

Cuprins

UCRAINA	2
Câte tone de cereale a reușit să exporte Ucraina, după aprobarea coridoarelor ce pornesc din porturile de la Marea Neagră	2
Rusia a lovit infrastructura portuară din Mykolaiv	2
Al 8-lea convoi de nave cu produse agricole a părăsit porturile Odesa și Chornomorsk	2
Invadatorii au amânat lansarea portului Mariupol până la sfârșitul anului	3
Loviturile aeriene ale Rusiei asupra Odesei ridică îngrijorări pentru transporturile de cereale .	4
INTERNAȚIONAL	5
DOE și ABS lansează noi studii privind energia nucleară pentru navele comerciale	5
CANADA - Irving Shipbuilding a început construcția celui de-al 6-lea și ultim AOPS (Arctic and Offshore Patrol Ship)	6
Chila celui de-al patrulea distrugător DDG 51 Flight III USS Jeremiah Denton (DDG 129), un distrugător de clasă Flight III Arleigh-Burke, a fost pusă la divizia de construcții navale Huntington Ingalls Industries (HII) Ingalls, pe 16 august.	7
Babcock începe prima întreținere LIFEX a fregatelor Tip 23	8
Beijingul anunță mai multe exerciții în Marea Chinei de Sud	9
Virginia acordă un contract de 223 de milioane de dolari pentru proiectul de port eolian offshore	9
GoodFuels dă startul bunkerării biocombustibililor în Singapore	10

UCRAINA

Câte tone de cereale a reușit să exporte Ucraina, după aprobarea coridoarelor ce pornesc din porturile de la Marea Neagră

Ucraina a reușit să transporte prin "coridoarele de cereale", de la începutul lunii august, 563.317 tone de produse agricole, relatează Ukrinform.

În special, au fost exportate aproape 451.500 de tone de porumb, 50.300 de tone de făină de floarea-soarelui, 41.600 de tone de grâu, 11.000 de tone de soia, 6.000 de tone de ulei de floarea-soarelui, 2.900 de tone de semințe de floarea-soarelui.

De la 1 la 15 august, 36 de nave au fost autorizate să treacă pe "coridoarele de cereale".

În total, 21 de nave care se îndreptau dinspre Ucraina au transportat 563.317 tone de produse alimentare.

În această perioadă, 21 de nave au fost autorizate să părăsească și 15 - să intre în porturile din Ucraina", informează postul de televiziune cu referire la raportul Centrului Comun de Coordonare.

Unsprezece nave au părăsit portul Odesa, șase - portul Chornomorsk, patru - portul Pivdenny.

În total, au fost exportate 451.481 de tone de porumb, 50.300 de tone de făină de floarea-soarelui, 41.622 de tone de grâu, 11.000 de tone de soia, 6.000 de tone de ulei de floarea-soarelui și 2.914 de tone de semințe de floarea-soarelui.

Potrivit Ukrinform, 26% din livrări au avut ca destinație Turcia, 22% - Iran, 22% - Republica Coreea, 8% - China, 6% - Irlanda, 5% - Italia, 4% - Djibouti și 2% - România. Ruta nu a fost încă stabilită pentru 5% din cereale.

În perioada specificată, au fost efectuate 27 de inspecții ale navelor.

În data de 16 august, cinci vrachiere cu porumb și grâu ucrainean au părăsit două porturi din regiunea Odesa.

La 22 iulie, la Istanbul, Ucraina, Turcia și secretarul general al ONU, António Guterres, au semnat inițiativa privind transportul în siguranță al cerealelor și produselor alimentare din porturile Odesa, Chornomorsk și Pivdenny.

Sursa: <https://ziare.com/coridor/tone-cereale-export-ucraina-coridoare-marea-neagra-1756655>

Rusia a lovit infrastructura portuară din Mykolaiv

În seara zilei de 16 august, agresorul rus a lovit infrastructura portuară din Mykolaiv. Acest lucru a fost raportat de comanda operațională „Sud”, relatează Ukrinform.

"Infrastructura portuară din Mykolaiv a fost lovită seara de rachete de la sistemul de incendiu salva Smerch. Nu au fost victime", a informat Pivdna.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193189>

Al 8-lea convoi de nave cu produse agricole a părăsit porturile Odesa și Chornomorsk

Pe 17 august, încă patru nave cu produse agricole au părăsit porturile Odesa și Chornomorsk.

Acest lucru a fost anunțat pe Twitter de Ministerul Apărării al Turciei, relatează Ukrinform: „Transporturile de cereale din porturile ucrainene continuă conform planificării. În dimineața zilei de 17 august, încă 4 nave cu făină de floarea-soarelui, ulei de floarea soarelui și porumb au plecat din porturile ucrainene Odesa și Chornomorsk”, se spune în postare.

După cum sa raportat, al 7-lea convoi de cinci vrachiere cu porumb și grâu ucrainean a plecat pe 16 august din două porturi din regiunea Odesa. Centrul comun de coordonare a inspectat patru nave care au mers în porturile ucrainene.

La Istanbul, pe 22 iulie, Ucraina, Turcia și secretarul general al ONU António Guterres au semnat Inițiativa privind transportul în siguranță al cerealelor și produselor alimentare din porturile Odesa, Chornomorsk și Pivdenny.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193198>

Invadatorii au amânat lansarea portului Mariupol până la sfârșitul anului

„Liderii” numiți de ruși ai teritoriilor ocupate din regiunea Donețk au amânat încă o dată lansarea portului Mariupol din cauza imposibilității de a asigura pe deplin funcționarea acestuia.

După cum scrie Porty Ukrainy, acest lucru a fost raportat de consilierul primarului din Mariupol, Petro Andryushchenko. Liderul Pușilin a anunțat încă o dată reluarea funcționării complete a portului Mariupol. Adevărat, de data aceasta deja înainte de Anul Nou. Ultima dată, în mai, a spus cu încredere că va fi încărcat complet la jumătatea lunii iulie, a scris Andiușcenko pe Facebook.

Potrivit consilierului primarului Mariupolului, *“deocamdată, portul nu funcționează de facto. Chiar și jefuirea metalului laminat a fost oprită. Alimentarea cu energie electrică este insuficientă. Lipsesc reparatorii macaralelor. Și încă blochează „Meotida”. Și aceasta este o veste bună. Pentru că reluarea funcționării portului va simplifica imediat logistica militară a ocupanților”,* a subliniat Andiușcenko. El a mai informat că *„nici lansarea serviciului de feriboturi auto-călători, pe care ocupanții l-au anunțat pentru începutul lunii august, nu a avut loc încă. Potrivit bravadei ocupanților, primul feribot trebuia să ajungă la Mariupol pe 1 august. În realitate, este încă ancorat în portul Yeysk fără nicio urmă de mișcare. O veste de două ori bună — o altă minciună a ocupanților către orășeni, pe care o văd cu ochii lor. Al doilea este că logistica ocupanților rămâne o problemă pentru ei”,* a concluzionat Andiușcenko.

La sfârșitul lunii iunie, „administrația” ocupantă a Mariupolului, desemnată de invadatorii ruși, a intensificat cu ajutorul unei macarale plutitoare curățarea zonei de apă și a căii maritime principale din portul Mariupol pentru a o începe ridicarea bunurilor furate și importul de echipamente militare.

Potrivit Grupului „Metinvest”, care este proprietarul uzinelor metalurgice Mariupol MMK numite după Ilici și Azovstal, în prima zi a războiului, peste 234 de mii de tone de produse metalice produse la ambele întreprinderi în valoare de aproximativ 148 de milioane de dolari au rămas în portul Mariupol, compania a reușit să urmărească cel puțin 2,5 mii de tone transportate din Ucraina ocupată, de la Mariupol către portul rusesc Rostov-pe-Don pentru revânzare.

În mai, „administrația” de ocupație rusă din Mariupol l-a numit „căpitan” al portului maritim Mariupol pe Hryhoriy Sobolevskyi, fostul șef al Inspecției de Stat pentru Siguranța Transporturilor Maritime și Fluviale (Ukrmorrichinspektzii). La începutul lunii mai, Ministerul Infrastructurii a

emis un ordin de închidere a porturilor maritime Berdyansk, Mariupol, Skadovsk și Herson, care sunt situate în teritoriile ocupate de ruși din Zaporizhzhia, Donețk și Herson, până la restabilirea controlului asupra acestora.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193203>

Loviturile aeriene ale Rusiei asupra Odesei ridică îngrijorări pentru transporturile de cereale

Ca o aparentă răzbunare pentru loviturile neplăcute ale Ucrainei din ultimele zile în Crimeea stăpânită de Rusia, orașul-port Odesa a fost lovit cu rachete peste noapte. Atacurile au generat noi îngrijorări cu privire la securitatea programului de transport de cereale și a navelor care operează în Portul Odesa, dar oficialii au căutat să liniștească spunând că mișcarea navelor continuă.

Ministerul Apărării al Turciei a emis o scurtă actualizare în această dimineață pe rețelele de socializare în care spunea:

„Transporturile de cereale din porturile ucrainene continuă așa cum era planificat. În dimineața zilei de 17 august, încă patru nave care transportau făină de floarea soarelui, ulei de floarea soarelui și porumb au plecat din Porturile ucrainene Odesa și Chornomorsk.”

Acest lucru a venit după ce un purtător de cuvânt al comandamentului militar din Odesa a transmis mesaje despre ultima rundă de atacuri rusești asupra orașului. Serhil Bratchuk a raportat că rușii au tras rachete antinavă din avioane, o tactică pe care rușii au folosit-o înainte în atacarea orașelor din Ucraina. Părea să încerce să spună că daunele au fost limitate și nu în apropierea portului, invocând pagube aduse unui centru de recreere și răni la patru persoane. Totuși, el a mai spus că a existat un incendiu care a cuprins o zonă de 600 de metri pătrați a orașului (aproximativ 6.500 de metri pătrați). CNN a arătat, de asemenea, fotografiile ale unei clădiri pe care au identificat-o ca fiind un hotel, avariata în atacurile de peste noapte.

La câteva ore după ce acordul cu cereale a fost semnat în iulie, Rusia a atacat și Odesa. Atacul a lovit zone din port, totuși a fost înainte ca operațiunile de cereale să se reia. De atunci, Rusia a promis că va respecta acordul de cereale care a deschis trei porturi și a prevăzut un coridor umanitar peste Marea Neagră către Turcia.

Autoritatea portuară ucraineană a emis astăzi o declarație în care spune că cinci nave au părăsit porturile, inclusiv Odesa. Ei au spus că este al șaptelea și cel mai mare convoi format până acum în a treia săptămână a coridorului. Se spune că cele cinci nave transportau peste 70.000 de tone de cereale și includeau în special plecarea primei nave închiriate de ONU pentru a transporta grâu în Africa.

În cele 16 zile de funcționare, oficialii ucraineni raportează că un total de 21 de nave au trecut prin coridor. Centrul Comun de Coordonare a declarat că un total de 16 nave au fost autorizate să părăsească cele trei porturi transportând un total de peste 450.000 de tone metrice de produse alimentare. Cu toate acestea, așa cum s-a subliniat mai devreme, cea mai mare parte a fost porumb care este folosit ca hrană pentru animale, ONU închiriind o navă și pledează pentru mai multe transporturi de grâu. JCC spune că 12 nave au fost autorizate pentru călătoria de întoarcere, prima dintre ele a finalizat acum călătoria dus-întors. Ministerul Infrastructurii din Ucraina, care supraveghează programele agricole, a declarat la începutul săptămânii că acestea au continuat să câștige avânt. Ei au raportat că 30 de nave au solicitat să vină în Ucraina în următoarele două

săptămâni. Ei au prognozat că Ucraina va exporta trei milioane de tone de cereale din porturile sale în septembrie. În viitor, ei au spus că ar putea fi posibil să readucă exporturile de cereale la pragul de patru milioane de tone.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/russian-air-strikes-on-odesa-raise-concerns-for-grain-shipments>

INTERNAȚIONAL

DOE și ABS lansează noi studii privind energia nucleară pentru navele comerciale

Departamentul de Energie al SUA a atribuit ABS un contract pentru cercetarea barierelor în calea adoptării propulsiei nucleare avansate pe navele comerciale. Proiectul de cercetare în valoare de 800.000 USD, care a fost acordat de Biroul pentru Energie Nucleară al DOE anul trecut, este acum contractat oficial prin oportunitatea de finanțare a Oportunităților Industriei din SUA pentru Dezvoltarea Tehnologiei Nucleare Avansate.

Potrivit ABS, domeniul de aplicare al proiectului de cercetare va aborda provocările adoptării noii tehnologii de reactoare în aplicațiile maritime comerciale. ABS va dezvolta modele de diferite tehnologii avansate de reactoare pentru aplicații maritime și va dezvolta o consiliere a industriei privind utilizarea comercială a energiei nucleare moderne.

În timp ce energia nucleară era considerată a avea un mare potențial pentru industria maritimă în anii 1950, ea nu a reușit să se dezvolte din cauza preocupărilor de siguranță la nivel global și a provocărilor legate de operarea sistemelor la bordul navelor. Marinele din întreaga lume au adoptat cu succes propulsia nucleară, dar în ciuda numeroaselor studii și a unui proiect susținut de președintele american Dwight Eisenhower, SUA au construit doar o navă comercială demonstrativă, NS Savannah.

Se crede că Rusia este singura țară care a continuat să opereze o navă comercială cu propulsie nucleară. Sprijinul pentru noul proiect va fi oferit de Centrul Național de Inovare a Reactorului (NRIC) al Departamentului Energiei, cu sediul la Laboratorul Național Idaho. NRIC va oferi cadrul avansat al reactorului pentru a ajuta la propunerea modului în care ar putea avea loc o demonstrație nucleară maritimă.

„Sistemul național de laborator are capacități puternice – atunci când colaborăm cu industria, le putem aplica împreună provocărilor noastre energetice, iar NRIC a fost creat pentru a face acest lucru să se întâmple mai repede”, a spus directorul NRIC Ashley Finan.

„Există o oportunitate extraordinară de a reduce emisiile din transportul maritim, precum și un interes tot mai mare din partea sectorului maritim și nuclear avansat și suntem încântați să facem parte din această activitate importantă.”

Una dintre tehnologiile care au atras multă atenție sunt conceptele pentru reactoare cu sare topită. Într-un premiu separat, mai mic, DOE a contractat, de asemenea, ABS pentru a sprijini cercetarea în reactoare cu sare topită, realizată de Universitatea din Texas.

„Tehnologiile nucleare moderne sunt sugerate din ce în ce mai mult ca o soluție potențială la provocarea de decarbonizare a transportului maritim”, a declarat Patrick Ryan, vicepreședinte senior ABS, Inginerie și Tehnologie Globală. *„Tehnologia are cu siguranță potențial atât în ceea*

ce privește contribuția sa la reducerea emisiilor, cât și pentru șantierele navale din SUA și lanțurile lor de aprovizionare pentru a stimula investițiile naționale în dezvoltarea energiei nucleare terestre. Cu toate acestea, trebuie să se răspundă la multe întrebări și este esențial ca industria să fie capabilă să evalueze aceste tehnologii cu un accent laser pe siguranță.”

ABS nu a anunțat durata proiectului. Totuși, aceștia au remarcat că munca lor cu sursele maritime de energie nucleară datează din 1959 cu NS Savannah, care a fost prima navă comercială alimentată de un reactor nuclear și aprobată în conformitate cu regulile ABS.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/doe-and-abs-launch-new-studies-on-nuclear-energy-for-commercial-ships>

CANADA - Irving Shipbuilding a început construcția celui de-al 6-lea și ultim AOPS (Arctic and Offshore Patrol Ship)

Irving Shipbuilding Inc. a tăiat prima piesă din oțel pentru viitorul HMCS Robert Hampton Gray, pentru a începe oficial producția celei de-a șasea și ultimă navă de patrulare arctică și offshore (AOPS) pentru Marina Regală Canadiană. Nava este construită în conformitate cu Strategia Națională de Construcție Navală a Canadei și este construită după proiectul navei norvegiene a Gărzii de Coastă NoCGV Svalbard, pe care este modelată clasa Harry DeWolf.

Construcția viitoarei flote de luptă a Canadei începe facilitatea Marine Fabricators a Irving Shipbuilding din Dartmouth, unde 32 de persoane sunt implicate în tăierea computerizată cu plasmă și livrarea a 4.000 de tone de oțel în fiecare an în sprijinul programului AOPS.

Cele 70.000 de piese rezultate sunt fabricate într-o secvență strategică pentru a îndeplini programul de producție la șantierul naval Halifax al Irving Shipbuilding, cea mai modernă și mai mare unitate de construcții navale interioare din America de Nord.

Oțelul cântărește 3734 de kilograme (3,7 tone) și va fi folosit într-o combinație de locații de pe navă, inclusiv piesele inițiale care vor începe dezvoltarea chilei.

La finalizare, viitorul HMCS Robert Hampton Gray va avea 103,6 metri lungime, va avea o lățime de 19 metri, on deplasament de 6.615 tone și va fi compus din 440.000 de piese. Fiecare navă AOPS are peste 300 km de cabluri și mai mult de 36 km de conducte.

Până în prezent, două AOPS au fost livrate Marinei Regale Canadei – HMCS Harry DeWolf și HMCS Margaret Brooke. Viitorul HMCS Max Bernays (AOPS 3) urmează să fie livrat luna viitoare. Viitorul HMCS William Hall (AOPS 4) a mutat recent toate bloc-secțiunile la uscat și este în curs de asamblare finală în pregătirea lansării în cursul acestui an. Viitorului HMCS Frédéric Rolette (AOPS 5) i s-a așezat oficial chila în luna iunie a acestui an, iar construcția bloc-secțiilor de la prova, mijlocul navei și de la pupa sunt în curs.

„Strategia națională de construcții navale creează locuri de muncă și activitate economică în toată Canada, inclusiv la nivel local în Halifax, unde numărul de companii și lucrători care beneficiază de acest program a crescut substanțial din 2015. Fiind cea de-a șasea navă de patrulare arctică și offshore care va fi adăugată la Royal Canadian. Flota marinei în cadrul Strategiei, tăierea primului oțel pentru viitorul HMCS Robert Hampton Gray este o piatră de hotar

importantă în munca noastră de a echipa marina noastră cu navele de care au nevoie pentru a proteja interesele canadiene.”

Andy Fillmore,
membru al Parlamentului pentru Halifax și
secretar parlamentar al ministrului inovării, științei și industriei

Șantierul naval Halifax va construi, de asemenea, două variante de AOPS pentru Garda de Coastă canadiană, urmate de 15 nave pentru Marina Canadei, care urmează să înceapă construcția în 2024. A șasea navă de patrulare arctică și offshore (AOPS) a Marinei Regale a Canadei (RCN) este numită în onoarea locotenentului (Lt) Robert Hampton Gray, un erou naval canadian al celui de-al Doilea Război Mondial. Lt. Gray s-a alăturat Rezervei de Voluntari Navale Regale Canadei în 1940 și a servit ca pilot în Royal Navy Fleet Air Arm. S-a îmbarcat pe nava Majestății Sale (HMS) Formidable cu Escadrila 1841, alăturându-se războiului din Pacific ca parte a Operațiunii Iceberg, invazia Okinawa, Japonia, în aprilie 1945.

Lt. Gray a primit postum Crucea Victoria pentru curaj și determinare în a desfășurarea unei lovituri aeriene îndrăznețe asupra distrugătorului japonez HIJMS Amakusa. Lt Gray era cunoscut de colegii săi militari ca un lider curajos, cu un spirit de zbor strălucit, care a continuat să inspire și să-și motiveze echipajul după nefericita sa moarte. Lt Gray a fost singurul membru al RCN care a primit Crucea Victoria navală canadiană din cel de-al Doilea Război Mondial.

„Astăzi marcăm un eveniment important în viața unei nave. Am atins o piatră de hotar foarte semnificativă odată cu începerea producției pe cea de-a șasea și ultima navă de patrulare arctică și offshore din Canada, viitorul HMCS Robert Hampton Gray. Robert „Hammy” Gray a primit singura Cruce Victoria navală canadiană din cel de-al Doilea Război Mondial. Curajul și determinarea lui vor rezista în oțelul folosit pentru a crea cea mai nouă și finală adăugare la clasa Harry DeWolf. Navele de patrulare arctică și offshore sunt o platformă critică pentru marina noastră, ele se vor asigura că putem patrula, securiza și proteja apele arctice pentru deceniile viitoare.”

Vice-amiralul Angus Topshee, comandantul Marinei Regale a Canadei

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/irving-shipbuilding-cuts-steel-for-the-6th-and-final-aops/>

Chila celui de-al patrulea distrugător DDG 51 Flight III USS Jeremiah Denton (DDG 129), un distrugător de clasă Flight III Arleigh-Burke, a fost pusă la divizia de construcții navale Huntington Ingalls Industries (HII) Ingalls, pe 16 august.

Nava poartă numele fostului senator Jeremiah Denton, Jr., un veteran al războiului din Vietnam, căruia i sa decernat Crucea Marinei pentru eroismul său ca prizonier de război. După cariera sa în Marină, a fost ales în Senatul SUA, reprezentând statul său natal, Alabama, în 1980. Ceremonia contemporană de așezare a chilei reprezintă unirea la nivel de uscat a componentelor modulare ale unei nave. Chila este autenticată cu inițialele sponsorilor navei gravate pe o placă ceremonială a chilei, ca parte a ceremoniei. Co-sponsori ai DDG 129 sunt fiicele omonimului, Madeline Denton Doak și Mary Denton Lewis.

Actualizarea DDG 51 Flight III este centrată pe radarul de apărare aerian și antirachetă AN/SPY-6(V)1 și încorporează îmbunătățiri ale puterii electrice și capacității de răcire plus modificări suplimentare asociate pentru a oferi flotei o capacitate de luptă mult îmbunătățită. Flight III este cea mai recentă actualizare de zbor din istoria de peste 30 de ani a clasei, bazându-se pe mândria moștenire a navelor Flight I, II și IIA dinaintea sa.

La Ingalls Shipbuilding de la HII este, de asemenea, în producție și viitorul USS Lenah Sutcliffe Higbee (DDG 123), viitorul USS Jack H. Lucas (DDG 125), viitorul USS Ted Stevens (DDG 128) și viitorul USS George M. Neal (DDG) 131).

Distrugătoarele Flight III vor avea o capacitate și o capacitate îmbunătățite de a efectua război antiaer și apărare antirachetă balistică în sprijinul misiunii de apărare integrată aeriană și antirachetă. Acest sistem oferă timp de reacție rapid, putere mare de foc și capacitate sporită de contramăsuri electronice pentru războiul anti-aer. Designul Flight III conține modificări față de clasa anterioară DDG 51, pentru a activa radarul SPY-6, în asociere cu Aegis Baseline 10, care include rețele mai mari scanate electronic și echipamentele de generare a energiei și de răcire necesare pentru a opera noul radar puternic.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/keel-authenticated-for-4th-flight-iii-destroyer-ddg-129/>

Babcock începe prima întreținere LIFEX a fregatelor Tip 23

Compania de apărare Babcock International, a început o extindere post-viață (LIFEX) pe fregata de tip 23 a Royal Navy HMS Argyll la Devonport. Este prima fregată Tip 23 care a suferit o întreținere post-LIFEX, adoptând o nouă abordare inovatoare pentru recertificare la Centrul de asistență pentru fregate (FSC).

Babcock va revizui echipamentele și va efectua modificări de design pentru noi capacități, cum ar fi îmbunătățiri de comunicații și echipaj mixt.

Fregata Clasa Duke va suferi întreținerea completă a corpului și suprastructurii. Sarah Hilder, Manager de proiect pentru întreținerea HMS Argyll, a declarat: „*HMS Argyll prezintă o oportunitate uriașă de a demonstra că Babcock lucrează în colaborare cu clienții noștri pe parcursul perioadei de planificare și prin implementarea de noi procese eficiente și inovatoare, ne străduim să finalizăm proiectul într-un interval de timp redus în comparație cu o întreținere standard.*”

Lucrările au început imediat, nava fiind pregătită pentru un studiu structural al Lloyds pentru a realiza o evaluare completă a navei în doar 9 săptămâni.

Dată în funcțiune în 1991, HMS Argyll este cea mai longevivă fregata de tip 23 și a fost prima care a fost supusă întreținerii în cadrul programului LIFEX în 2015. După ce s-a întors la Royal Navy în 2017, Babcock a continuat să livreze programul de prelungire a vieții de tip 23 în întreaga lume.

Printre reperatele recente ale lui Babcock în program se numără HMS Somerset, pregătirea pentru mare data și începerea probelor pe mare la începutul acestui an, HMS Iron Duke a fost repus pe apă recent, iar HMS St. Albans se pregătește să fie lăsat la apă la sfârșitul acestei luni.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/babcock-begins-first-type-23-post-lifex-upkeep/>

Beijingul anunță mai multe exerciții în Marea Chinei de Sud

Cele mai recente exerciții ar putea fi ca răspuns la o vizită de două zile în Taiwan la începutul acestei săptămâni a legiuitorilor americani.

Forțele armate ale Chinei vor efectua vineri noi exerciții în Marea Chinei de Sud, a anunțat miercuri Administrația pentru Siguranța Maritimă din Hainan. Exercițiile vor fi efectuate în două zone maritime între orele 10:00 și 13:00, ora locală (5:00 și 8:00, ora Moscovei), pe 19 august, a spus administrația într-un comunicat.

Navele civile ar trebui să stea departe de zona de exerciții, a adăugat acesta.

Armata Populară Chineză de Eliberare (PLA) a efectuat marți manevre similare în Marea Chinei de Sud, iar miercuri, forțele armate ale țării au lansat un exercițiu care va dura până vineri în Marea Galbenă.

De la începutul lunii august, PLA a efectuat o serie de exerciții de-a lungul coastei Chinei, pe fondul tensiunilor din strâmtoarea Taiwan, în urma unei vizite la Taipei din 2-3 august a președintelui Camerei SUA, Nancy Pelosi.

Armata chineză a desfășurat și manevre cu trageri de rachete în șase zone din jurul Taiwanului. Cele mai recente exerciții ar putea fi ca răspuns la o vizită de două zile în Taiwan la începutul acestei săptămâni a legiuitorilor americani. Delegația de cinci membri a inclus reprezentanți democrați și republicani. Vizita lor pe insulă a atras, de asemenea, critici aspre la Beijing.

Sursa: <https://tass.com/world/1494711>

Virginia acordă un contract de 223 de milioane de dolari pentru proiectul de port eolian offshore

Autoritatea portuară din Virginia a atribuit un contract de 223 de milioane de dolari pentru a reconstrui terminalul marin Portsmouth pentru a utiliza un port eolian offshore.

Contractul a fost atribuit Skanska USA, unitatea cu sediul în SUA a multinaționalei suedeze specializată în construcții și dezvoltare. Proiectul presupune reamenajarea a aproximativ 72 de acri din terminalul marin Portsmouth de 287 de acri situat în Portsmouth, Virginia, care va îmbunătăți 1.500 de picioare dintr-un debarcader existent de 3.540 de picioare.

Terminalul este programat să servească drept port eolian offshore pentru proiectul Coastal Virginia Offshore Wind (CVOW) al Dominion Energy, care este cel mai mare proiect eolian offshore planificat în prezent în S.U.A. Construcția terminalului este programată să înceapă în iulie 2022, iar finalizarea este programată pentru 2025.

Dominion Energy se află în proces de construcție a primei nave de instalare a turbinelor eoliene, construit în SUA și conform legii Jones, la Brownsville, Texas, la șantierul naval Keppel AmFELS, care va fi folosit în construcția CVOW.

Atribuirea contractului vine la aproximativ o săptămână după ce statul Virginia a aprobat ferma CVOW de 2,6 gigawați, constând din 176 de turbine eoliene care urmează să fie construite la 27 de mile în largul coastei Virginia Beach. Ferma va fi capabilă să genereze suficientă energie pentru a alimenta până la 660.000 de case începând din 2026. La nivel federal, proiectul este în curs de revizuire de mediu de către Biroul de Management al Energiei Oceanice (BOEM) al Departamentului de Interne. Proiecte similare de reamenajare a portului pentru a sprijini proiectul eolian offshore sunt, de asemenea, planificate în New York, la istoricul terminal marin din South Brooklyn, precum și în Salem și New Bedford din Massachusetts.

În ceea ce privește proiectul Portsmouth Marine Terminal, activitatea lui Skanska va include: Construirea a trei dane de transport greu, dana de livrare a generatorului de turbine eoliene, dana de încărcare a generatorului de turbine eoliene și dana pentru monopilele din țevi de oțel Dragarea unui canal și a unei zone de acces pentru a susține o configurație de acostare mediteraneană Consolidarea solurilor și a suprafeței din zonele de înălțime pentru a se adapta la manipularea încărcărilor grele de suprafață de la macara, transportoare modulare autopropulsate, generatoare de turbine eoliene și componente monopil și piese de tranziție. Instalarea de iluminat înalt pe catarg, sisteme de colectare a apelor pluviale, garduri perimetrare și alte structuri și sisteme auxiliare.

Sursa: <https://gcaptain.com/virginia-awards-223-million-contract-for-offshore-wind-port-project/>

GoodFuels dă startul bunkerării biocombustibililor în Singapore

Furnizorul lider de biocombustibili GoodFuels a livrat combustibil unui vrachier din NYK în portul Singapore, cel mai mare centru de bunkerare din lume.

Nava NYK, M/V Frontier Explorer, a fost alimentată cu biocombustibil într-un amestec cu VLSFO în timpul escalei în port către Singapore, la începutul lunii iulie, în timpul unei călătorii din Australia în India. GoodFuels a lucrat cu un furnizor autorizat pentru a efectua bunkerarea.

Operațiunea a marcat debutul GoodFuels în Asia Pacific și prima livrare de acest fel către un client maritim important de când GoodFuels și-a deschis biroul din Singapore. De asemenea, a fost primul care a fost gestionat în cadrul parteneriatului GoodFuels cu ITOCHU din Japonia, care a fost anunțat în mai. În cadrul parteneriatului, GoodFuels și ITOCHU au convenit să coopereze pentru a oferi acces la biocombustibili marini durabili în toate apele teritoriale, căile navigabile și porturile din Singapore. De asemenea, ambele organizații vor lucra împreună pentru a extinde aprovizionarea cu biocombustibil marin durabil în regiunea Asia-Pacific prin identificarea potențialelor materii prime.

GoodFuels a spus că bunkerarea vine ca o piatră de hotar semnificativă pentru companie, ca răspuns la cererea în creștere pentru combustibili marini cu emisii reduse de carbon.

„Este important să subliniem cât de importantă este această primă realimentare cu NYK pentru prezența GoodFuels în Asia”, a declarat Jing Xieng JX Han, director general, GoodFuels Asia Pacific. „La doar câteva luni după începerea operațiunilor în Singapore și în urma acordului nostru recent cu ITOCHU, dovedim pieței că suntem gata să furnizăm soluțiile noastre durabile de biocombustibili pentru a satisface cererea în creștere din regiune.”

Sursa: <https://gcaptain.com/goodfuels-kicks-off-biofuel-bunkering-in-singapore/>