul Trezoreriei SUA, Janet Yellen, a cerut în aprilie „prieteni-shoring” cu parteneri de încredere, împărțind țările în prieteni sau inamici. Administrația

Biden a anunțat la reuniunea G7 din iunie un nou „Parteneriat pentru infrastructură și investiții globale”. Cu scopul de a mobiliza 600 de miliarde de dolari în investiții pe parcursul a cinci ani, aceasta este o deschidere către diverse țări în curs de dezvoltare care sunt deja curtate de China în cadrul inițiativei sale similare Belt and Road.

Cu câteva zile înainte, China a găzduit summitul anual BRICS, care include Brazilia, Rusia, India și Africa de Sud. Acesta a primit lideri din alte 13 țări: Algeria, Argentina, Egipt, Indonezia, Iran, Kazahstan, Senegal, Uzbekistan, Cambodgia, Etiopia, Fiji, Malaezia și Thailanda. Xi a cerut summitului să construiască o „comunitate globală de securitate” bazată pe cooperarea multilaterală. Iranul și Argentina au aplicat de atunci să adere la bloc. Vedem deja ce va însemna bipolaritatea pentru componentele și mărfurile vitale. În ceea ce privește nanocipurile, SUA conduce un pact „chips 4” cu Japonia, Taiwan și posibilă Coreea de Sud pentru a dezvolta tehnologii de generație următoare și capacitatea de producție. China investește 1,4 trilioane de dolari între 2020 și 2025 în încercarea de a deveni autonomă în această tehnologie. O altă problemă importantă este cobaltul, care este esențial pentru fabricarea bateriilor cu litiu pentru vehiculele electrice. Pentru a asigura aprovizionarea din Republica Democrată Congo, care produce 70% din rezervele mondiale, China a navigat în politica congoleză, făcând lobby politicieni puternici din regiunile miniere. Până în 2020, firmele chineze dețineau sau dețineau o participație în 15 din cele 19 mine producătoare de cobalt din RDC. Pe măsură ce China teaurizează proviziile de cobalt, SUA caută alternative. GM își dezvoltă celula de baterie Ultium, care are nevoie de 70% mai puțin cobalt decât bateriile de astăzi, în timp ce Laboratorul Național Oak Ridge dezvoltă o baterie care nu are deloc nevoie de metal. Garnituri de argint Pe măsură ce relațiile SUA-China au trecut de la construirea de poduri în 1972 la construirea de ziduri în 2022, țările vor fi din ce în ce mai forțate să aleagă părțile, iar companiile vor trebui să planifice lanțurile de aprovizionare în consecință. Cei care doresc să facă comerț în ambele blocuri vor trebui să „divizeze”, efectuând operațiuni paralele. Companiile americane care doresc să deservească consumatorii chinezi vor trebui în continuare să producă în China sau în alte țări din acel bloc, în timp ce companiile chineze vor trebui să facă același lucru în sens invers. Interesant este că companiile chineze au cumpărat rapid terenuri agricole și companii agricole în SUA și în alte părți. Cu toate acestea, deși noile lanțuri de aprovizionare vor crește aproape sigur costurile pentru consumatorii occidentali și vor diminua creșterea Chinei, vor exista beneficii. Lanțurile de aprovizionare ar trebui să fie mai rezistente la crizele viitoare și, de asemenea, mai transparente, în timp ce transportul redus (și dependența de cărbunele chinez) ar trebui să reducă emisiile de carbon. Acest lucru ar trebui să contribuie la îndeplinirea Obiectivelor de dezvoltare durabilă ale ONU privind sustenabilitatea socială și de mediu. Exemplele de cobalt și nanocipuri arată, de asemenea, cum rivalitatea SUA-China catalizează inovația. Și, important, comerțul global va continua să crească pe măsură ce țările depind unele de altele, chiar dacă legăturile comerciale se vor schimba. Cu siguranță va dura timp pentru a găsi un echilibru. Au fost nevoie de ani pentru ca URSS și SUA să își dea seama cum să coexiste fără a intra într-un conflict militar direct. Hillary Clinton a scris în 2011 în calitate de secretar de stat că „nu există un manual pentru relația în evoluție dintre SUA și China”, iar asta rămâne așa și astăzi. În orice caz, afacerile care prosperă în acest nou mediu vor fi probabil cele care plănuesc o lume divizată cu lanțuri de aprovizionare diviziale. Recentul disput din Taiwan probabil nu va duce la un conflict militar direct; mai degrabă, va consolida o tendință care a câștigat avânt de un deceniu sau mai mult.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/editorials/china-u-s-tensions-how-global-trade-began-splitting-in-two>

Scurgerea de petrol a fost confirmată la trei platforme din Golful Mexic/SUA

Scurgerea de petrol a fost confirmată la trei platforme din Golful SUA, spune Shell Principalul producător de petrol din Golful Mexic din SUA, Shell care a declarat joi că a oprit producția la trei platforme din Golful Mexic al SUA, după ce o scurgere a închis două conducte care leagă platformele, adăugând că se așteaptă ca serviciul conductelor să fie reluat vineri.

O defecțiune la o joncțiune a unei conducte de pe uscat din Louisiana a dus la scurgerea a aproximativ doi barili de petrol, a declarat Chett Chiasson, director executiv al Greater Lafourche Port Commission.

Remedierea este de așteptat să dureze aproximativ o zi, a adăugat el. Un purtător de cuvânt al Shell a declarat că scurgerea, de aproximativ doi barili de petrol, a fost controlată, iar compania se așteaptă ca conductele Mars și Amberjack să revină în funcțiune pe 12 august. Shell a spus că platformele sale Marte, Ursa și Olympus au fost închise din cauza scurgerii.

Cele trei sunt concepute pentru a produce până la 410.000 de barili de petrol pe zi, potrivit datelor de pe site-ul companiei.

„Shell coordonează cu autoritățile locale și mobilizează personal și echipamente pentru a evalua situația”, a spus compania într-un comunicat. Nu a estimat momentul în care conductele ar putea fi reluate în funcțiune. Cele trei platforme livrează țițeiul brut de o calitate apreciată de rafinăriile de petrol din Statele Unite și Asia. Shell a spus că evaluează „căi alternative de transport” pentru a muta petrolul la țărm prin alte conducte. Prețurile țițeiului s-au întărit pentru a se tranzacționa cu o reducere de 50 de cenți pe baril față de futures pe țiței din SUA.

Petrolul a cunoscut o tranzacționare volatilă, deoarece concurează cu cel scos din Rezerva Strategică de Petrol a SUA la nivel intern și cu petrolul rusesc la preț redus de pe piețele internaționale.

Shell a închis conductele din cauza scurgerii de la stația de amplificare Fourchon de pe uscat, se arată în comunicat. Stația ajută la creșterea presiunii conductei și la avansarea fluxului de țiței către instalațiile de stocare pe uscat din Clovelly, Louisiana. Șeful poliției portului Fourchon, Michael Kinler, a spus că nu există niciun semn de vandalism la stația de aprovizionare și cantitatea de petrol care s-a scurs nu a fost suficientă pentru a opri traficul pe căile navigabile sau pe drumuri.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/oil-leak-contained-three-us-gulf-498687>