

MS DAILY BRIEF – 19 august 2022

Cuprins

MS DAILY BRIEF – 19 august 2022.....	1
La loc comanda! Rușii vor continua să producă navele Proiect 22160, dar le vor schimba armamentele.....	1
Rușii caută febril arme pentru războiul cu Ucraina	2
Lockheed Martin livrează Marinei SUA un sistem de arme cu laser HELIOS	4
Întrebări și răspunsuri despre viitorul flotei amfibii a marinei americane.....	5
China redistribuie nave de top pentru strâmtoarea Taiwan	5
Începe conversia pentru barja alimentată cu hidrogen.....	6
Instalația Shell Prelude FLNG rămâne off-line pe măsură ce sindicatul extinde greva	7
Maersk încheie un acord de 500 de milioane de dolari cu Autoritatea Canalului Suez pentru a construi o dană la portul de est	8
Turcii vin în salvarea Rusiei într-un mare proiect Arctic LNG	8
Marele juriu acuză șapte persoane pentru schema de extorcere frauduloasă la Portul San Juan	9
Căutarea unei ferme verticale de creveți complet autonome	10
Aqua-Spark și gigantul chimic partener pentru a investi în firma de alge marine	11
Pescuitul de krill accelerează schimbările climatice?.....	11

La loc comanda! Rușii vor continua să producă navele Proiect 22160, dar le vor schimba armamentele

Directorul general al corporației constructoare de nave “Ak Bars” din Federația Rusă, Renat Mistakhov, a declarat, pe 17.08.2022, că producerea navelor de patrulare Proiect 22160 va fi continuată, dar cu înlocuirea armamentelor de la bord.

Potrivit precizărilor sale, navele de acest tip vor fi dotate cu sisteme de rachete Klab și complexe antiaeriene Resurs, care au o construcție modulară.

“În prezent, se dezvoltă o astfel de variantă a armamentelor navei, urmând ca seria următoare să iasă deja cu armele noi”, a spus Mistakhov, citat de agenția de presă RIA Novosti.

În opinia sa, navele Proiect 22160 reprezintă o platformă foarte bună în ceea ce privește navigabilitatea, pescajul, autonomia sau viteza de deplasare.

La mijlocul lunii iunie, au apărut informații potrivit cărora seria navelor de patrulare Proiect 22160 nu va mai fi continuată, deoarece reprezentanții armatei ruse sunt nemulțumiți de caracteristicile

acestora. Printre deficiențe au fost numite navigabilitatea insuficientă, blindajul ușor, vulnerabilitatea sistemului de propulsie și armele antiaeriene slabe.

În prezent, seria Proiectului 22160 este limitată la șase nave, toate fiind destinate Flotei ruse din Marea Neagră. Patru dintre nave se află deja în serviciul de luptă, iar alte două vor fi puse în funcțiune anul acesta și anul viitor. După declanșarea operației militare speciale din Ucraina, pe navele de acest tip au fost instalate sisteme de apărare antiaeriană Tor-M2KM, pentru a compensa cumva lipsa apărării antiaeriene.

Navele de patrulare Proiect 22160 au un deplasament de 1.700 de tone și sunt capabile să dezvolte o viteză de 30 de noduri. Distanța de navigație este de 6.000 de mile, iar autonomia de 60 de zile. Echipajul standard este de 28 de militari, dar poate fi crescut până la 80 de persoane.

La bordul navelor pot fi amplasate elicoptere de tip Ka-27PS. Armamentul de bază al navelor este reprezentat de o instalație de artilerie cu calibrul de 76 de milimetri și mai multe mitraliere.

Comentariul autorului: Elementul de noutate al navelor de patrulare Proiect 22160 este reprezentat chiar de concepția modulară a armamentelor. Potrivit militarilor ruși, în acest fel, navele pot fi adaptate la misiunea pe care urmează să o îndeplinească. Între altele, acestea dispun de complexul de rachete de croazieră de tip Kalibr, format din două instalații de lansare cu câte patru celule fiecare.

Participarea la conflictul cu Ucraina a demonstrat însă că navele de acest tip sunt extrem de vulnerabile, fiind lipsite practic de mijloace de apărare antiaeriană. Ca urmare, acestea pot fi ținte ușoare pentru dronele sau rachetele antinavă ale adversarului.

În ceea ce privește complexul de rachete antiaeriene Resurs, trebuie precizat faptul că este vorba despre un armament nou, care a fost prezentat pentru prima dată la salonul internațional MVMS-2021. Acesta este produs de Centrul tehnico-științific Altair din cadrul concernului aerocosmic Almaz-Antey. Complexul întrebuințează rachete antiaeriene de tip 9M96 și 9M100, concepute pentru a proteja navele de suprafață împotriva atacurilor aeriene ale dronelor și aparatelor pilotate, inclusiv a celor care zboară la altitudini extrem de mici.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/la-loc-comanda-rusii-vor-continua-sa-produca-navele-proiect-22160-dar-le-vor-schimba-armamentele_617766.html

Rușii caută febril arme pentru războiul cu Ucraina

O navă comercială care face obiectul sancțiunilor americane a trecut prin strâmtoarea Bosfor din Turcia în drumul său dinspre Siria spre Rusia la sfârșitul lunii trecute. Oficialii serviciilor de informații europene care au urmărit nava Sparta II spun că aceasta transporta vehicule militare pentru a susține războiul declanșat de Vladimir Putin în Ucraina.

Călătoria navei către portul Novorossiysk de la Marea Neagră indică eforturile Kremlinului de a atrage resurse pentru invazia care se află acum în a șasea lună, în timp ce liniile de aprovizionare se încordează sub presiunea celei mai mari campanii militare din Europa de după cel de-al Doilea Război Mondial.

În timp ce Ucraina a primit arme în valoare de miliarde de dolari din partea SUA și a Europei pentru a se apăra, Rusia trebuie să se bazeze pe propriile resurse pentru a susține forțele din prima linie, în contextul în care se raportează pierderi importante. Zeci de mii de soldați ruși au fost uciși sau răniți și mii de vehicule blindate au fost distruse, potrivit estimărilor SUA.

Un oficial familiarizat cu această chestiune a declarat că guvernul american crede că Rusia a folosit nave comerciale pentru a muta încărcături militare în Marea Neagră, reluând rapoartele serviciilor de informații europene. Oficialul a cerut să nu fie identificat, discutând chestiuni confidențiale.

Sparta II a adus aproape sigur vehicule militare din portul Tartus din Siria, care este folosit de Rusia, potrivit oficialilor din serviciile de informații și imaginilor din satelit din 17-25 iulie, consultate de Bloomberg. Aceștia au spus că natura exactă a vehiculelor nu este clară. Nava a fost văzută în Siria cu vehicule în cală, a fost reperată traversând strâmtoarea Bosfor și mai târziu a fost identificată în Novorossiysk cu cel puțin 11 vehicule pe care probabil le descărca. Interesant de reținut este faptul că armatorul navei este compania germană SLOMAN NEPTUN din Bremen, Germania.

Datele de urmărire maritimă arată că nava deținută de o companie sancționată de SUA în luna mai, controlată de Ministerul rus al Apărării, a făcut călătoria la datele respective, aparent fără a fi împiedicată de Turcia, membră NATO.

Reacția turcilor

Ankara a invocat Convenția de la Montreux pentru a închide strâmtoarea pentru navele de război la scurt timp după invazia lui Putin din 24 februarie, deși transportul maritim comercial poate trece prin ea. Rusia a folosit navele de marfă ale companiei Oboronlogistika OOO pe aceeași rută și cu alte ocazii în acest an, potrivit oamenilor. Aceasta a transportat de mai multe ori încărcături militare din Rusia în Siria în trecut.

Un purtător de cuvânt al Departamentului de Stat al SUA a trimis întrebările pe această temă guvernului turc. Un oficial turc familiarizat cu această problemă a declarat că o navă comercială este examinată doar dacă există informații sau o suspiciune de infracțiune.

Cu siguranță, Rusia a acumulat stocuri masive de armament în timpul unui program de modernizare de un deceniu, supervizat de Putin, iar oficialii de la Kremlin neagă orice probleme de realimentare. Cu toate acestea, oficialii americani și europeni spun că pierderea unui număr mare de tancuri și transportoare blindate de trupe forțează Moscova să apeleze la stocuri de echipamente mai vechi, inclusiv tancuri T-62 vechi de zeci de ani.

Ca și Rusia, Ucraina nu a dezvăluit amploarea pierderilor sale militare, deși s-a confruntat cu provocări logistice împotriva unui inamic mult mai mare, în special la începutul războiului. Președintele Volodymyr Zelenskiy a declarat într-un interviu din 22 iulie pentru Wall Street Journal că pierderile de pe câmpul de luptă au scăzut la aproximativ 30 pe zi, de la un maxim de 100-200 pe zi în mai-iunie, un număr care nu a fost verificat independent.

[Experții explică unde este marea vulnerabilitate a armelor rusești](#)

Putin are trupe în Siria de când a ordonat o operațiune în 2015 pentru a-l susține pe Bashar al-Assad. Ministrul rus al apărării, Serghei Shoigu, a declarat în 2017 că armata a testat acolo peste 160 de tipuri de armament avansat, inclusiv avioane de luptă, rachete ghidate cu laser, tancuri, metode de război electronic și sisteme de apărare aeriană.

Kremlinul a căutat resurse suplimentare și în altă parte

În ultimele săptămâni, tensiunile dintre Armenia și Azerbaidjan în legătură cu regiunea disputată Nagorno-Karabakh s-au amplificat, pe fondul unor rapoarte negate de Moscova, potrivit cărora Rusia și-a subțiat prezența forței de menținere a păcii de până la 2.000 de soldați pentru a trimite trupele în Ucraina. În martie, SUA au afirmat că Rusia a redirecționat unele trupe către Ucraina din regiunea separatistă georgiană Osetia de Sud, unde a păstrat mii de soldați de la războiul din 2008.

Rusia se îndreaptă acum spre Iran pentru a încerca să cumpere drone armate, a declarat luna trecută directorul CIA, William Burns, la un forum de securitate al SUA, afirmând că acest lucru indică "deficiențele industriei de apărare a Rusiei în prezent și dificultățile pe care le întâmpină după pierderi semnificative".

Este probabil ca transporturile rusești din Siria să alimenteze logistica sa generală, deoarece Novorossiysk este folosit pentru a realimenta bazele din Crimeea vecină, anexată de Putin în 2014, și de acolo către Kherson și Zaporojia ocupate în sudul Ucrainei, a declarat unul dintre oficialii serviciilor de informații europene. Rusia a redistribui recent forțe și echipamente în zonă, în timp ce Ucraina amenință cu o contraofensivă în regiunea Kherson.

Rusia a mutat un număr semnificativ de trupe în Crimeea pentru a pregăti desfășurarea în sudul Ucrainei și cel puțin opt grupuri tactice de batalioane care cuprind între 800 și 1.000 de soldați au fost mutate din estul regiunii Donbas, ceea ce a sporit presiunea asupra rutelor sale de aprovizionare logistică, a precizat persoana respectivă.

Avantajele ucrainenilor

Pentagonul afirmă că a furnizat 9,1 miliarde de dolari în asistență pentru apărare Ucrainei din februarie, inclusiv un miliard de dolari anunțat luni pentru a spori livrările de muniție de artilerie cu rază lungă de acțiune, arme antitanc și vehicule medicale. De asemenea, guvernul de la Kiev a primit alte miliarde de arme din partea Marii Britanii și a altor aliați din cadrul Organizației Tratatului Atlanticului de Nord.

Forțele ucrainene care folosesc artileria cu rază lungă de acțiune HIMARS furnizată de SUA au vizat recent liniile de aprovizionare rusești și depozitele de muniții din spatele frontului cu o eficacitate din ce în ce mai mare, precum și infrastructura cheie.

"Livrările de arme occidentale permit Ucrainei să lovească poduri, ceea ce complică logistica și aprovizionarea", a declarat Igor Korotchenko, șeful Centrului de analiză a comerțului mondial cu arme, cu sediul la Moscova. "Cu toate acestea, artileria și avioanele de atac sunt armele cheie în actuala ofensivă și nu ducem lipsă de niciuna dintre ele."

Până la 80.000 de soldați ruși au fost uciși sau răniți în război, a declarat luni subsecretarul american al apărării pentru politică Colin Kahl, în cadrul unei ședințe obișnuite de informare a Pentagonului. De asemenea, evaluarea SUA a fost că Rusia a folosit un procent semnificativ din munițiile sale ghidate cu precizie, inclusiv rachete lansate din aer și de pe mare, și a pierdut până la 4.000 de tancuri și alte vehicule blindate, a spus el.

"O mare parte din acest lucru se datorează sistemelor anti blindate precum Javelin, precum AT4, dar, sincer, și creativității și ingeniozității în modul în care ucrainenii au folosit aceste sisteme", a spus el.

Putin nu a căutat să își consolideze armata ordonând o mobilizare în masă, probabil pentru că acest lucru ar risca să forțeze publicul rus să se confrunte cu costurile unui război pe care l-a ținut la distanță de el până acum. Dar oficialii regionali au oferit stimulente în bani pentru a încuraja oamenii să se ofere voluntari pe contracte pe termen scurt, în timp ce camera inferioară a parlamentului a abolit în luna mai o limită superioară de vârstă pentru serviciul militar.

De asemenea, luna trecută, guvernul rus a acționat pentru a stimula producția de armament prin ușurarea unor reglementări privind forța de muncă în companiile din domeniul apărării, citând "nevoia crescută pe termen scurt de a repara arme și echipamente militare".

Sursa: <https://www.dcbusiness.ro/rusii-cauta-febril-armament-si-tehnica-de-lupta-de-unde-647008.html>

Lockheed Martin livrează Marinei SUA un sistem de arme cu laser HELIOS

Lockheed Martin a livrat Marinei S.U.A. un laser de înaltă energie de clasa 60+ kW cu sistem de orbire optică și supraveghere integrate (HELIOS), primul sistem tactic de arme cu laser care a fost integrat în navele existente și care oferă capacitate de energie direcționată flotei.

Integrat și scalabil prin design, sistemul multi-misiune HELIOS va oferi o capacitate de luptă tactică relevantă a sistemului de arme laser, ca element cheie al unei arhitecturi de apărare stratificată.

HELIOS este un nou sistem de arme adițional, care oferă un strat suplimentar de protecție pentru flotă, cost redus pe lovitură, viteza de livrare a luminii și răspuns de precizie.

Naval News înțelege că un sistem de arme laser Lockheed Martin HELIOS va fi instalat la bordul USS Preble în timpul unei perioade de întreținere a depozitului (DMP) disponibil. Distrugătorul de la Pearl Harbor va fi primul de acest tip care va fi echipat cu un laser de înaltă energie pentru a contracara ambarcațiunile de suprafață și sistemele aeriene fără pilot.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/lockheed-martin-delivers-helios-laser-weapon-system-to-u-s-navy-2/>

Submarine și portavioane? Următoare desfășurări franceze în Pacific ale Marinei franceze Marine Nationale plănuiește să trimită mai multe active de ultimă generație în Indo-Pacific în următorii ani. Acestea ar include submarine de atac nuclear (SSN), o fregata de apărare aeriană, o navă portelicopter (LHD) și chiar, eventual, portavionul cu propulsie nucleară.

Sursa (continuare): <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/submarines-and-carriers-upcoming-french-deployments-to-the-pacific/>

Întrebări și răspunsuri despre viitorul flotei amfibii a marinei americane

Reporterilor media online li sa permis să pună întrebări Căpitanului Brad Busch, Marina SUA, director adjunct, Război expediționar (N95), la Conferința Waterfront din 3 mai 2022 a Asociației Surface Navy din 2022 (SNA 2022). Naval News a generalizat, rezumat și editat majoritatea întrebărilor și răspunsurilor din mass-media, în scopul lungimii de lizibilitate, adresate directorului adjunct N95 în „Future of the [U.S. Navy’s] Amphibious Fleet”. Naval News Comentariile au fost adăugate în scopuri de discuții speculative și pentru referințe și informații suplimentare.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/future-of-the-u-s-navys-amphibious-fleet/>

China redistribuie nave de top pentru strâmtoarea Taiwan

Pe măsură ce tensiunea de-a lungul strâmtoării Taiwan continuă să se adâncească, China l-a promovat pe șeful Gărzii de Coastă, Wang Zhongcai, comandantul naval responsabil pentru Marea Chinei de Est și Strâmtoarea Taiwan. Ei au luat această măsură în timp ce China își continuă eforturile neobosite de a escalada exercițiile militare în regiune.

Potrivit presei chineze, generalul-maior Wang Zhongcai a participat recent la o întâlnire la Ningbo în noua sa calitate de comandant al Comandamentului Teatrului de Est al Marinei Chineze.

De când președintele Camerei SUA, Nancy Pelosi, a vizitat Taiwan la începutul acestei luni, activitatea militară a Chinei față de Taiwan a crescut. Ea a desfășurat exerciții militare la scară largă în jurul Taiwanului, între 4 august și 10 august, pe care mulți observatori occidentali le consideră destul de grăitoare.

Luni, coordonată cu o a doua vizită a membrilor Congresului SUA, Armata Populară de Eliberare a Chinei, Ministerul Apărării și Comandamentul Teatrului de Est au anunțat exerciții suplimentare în mările și spațiul aerian din jurul Taiwanului.

Generalul-maior Wang Zhongcai a avut o carieră marcantă la Garda de Coastă a Chinei, supraveghind mai multe incursiuni în Insulele Senkaku administrate de Japonia. Promovarea lui

Wang la postul naval de top din Marea Chinei de Est i-ar putea oferi mai multă putere pentru a adăuga presiune militară asupra Taiwanului și Japoniei.

Wang Zhongcai s-a alăturat Gărzii de Coastă din Marina în 2018, ajutând la conducerea unor reforme istorice. În timpul mandatului său, Beijingul a modernizat Garda de Coastă, dându-i putere la egalitate cu cea militară. A intrat în vigoare o nouă politică care permite Gărzii de Coastă să folosească forța atunci când suveranitatea Chinei este încălcată de nave străine. Comandamentul Gărzii de Coastă a fost, de asemenea, plasat în subordinea Comisiei Militare Centrale, care este cel mai important organism militar decizional al Chinei. Între timp, Mei Wen, care a servit ca comisar politic pe primul portavion din China, Liaoning, a fost, de asemenea, transferat la Comandamentul Teatrului de Est, încă în calitate de comisar politic. În funcția, care este considerată egală cu cea de comandant, el va lucra împreună cu Zhongcai.

„China a decis să desfășoare talente de top în zonele care se confruntă cu cele mai intense tensiuni. S-ar putea să caute să opereze un portavion în jurul Taiwanului”, a spus Yasuyuki Sugiura, cercetător senior la Institutul Național pentru Studii de Apărare din Japonia.

Alți analiști din regiune cred că vizita lui Pelosi ar fi putut oferi Chinei singura oportunitate pe care a așteptat-o de a-și crește belicositatea față de Taiwan. Reorganizarea conducerii navale a Comandamentului de Est poate fi prima manifestare a acestui fapt.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/editorials/china-redeploys-top-naval-leaders-in-the-taiwan-strait>

Începe conversia pentru barja alimentată cu hidrogen

Prima barjă deținută de compania olandeză, Future Proof Shipping, a sosit la un șantier naval din Țările de Jos pentru a începe o conversie de la propulsia tradițională diesel pentru a deveni una dintre primele nave operate cu propulsie cu hidrogen și pile de combustibil. Compania a anunțat planuri de a converti trei nave la tehnologia cu emisii zero.

FPS Maas, construită în 1993 și achiziționată de companie în 2020, a făcut ultima călătorie cu motorină și un motor cu ardere internă din Belgia până la Rotterdam. Ea a ajuns la șantierul naval Holland Shipyards Group din Werkendam pe 15 august, unde urmează să înceapă lucrările de modernizare pentru a o transforma într-o navă cu emisii zero.

„În următoarele luni, motorul va fi scos și va fi instalat un sistem de propulsie cu hidrogen și celule de combustibil”, a spus compania într-o postare pe rețelele sociale.

Un proiect complicat, care este văzut și ca o demonstrație a tehnologiei, a fost anunțat pentru prima dată în martie 2021, dar este cu un an în întârziere în timp ce tehnologia a fost dezvoltată.

Când modernizarea va fi finalizată în decembrie, nava care va avea o capacitate de marfă de 200 TEU este de așteptat să navigheze 100% cu hidrogen. Odată din nou în funcțiune, nava container care operează de-a lungul căilor navigabile interioare aglomerate de aproximativ 150 de mile Rotterdam și Anvers va reduce emisiile de gaze cu efect de seră cu 2.000 de tone CO₂e anual. Proiectul de modernizare va implica îndepărtarea atât a motorului principal, cât și a reductorului navei de 360 de picioare și instalarea unui nou sistem de propulsie modular. Acesta va consta din motoare electrice, rezervoare de hidrogen, un sistem de celule de combustibil PEM (necesar pentru transformarea hidrogenului în energie electrică) și un sistem de baterii. Rezervoarele de hidrogen comprimat, pilele de combustibil și sistemul de baterii sunt unități separate care pot fi îndepărtate pentru întreținere sau înlocuire. Sistemul de hidrogen și celule de combustibil va fi instalat în spațiul de marfă al navei, hidrogenul fiind plasat deasupra sistemului de celule de combustibil în două containere de 40 de picioare. Sistemul de celule de combustie va fi triplu redundant, cu o capacitate de 825 kW (pentru a furniza propulsie și putere auxiliară) și un pachet de baterii litiu-

ion de 504 kWh pentru putere maximă. Sistemul va conține o bară de 750 V DC și un motor electric pentru propulsie.

FPS a achiziționat două nave interioare suplimentare în octombrie 2021 pe care intenționează să le transforme la propulsie pe bază de hidrogen. Compania își propune să opereze o flotă de 10 nave cu emisii zero în interior și pe mare scurtă în următorii cinci ani.

La începutul acestui an, Olanda a acordat prima licență IJmond Environmental Service în numele municipalității Velsen pentru a utiliza hidrogenul ca combustibil de buncheraj. Windcat Workboats a încărcat hidrogen la bordul primului său CTV Hydrocat 48 alimentat cu hidrogen. Nava care a fost livrată în această primăvară este folosită pentru a transporta echipajul către și dinspre portul Ijmuiden la 44 de turbine Vestas care alcătuiesc parcul eolian belgian Norther.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/conversion-begins-for-hydrogen-powered-inland-barge>

Instalația Shell Prelude FLNG rămâne off-line pe măsură ce sindicatul extinde greva

Shell rămâne într-un conflict de muncă prelungit. Compania a confirmat astăzi că sindicatul l-a notificat că intenționează să-și prelungească actuala grevă până la 1 septembrie, ceea ce înseamnă că operațiunea care a fost închisă din 25 iulie va rămâne offline pentru cel puțin două săptămâni și, eventual, mai mult.

„Offshore Alliance și membrii ETU de penava Prelude se află în cea de-a 70-a zi de acțiune industrială protejată în campania noastră EBA pentru securitatea locurilor de muncă și tarifele și condițiile Tier 1. Shell a incendiat o producție estimată la 1,3 miliarde de dolari într-o dispută care a blocat producția și a împiedicat orice preluare timp de peste 5 săptămâni. Nicio companie din istoria Australiei nu a pierdut atât de mulți bani într-o dispută de negociere”, a scris sindicatul care a anunțat prelungirea grevei.

Shell a declarat în iulie, când au anunțat că sunt forțați să suspende operațiunile, că a oferit forței sale de muncă sindicalizate o creștere a salariului de 20.000 de dolari pe lângă salariul mediu actual de 140.000 de dolari. Cu toate acestea, sindicatul spune că dorește și garanții de securitate a locului de muncă pentru a împiedica Shell să externalizeze munca către antreprenori. Cei 150 de membri ai săi au refuzat oferta salarială cu o marjă largă. „Membrii noștri Prelude au tras o linie în nisip cu privire la siguranța locului de muncă și au susținut în această săptămână extinderea Acțiunii industriale protejate până când revendicările noastre de negociere vor fi rezolvate”, a spus sindicatul în cea mai recentă postare pe rețelele sociale. „Alianța Offshore și ETU vor merge cu o zi mai mult și cu o zi mai puternice!” Conflictul de muncă a început în iunie cu sindicatul oprind inițial munca pentru o oră la un moment dat sau greve intermitente. Sindicatul a dus problema la Comisia de lucru echitabil din Australia, care a aprobat oprirea lucrărilor.

După opt ani de planificare, Shell, care este în parteneriat cu INPEX, KOGAS și OPIC, în cadrul proiectului, a finalizat transportul de gaz natural lichefiat a plecat de la unitatea de gaz natural lichefiat plutitor Prelude în iunie 2019. Este situat la aproximativ 300 de mile. la nord-est de Broome din Australia de Vest.

Planurile prevedeau ca instalația să aibă o capacitate anuală de aproximativ 3,6 milioane de tone, dar, în realitate, instalația cu probleme rareori a îndeplinit potențialul așteptat. Acesta a fost afectat de defecțiuni, inclusiv în decembrie 2021, un mic incendiu care a provocat o întrerupere a curentului de trei zile. Funcționase constant din aprilie până la apariția acestei ultime dispute sindicale. La rândul său, Shell a confirmat că a fost notificată cu privire la prelungire de către

sindicat. Compania a fost programată să înceapă un program extins de întreținere cunoscut în industrie ca o schimbare în septembrie. Shell spune acum că intenționează să amâne această lucrare până cândva anul viitor. Compania speră să pună din nou în funcțiune unitatea pentru a ajuta la satisfacerea cererii globale de GNL și în special în Asia de Est, care a fost puternic afectată de închidere.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/shell-s-prelude-lng-facility-remains-off-line-as-union-extends-strike>

Maersk încheie un acord de 500 de milioane de dolari cu Autoritatea Canalului Suez pentru a construi o dană la portul de est

Autoritatea Canalului Suez (SCA) a încheiat o afacere în valoare de 500 de milioane de dolari cu renumita companie de transport maritim danez Maersk pentru a construi o dană la East Port Said, relatează site-urile de știri. Proiectul este de așteptat să adauge un doc de 1 km pe cheiul de 500 m de la terminalul de containere al portului de est. Proiectul este probabil să se adauge la numărul de macarale, crescând numărul la 30. Acestea vor fi alimentate cu electricitate în loc de motorină pentru a reduce emisiile. Maersk are în vedere o strategie de transformare a portului într-un terminal de port inteligent care este operat cu sisteme digitale actualizate. Autoritatea a discutat acest plan cu consiliul de administrație al Maersk.

Canalul Suez a atins un nou record în iulie 2022, atingând cel mai mare venit din istorie, atingând 704 de milioane de dolari. Rata de tranzit lunară în Canalul Suez a crescut la niveluri istorice după ce au fost observate 2.103 nave, cu un tonaj exclusiv de aproximativ 125,1 milioane de tone. Într-o evoluție separată, Reuters a informat că Egiptul a semnat ieri două acorduri provizorii pentru a dezvolta servicii și facilități portuare fără nume. Contractele sunt cu un consorțiu care cuprinde Hutchison Ports din Hong Kong, CMA CGM din Franța și un expeditor din China pe nume Cosco. Ea a adăugat că aceste acorduri ar putea duce la investiții de până la aproximativ 800 de milioane de dolari.

Sursa: <https://www.marineinsight.com/shipping-news/maersk-strikes-a-fruitful-deal-with-suez-canal-authorities/>

Turcii vin în salvarea Rusiei într-un mare proiect Arctic LNG

Marile companii occidentale se retrag din marele proiect Arctic LNG 2 al lui Novatek. Companiile turcești, printre care Karpowership, par gata să le ia locul.

Industrializarea arctică fără precedent, care s-a desfășurat în ultimii ani de-a lungul țărmurilor îndepărtatului Golf Ob al Rusiei, se confruntă cu probleme serioase în urma războiului Rusiei împotriva Ucrainei și a introducerii ulterioare a sancțiunilor occidentale.

Marile proiecte de gaze naturale lichefiate ale Novatek din zonă depind toate în mare măsură de tehnologia occidentală, iar oprirea completă a dezvoltării amenință acum cel mai recent proiect, Arctic LNG 2. Novatek nu va putea finaliza proiectul așa cum a fost planificat în urma părăsirii lui Baker Hughes, precum și a Saipem și Technip.

Dar s-ar putea să vină ajutor din Turcia prietenoasă cu Putin. Karpowership, producătorul turc de motoare, ar fi în discuții cu Novatek pentru construirea unei centrale electrice plutitoare de 300-400 MW care poate furniza energie primului dintre cele trei trenuri ale proiectului.

Potrivit Kommersant, Novatek nu are de ales decât să contracteze compania turcească. Pur și simplu nu există alte opțiuni disponibile pe piață. Se crede că motorul poate înlocui turbinele care

inițial urmau să fie livrate de Baker Hughes. Compania americană urma să construiască 20 de turbine de tip LM9000 pentru Arctic LNG 2, șapte dintre ele urmând să fie aplicate în primul tren al proiectului. Doar patru dintre turbine au fost livrate înainte ca sancțiunile occidentale să fie lovite și Baker Hughes să se retragă din Rusia. Ultimul dintre ei a fost expedit la Yard Belokamenka din afara Murmansk pe 25 mai.

Cele patru turbine livrate vor fi folosite pentru procesul de lichefiere a gazului, în timp ce motorul de la Karpowership va genera energia necesară, relatează Kommersant. Karpowership a construit din 2010 25 de motoare care astăzi furnizează energie țărilor cu sisteme energetice slab dezvoltate. Nave de acest fel operează astăzi în zece țări africane, precum și în Orientul Mijlociu și America Latină. Navele sunt centrale electrice plutitoare montate pe barje sau pe navă care pot funcționa cu păcură grea, motorină sau gaz natural. Novatek se confruntă cu dificultăți serioase și cu tehnologia GNL. Părți cheie ale structurilor gravitaționale aplicate în Arctic LNG sunt proiectate de compania franceză Technip. Un alt partener cheie a fost Saren B.V., o societate în comun a companiei italiene de inginerie Saipem și a companiei turce Renaissance Heavy Industries.

Atât Technip, cât și Saipem au părăsit acum Arctic LNG 2, iar Novatek le-a înlocuit cu Nova Energies și Green Energy Solutions, relatează Kommersant. Prima companie este o subsidiară a Rusiei Nipigaz, în timp ce cea din urmă este o companie nou-nouță înregistrată în Emiratele Arabe Unite. De asemenea, șantierele chineze care produc modulele superioare ale structurilor gravitaționale au decis să înceteze cooperarea cu Novatek în proiect. Consecințele ar putea fi dramatice pentru locuri precum Murmansk, unde Novatek construiește uriașele structuri gravitaționale. Curtea Belokamenka ar putea fi în cele din urmă transformată într-un oraș fantomă dacă uriașul proiect Arctic LNG 2 s-ar opri complet.

Sursa: <https://thebarentsobserver.com/en/arctic-lng/2022/08/turks-are-coming-russias-rescue-large-arctic-lng-project>

Marele juriu acuză șapte persoane pentru schema de extorcare frauduloasă la Portul San Juan

Un mare juriu federal din Puerto Rico a returnat un rechizitoriu care acuza șapte persoane de infracțiuni de racket la muncă în portul San Juan.

Cei șapte inculpați sunt acuzați că au condus o întreprindere criminală care a stârnit și a indus în eroare companiile maritime să plătească taxe pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor în port, sub amenințarea cu greve și blocaje din partea membrilor sindicatului. De asemenea, apărătorii au făcut declarații false că companiile trebuiau să plătească o taxă pentru a putea folosi „muncă fără sindicat” pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor.

Pierderile totale au depășit 1,1 milioane de dolari.

Pedro Pastrana-González și fosta sa soție, Iara Clemente-Rivera, care a deținut și administrat JCPY, Inc., au fost ajutați de un angajat public și lucrător al Autorității Portuare din Puerto Rico, Jorge Batista-Maldonado, și de Carlos Sánchez-Ortiz, președintele a uniunii ILA-1740 a Asociației Internaționale a Lichidarilor.

Rechizitoriul îi acuză că au executat schema de extorcare frauduloasă împotriva companiilor de transport maritim care folosesc Piersurile 9, 10 și 11 din portul San Juan. Membrii întreprinderii au luat o parte din banii obținuți din schemă și i-au ascuns în JCPY și ca plăți către planul de beneficii pentru angajați al ILA-1740. Pastrana-González, Clemente-Rivera, Victor F. Torres-Barroso, José A. Fernández-Cruz și Carlos A. Hernández-Laguer sunt, de asemenea, acuzați în rechizitoriul pentru participarea lor la un acord de preluare de fonduri și de falsificare a evidențelor

angajatului privind beneficiile. Pastrana-González și Clemente-Rivera au convenit că Torres-Barroso, Fernández-Cruz și Hernández-Laguer - membri ai ILA-1740 care lucrau într-o companie care furnizează servicii de stivuire - ar face „chimbos” pentru Clemente-Rivera. „Chimbo” este un argo pentru o persoană care folosește cardul de sindicat al altei persoane atunci când lucrează la docuri, astfel încât să pară că membrul de sindicat lucrează. Deoarece se părea că Clemente-Rivera lucra chiar dacă ea nu lucra, orele lucrate au fost contabilizate în mod fraudulos pentru cerința ei anuală de ore pentru a se califica pentru beneficiile angajaților. Acuzațiile incluse în rechizitoriu includ o conspirație RICO, o conspirație de extorcare a legii Hobbs, conspirație pentru a comite fraudă prin corespondență și prin cablu, conspirație pentru încălcarea Legii Taft-Hartley legate de relațiile de management al muncii, spălare de bani, conspirație pentru a converti în mod intenționat fonduri și a falsifica înregistrarea și fraudă în domeniul sănătății.

„Acele arestări sunt rezultatul unei investigații cuprinzătoare care acum va pune capăt taxelor ilegale pe care inculpații le percepeau companiilor de transport maritim de la Piers 9, 10 și 11”, a declarat W. Stephen Muldrow, procuror al districtului Puerto.

Rechizitoriul include o acuzație de confiscare legată de valoarea totală a pierderii, la aproximativ 1.184.524,26 USD, și o proprietate rezidențială, un vehicul și o barcă. „Acele acțiuni frauduloase au dus la ca oamenii să primească în mod necorespunzător beneficii pentru care nu erau eligibili, rănind mii de portoricani care au muncit neobosit pentru a câștiga aceste beneficii în mod onest și legal”, a declarat Ali Khawar, secretarul adjunct al Muncii interimar, Administrația de securitate a beneficiilor angajaților (EBSA).

„Când cineva comite o infracțiune care implică un plan de beneficii pentru angajați, EBSA se va asigura că este adus în fața justiției.”

Sursa: <https://gcaptain.com/grand-jury-charges-seven-over-fraudulent-extortion-scheme-at-port-of-san-juan/>

Căutarea unei ferme verticale de creveți complet autonome

Un sistem de acvacultură la scară comercială, modular, stivuit, care este capabil să producă între 50 de tone de creveți pe an, cu o intervenție umană minimă, va fi operațional în Singapore în 2023. Creat de Vertical Oceans – un startup numit anterior Aqualogix – sistemul a fost dezvoltat de John Diener și co-fondatorul Enzo Acerbi. John a lucrat în sectorul creveților convenționali, pentru Gold Coin și SyAqua până în 2016. „În acel moment, am vizitat sute de ferme de creveți din Asia și am tot văzut un model similar, în care aceste ferme aruncă efluenți bruti în ocean, aportul lor nu este departe, încep să aibă probleme cu boli bacteriene și alte boli, unele dintre ei foloseau antibiotice. Am avut această deconectare cognitivă cu ceea ce se întâmpla, deoarece cred în mod fundamental că acvacultura este un model de producție alimentară foarte bun, dar nu așa cum a fost făcut”, a explicat el delegaților de la Blue Food Innovation Summit. Drept urmare, a început să se gândească la cum să folosească tehnologia pentru a face acvacultura mai eficientă și mai durabilă. John Diener lovitură în cap John Diener, co-fondator al Vertical Oceans Prototipul lui Diener poate produce 3 tone de creveți pe an și intenționează să extindă la un sistem cu o capacitate de 50 de tone în prima jumătate a anului 2023 © Vertical Oceans „Am ajuns să inventăm propriul nostru sistem – care începe cu un modul de producție pe care îl numim habitatul inteligent sau iHAB”, a adăugat el. Prototipul lui Diener al sistemului – pe care l-a construit în Singapore – are capacitatea de a produce 3 tone de creveți pe an, în timp ce intenționează să extindă la un sistem cu o capacitate de 50 de tone în prima jumătate a anului 2023. Este descris de Diener ca fiind „un sistem complet autonom, complet autonom, multitrofic” – care produce struguri de mare precum și creveți. Și

subliniază necesitatea de a asigura o comunitate microbiană atent gestionată, folosind metagenomica – atât pentru a optimiza atât sănătatea, cât și gustul creveților.

Tehnologia – dintre care jumătate este proprietatea Vertical Oceans – este, de asemenea, în prim-plan: o serie de senzori controlează aspecte precum viteza de alimentare și de pompare, în timp ce toate datele sunt alimentate prin algoritmi pentru a îmbunătăți eficiența producției în timp. sistemul iHAB.

Sursa și continuarea: <https://thefishsite.com/articles/the-quest-for-a-fully-autonomous-vertical-shrimp-farm-vertical-oceans>

Aqua-Spark și gigantul chimic partener pentru a investi în firma de alge marine

BASF Venture Capital este componenta de risc corporativ al principalei firme chimice BASF SE. BASF și-a unit forțele cu Aqua-Spark* pentru a investi în Seria-B a Sea6 Energy. Sea6 Energy a fost fondată în 2010 și are sediul în Bangalore, India. Compania este specializată în producerea și procesarea de alge roșii tropicale. Alți investitori existenți includ Tata Capital Innovations Fund. Cu această investiție, Sea6 Energy își va finaliza tranzacția din seria B de 18,5 milioane de dolari în total. Algele roșii cresc în principal în apele tropicale din Asia, care au temperaturi constante, ridicate, care favorizează creșterea pe tot parcursul anului a algelor marine. Biomasa din algele roșii cu creștere rapidă este potrivită ca materie primă pentru o varietate de aplicații, cum ar fi hrana animalelor și îngrășământul. Poate fi folosit și ca agent de gelificare în industria alimentară sau ca ingredient în produse cosmetice. Deși cultivarea de alge marine se extinde în Asia și Europa, a fost dificil pentru producătorii de alge marine să realizeze economii de scară. Cultivarea comercială offshore la scară largă este complexă, iar sistemele tehnice trebuie să reziste la condiții meteorologice nefavorabile, precum furtunile și valurile.

Sursa și continuarea: <https://thefishsite.com/articles/aqua-spark-and-chemicals-giant-partner-to-invest-in-seaweed-firm>

Pescuitul de krill accelerează schimbările climatice?

Krillii sunt animale nevertebrate marine. Aceste crustacee sunt o parte importantă din zooplancton, hrana zilnică a unor animale precum balenele, pisica de mare, rechini, crabii. Pe lângă aceste viețuitoare marine, mai există anumite păsări, dar și foci ce se hrănesc în principal cu krilli. Denumirea de „krill” vine din norvegiană unde înseamnă „puiet de pește”, acest termen fiind atribuit și altor specii marine, în special pești.

Krillul se întâlnește în toate oceanele de pe Terra. Aceste viețuitoare au o importanță deosebită, deoarece sunt prima verigă a lanțului trofic compus din animale marine mai mari decât aceștia, și astfel constituind hrana de bază a acestora.

Aker Biomarine, care se mândrește că este una dintre cele mai durabile companii de pescuit din lume, insistă că afirmațiile sale de durabilitate se bazează pe știință, nu pe ecologizare, după publicarea unui nou raport care critică pescuitul de krill în Antarctica.

Raportul, realizat de Fundația Changing Markets, critică comerțul din ce în ce mai generalizat cu krill pentru utilizare în suplimente alimentare și hrană acvatică. Potrivit ONG-ului cu sediul în Țările de Jos, krill-ul este „esențial pentru sănătatea planetei și ajută la încetinirea schimbărilor climatice prin eliminarea din atmosferă a echivalentului emisiilor de la 35 de milioane de mașini în fiecare an”.

„Valurile de căldură și seceta din această vară sunt un semnal de alarmă că urgența climatică este asupra noastră. Krill-ul nu este doar animale uimitoare pentru rolul lor crucial în rețelele trofice antarctice, ci ajută și la combaterea schimbărilor climatice. Continuând să vândă somon de crescătorie hrănit cu krill și suplimente scumpe cu ulei de krill, supermarketurile de top sunt complice la epuizarea sursei principale de hrană pentru balene, foci și pinguini, animale care sunt deja supuse unei presiuni extreme din cauza încălzirii globale”, a declarat Sophie Nodzanski, militant principal. la Fundația Changing Markets, într-un comunicat de presă.

Sursa și continuarea: <https://thefishsite.com/articles/is-krill-fishing-accelerating-climate-change>