

## MS DAILY BRIEF – 23 august 2022

### Cuprins

MS DAILY BRIEF – 23 august 2022.....	1
Producătorul „Vympel” și-a prezentat produsele la forumul rus „Army-2022”.....	1
Aglomerație mare în Marea Adriatică: Portavionul american Harry S. Truman este încadrat de nave rusești.....	2
Danemarca va extinde portul Esbjerg pentru a găzdui forțele NATO.....	2
Flota Companiei Naționale Ucrainene a Dunării este planificată să crească la 225 de șleपुरi ..	3
Grupul ECA anunță programul FAT de succes pentru marina letonă.....	4
USC va prezenta Ministerului Apărării al Rusiei designul detaliat al Fregatei 22350M .....	5
Oceanul Indian – clasificarea ca risc ridicat din va fi retrasă la sfârșitul anului 2022 .....	6
Eni face o altă descoperire semnificativă de gaze în largul Ciprului.....	7
Tarifele Spot scad, îmbunătățind perspectiva expeditorilor .....	7
Nava rezidențială a Storylines - contract semnat cu Brodosplit .....	8
Apa Rinului este prea scăzută chiar și pentru unele nave goale .....	8
Căpitanul navei condamnat pentru explozia periculoasă de containere în portul Jebel Ali .....	9
Șeful SWO (Surface Warfare Operations) vrea 6 nave Littoral Combat Ships în Pacificul de Vest .....	9
Ecochlor lansează „Unitatea de containere Ecoone®” pentru piața offshore.....	10

### Producătorul „Vympel” și-a prezentat produsele la forumul rus „Army-2022”

Șantierul naval „Vympel” (parte a USC) și-a prezentat produsele la Forumul Internațional Militar-Tehnic „Armata-2022”. Acest lucru este menționat în mesajele întreprinderii, scrie Shipbuilding.Info.

În 2022, șantierul naval Vympel Rybinsk va prezenta o ambarcațiune de patrulare de mare viteză Proiect 12150 Mongoose modernizată, precum și o ambarcațiune specială Proiect 21980 Grachonok.

În plus, Vympel oferă clienților o navă de grăniceri de rang 4 din proiectul 03050 cod „Гюйс”. După cum sa menționat la șantierul naval, în ceea ce privește caracteristicile sale tactice și tehnice, nava îndeplinește cerințele moderne pentru ambarcațiunile din această clasă. Reamintim că șantierul naval din Rybinsk Vympel se află pe listele de sancțiuni ale UE și SUA. Informații detaliate despre sancțiuni pot fi găsite în Baza de date a persoanelor juridice împotriva cărora Ucraina, UE și SUA au impus sancțiuni în legătură cu agresiunea Rusiei împotriva Ucrainei.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193380>

## Aglomeratie mare în Marea Adriatică: Portavionul american Harry S. Truman este încadrat de nave rusești



Surse italiene și rusești au semnalat faptul că, în ultimele săptămâni, atât NATO cât și Federația Rusă au concentrat mai multe nave de luptă în jurul portavionului american Harry S. Truman, aflat în Marea Adriatică.

Potrivit specialiștilor militari ruși, navele de luptă aparținând Forțelor Navale ale Federației Ruse intenționează să blocheze gruparea navală de atac a SUA în Strâmtoarea Otranto și să controleze astfel situația din regiune.

Escadra rusească din Marea Adriatică este formată din distrugătorul Amiral Tributs, nava de cercetare radioelectronică Vasili Tatischev, crucișătorul Variag și fregata Amiral Grigorovici. Pe lângă portavionul american Harry S. Truman, în Marea Adriatică se mai află fregatele italiene Carlo Bergamini, Libeccio și Antonio Marceglia, precum și submarinul Primo Longobardo aparținând tot Forțelor Navale ale Italiei.

Anterior, revista italiană La Repubblica, citând reprezentanți ai Marinei italiene, a informat că una dintre navele rusești, respectiv crucișătorul purtător de rachete Variag, a blocat mișcarea grupării navale a portavionului american Harry S. Truman, care, în ultimele luni, s-a deplasat între Sicilia și Marea Adriatică.

“Acțiunile navelor rusești au devenit o provocare pentru comandamentul naval al NATO”, au precizat reprezentanții publicației.

După cum au informat reprezentanții militari italieni, mișcările navelor rusești din Marea Adriatică sunt monitorizate de avioane ATR P-72A ale Forțelor Aeriene italiene și Boeing P-8A Poseidon aparținând US Navy, care decolează de la Baza Aeriană Sigonella.

Comentariul autorului: Portavionul american 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.

În perioada următoare, nava americană va fi înlocuită de portavionul George H.W. Bush (CVN-77), care a plecat, pe 10.08.2022, din Baza Navală Norfolk.

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).

Sursa: [https://www.defenseromania.ro/aglomeratie-mare-in-marea-adriatica-portavionul-american-harry-s-truman-este-incadrat-de-nave-rusesti\\_617823.html](https://www.defenseromania.ro/aglomeratie-mare-in-marea-adriatica-portavionul-american-harry-s-truman-este-incadrat-de-nave-rusesti_617823.html)

**Danemarca va extinde portul Esbjerg pentru a găzdui forțele NATO**

Portul din Esbjerg (Danemarca) va fi extins și modernizat pentru a deveni un nod militar și de transport cheie pe coasta Jutlandei.

Potrivit ministrului danez al apărării, Morten Bedskov, portul va putea primi în curând volume mari de personal și echipamente armate din țările membre ale Alianței Nord-Atlantice. Despre ea scrie ghall.com cu referire la Biroul Ritzaus „*Au fost deja luate decizii, conform cărora portul Esbjerg va deveni un hub de securitate. Vom pregăti accesul în port pentru aliații noștri NATO, astfel încât forțele lor armate să poată fi redistribuite rapid pe continentul european, dacă este necesar*”, a spus ministrul. Bedskov a adăugat că, după finalizarea lucrărilor de extindere, portul va deveni și un hub pentru energia verde.

Publicația notează că Statele Unite și-au arătat de multă vreme interes pentru Esbjerg pentru a transfera mai rapid echipamentele și personalul militar către destinațiile lor. În primul rând, vorbim despre regiunea baltică.

Se mai precizează că Statele Unite au folosit deja portul în scopuri militare, de exemplu, în aprilie, după invazia rusă a Ucrainei, aici au fost transferate personal militar și elicoptere, care apoi au mers în alte țări NATO.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193409>

## Flota Companiei Naționale Ucrainene a Dunării este planificată să crească la 225 de șlepuri

Pe termen mediu, numărul de șlepuri care vor funcționa în flota Companiei Naționale a Dunării din Ucraina este planificat să crească la 220-225 de unități. După cum relatează CTS, acest lucru a fost raportat în Compania Ucraineană de Transport Național al Dunării.

De asemenea, în perspectiva pe termen scurt sau mediu, conducerea întreprinderii intenționează să finalizeze programul de dotare a flotei UDP cu un sistem de monitorizare a datelor și, în plus, să lanseze un sistem de dispecerare a flotei online cu capacitatea de a face management. decizii în cazul abaterii unei nave de la sarcina de călătorie. Intenția de a lansa propria noastră linie de stivuitor rămâne o sarcină neschimbată, lucru activ pentru care este în desfășurare în prezent.

În iulie, într-un interviu acordat TTS, T.v. la. Dmytro Moskalenko, directorul general al Companiei de transport maritim al Dunării din Ucraina, a declarat că acum UDP operează 200 de șlepuri. El a mai spus că există o viziune ca UDP să fie nu doar un transportator de marfă dunăreană, ci și o companie de stivuire. În special, este planificată instalarea de mașini de încărcare a navelor care vor încărca de la dană la navă. Volume aproximative de transbordare - 30-40 de mii de tone pe lună.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193393>

DARPA va construi, testa și demonstra primul NOMARS USV

NOMARS MUSV DARPA intră în Faza 2 a programului No Manning Required Ship (NOMARS), care urmărește să construiască și să demonstreze o nouă navă de suprafață fără pilot mediu (MUSV) revoluționară care poate merge pe mare și poate îndeplini misiuni cu o fiabilitate și o disponibilitate fără precedent, purtând în același timp un sarcină utilă semnificativă.

## Comunicat de presă DARPA

Agenția a selectat designul Serco Inc. pentru a avansa la încheierea fazei 1. NOMARS a adoptat o abordare a designului navei, ținând cu fermitate cerința conform căreia nu va exista niciodată un

om la bordul navei în timp ce acesta se află pe mare, inclusiv în timpul evenimentelor de reprovizionare în curs (UNREP). Prin eliminarea tuturor constrângerilor și cerințelor asociate cu oamenii, NOMARS a deschis spațiul de proiectare pentru configurații și capacități noi ale navelor care nu ar putea fi niciodată luate în considerare pentru navele cu echipaj. NOMARS depășește, de asemenea, limitele fiabilității navei. Deoarece nu există nici un echipaj la bord care să efectueze întreținere, NOMARS a necesitat noi abordări pentru generarea de energie, propulsie, gama de mașini și scheme de control pentru a asigura funcționalitatea continuă pe parcursul unei misiuni îndelungate în toate condițiile meteorologice, temperatură și starea mării. „NOMARS intenționează să demonstreze o navă de următoarea generație complet fără pilot, care va permite concepte complet noi de operațiuni”, a declarat Gregory Avicola, manager de program în Biroul de Tehnologie Tacticală al DARPA.

*„Vom permite metode de desfășurare și întreținere a unor flote foarte mari de nave de suprafață fără pilot, care pot servi ca parteneri, pe tot globul, pentru combatanții cu echipaj mai mari ai Marinei SUA.”*

În Faza 1, Serco a dezvoltat un nou set de instrumente Design Space Exploration (DSX) care poate evalua spațiile cu o varietate de parametri și poate genera milioane de modele de nave pentru a îndeplini un set divers de obiective și constrângeri de performanță. Serco și-a folosit instrumentul DSX pentru a crea un set de modele de nave care variază de la 170-270 de tone metrice, apoi le-a rafinat într-o singură navă pentru revizuirea preliminară a designului, pe care compania a numit-o Defiant. În Faza 2, Serco va finaliza proiectarea navei, va construi nava și va lucra printr-o serie de activități riguroase de testare înainte de a o duce pe mare pentru un eveniment demonstrativ de trei luni. Serco lucrează cu Beier Integrated Systems LLC, Caterpillar, DRS Naval Power Systems Inc., ICE FLOE LLC (dba Nichols Brothers Boat Builders), Metron Inc., Serco Inc. (div Maritime Engineering Operations), Submergence Group LLC și Thrustmaster of Texas Inc. asupra proiectului. Defiant va fi primul de acest gen.

Nava din clasa MUSV de 210 de tone metrice își propune să maximizeze performanța, fiabilitatea și eficiența întreținerii, încă transportând încărcătură utilă semnificativă la distanțe utile din punct de vedere tactic. Scopul este de a atinge obiective de ultra-fiabilitate prin integrarea generației de energie hibridă distribuită, propulsoare cu pod și baterii de mare capacitate. O filozofie cheie a NOMARS este „degradarea grațioasă”, care permite echipamentului individual să se defecteze în timp, având suficientă redundanță la nivel de sistem pentru a îndeplini cerințele complete ale sistemului la viteze de cel puțin 15 noduri după un an pe mare. Componentele majore ale sistemului ale designului selectat sunt modularizate, astfel încât reparațiile pot fi efectuate cu echipamente care se găsesc de obicei în șantierele de ambarcațiuni din întreaga lume. Această filozofie de întreținere sprijină o schimbare rapidă, permițând navelor să-și petreacă cea mai mare parte a vieții pe mare executând misiuni.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/darpa-to-build-test-demonstrate-first-nomars-usv/>

## Grupul ECA anunță programul FAT de succes pentru marina letonă

În iunie anul trecut, ECA Group a salutat marina letonă să efectueze testele de acceptare în fabrică (FAT) pentru sistemul modern de comandă și control (CC) al navei și sistemele de identificare și eliminare a minelor (MIDS).

Aceste sisteme vor fi integrate în curând pe navele Mine Hunter din clasa Tripartite din Letonia (clasa IMANTA). Marina letonă va fi prima echipată cu o soluție cuprinzătoare de drone de la ECA Group, special concepută pentru a fi instalată în timpul programelor de modernizare ale generației anterioare de vânători de mine. Selectat în 2020 în urma unei licitații internaționale, ECA Group se ocupă de modernizarea capacității MCM a celor trei nave MCM letone. Sistemul tradițional de luptă împotriva minelor este complet înlocuit cu un nou sistem de comandă și control și un set complet de drone, toate proiectate și fabricate de ECA Group: A18-M AUV echipat cu sonarul UMISAS al Grupului ECA, vehiculul de identificare a minei SEASCAN și K. -Sistem de eliminare a minelor STER. Grupul ECA este, de asemenea, responsabil pentru modificarea navei și modernizarea sistemului de navigație, compus din sistemul de afișare și informații electronice ale navelor de război W-ECDIS, sistemul de poziționare Gaps M7 USBL și sistemul de navigație inerțial compact Phins C7 de la iXblue, precum și un nou Pilot automat de la SIREHNA. În timpul FAT, comanda și controlul navei cu W-ECDIS și Autopilot, funcționalitățile și interfețele sensorilor au fost testate cu succes. În plus, în timpul testelor de acceptare, Marina Letonă a realizat cu succes un scenariu de identificare a minei cu SEASCAN și simulare de tragere cu K-STER pentru eliminarea minelor.

Acest program se bazează pe parteneriatul de lungă durată dintre Marina Letonă și Grupul ECA. Marina operează de câțiva ani vehiculul subacvatic autonom (AUV) A9 al Grupului ECA. Prin acest contract de modernizare, vor fi livrate 10 sisteme K-STER de eliminare a minelor, 2 sisteme de identificare a minelor SEASCAN și un AUV de dimensiuni medii A18-M cu suita lor comună de software pentru fiecare dintre cele 3 nave care urmează să fie modernizate. Prin modernizarea echipamentului de luptă împotriva minelor de pe navele existente, ECA Group oferă marinelor capacități de ultimă generație la un preț rentabil, permițându-le în același timp să prelungească durata de viață a flotei lor deja în serviciu. Această cutie de instrumente poate fi instalată pe orice nave convenționale de contramăsuri pentru mine sau pe nave nededicate. ECA Group oferă această soluție de modernizare tuturor marinelor care intenționează să păstreze și să-și optimizeze navele convenționale de contramăsuri miniere sau iau în considerare achiziționarea de nave second-hand. Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/eca-group-announces-successful-fat-for-latvian-navy-programme/>

## USC va prezenta Ministerului Apărării al Rusiei designul detaliat al Fregatei 22350M

Biroul de proiectare Severnoye (parte a United Shipbuilding Corporation (USC)) va prezenta un proiect detaliat al fregatei modernizate Proiectul 22350M Ministerului rus al Apărării pentru aprobare, a declarat directorul general adjunct al USC pentru construcția navală militară, Vladimir Korolyov, pentru TASS la organizația internațională Army 2022 Forum.

*„Nava este planificată să fie așezată atunci când proiectarea detaliată și documentația de proiectare sunt gata în proporție de nu mai puțin de 60%. Toate documentele sunt pregătite de Biroul de Proiectare Severnoye. Proiectul detaliat va fi prezentat în curând Ministerului Apărării al Rusiei pentru aprobare.”* A declarat directorul adjunct al USC pentru construcțiile navale militare, Vladimir Korolyov.

Anterior, o sursă din industria apărării a declarat pentru TASS că există planuri de a construi 12 fregate modernizate Project 22350M cu până la 48 de rachete Kalibr (nume de raportare NATO: SS-N-27 Sizzler), Onyx (SS-N-26 Strobile) și rachete de croazieră Tsirkon pe fiecare dintre ele. Noile fregate sunt planificate să transporte sistemul de rachete de apărare aeriană Poliment-Redut

cu până la 100 de rachete, război antisubmarin și sisteme de torpile. Forumul internațional militar-tehnic Army 2022 se desfășoară în perioada 15-21 august la centrul expozițional Patriot din afara Moscovei. Ministerul Apărării este organizatorul forumului.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/usc-to-present-detailed-design-of-project-22350m-frigate-to-russian-mod/>

## Oceanul Indian – clasificarea ca risc ridicat din va fi retrasă la sfârșitul anului 2022

Reflectând în continuare progresul realizat în reducerea pericolului pirateriei în largul coastei de est a Africii și în Oceanul Indian, industria de transport maritim intenționează să pună capăt oficial „Zonei cu risc ridicat”, declarată începând cu prima zi a anului. Deși rămâne un nivel de risc, ei subliniază că nu au existat atacuri cu urcare la bord în aproape patru ani, ultimele rapoarte apărând în 2019, conform cărora pirații au fost speriați de forțele UE după ce au amenințat o navă în apropierea Cornului Africii.

Notificarea oficială a planului de încetare a desemnării a fost transmisă Organizației Maritime Internaționale, astăzi, 22 august, pentru a fi revizuită și aprobată la următoarea ședință a Comitetului pentru Siguranța Maritimă, programată să înceapă pe 31 octombrie 2022.

Decizia de a încheia desemnarea a fost făcută de Camera Internațională de Transport Național, BIMCO, Asociația Internațională a Contractanților Marini, INTERCARGO, INTERTANKO și Oil Companies International Marine Forum.

„Acest anunț este o dovadă a aproape 15 ani de colaborare dedicată pentru a reduce amenințarea pirateriei în Oceanul Indian. Printr-o combinație a eforturilor armatei, politice, ale societății civile și ale industriei de transport maritim de-a lungul anilor, operatorii și navigatorii sunt acum capabili să opereze cu o încredere sporită în aceste ape”, au spus grupurile în declarația lor comune adresate IMO. Desemnarea regiunii ca zonă cu risc ridicat a început în 2010 în apropierea vârfului atacurilor asupra navelor din apropierea Cornului Africii. Cu doi ani mai devreme, Consiliul Uniunii Europene a adoptat un plan de acțiune bazat pe rezoluțiile ONU, pentru a stabili operațiunea executivă a UE militară maritimă pentru Somalia. Cunoscută sub numele de Operațiunea ATALANTA, misiunea a fost descurajarea, prevenirea și reprimarea actelor de piraterie și jaf armat în largul coastei somaleze. La apogeul pirateriei somaleze în ianuarie 2011, Forța Navală a UE – Somalia raportează că 736 de ostatici și 32 de nave erau reținute de pirați. Eforturile combinate au contribuit la o reducere a activității, astfel încât doi ani mai târziu au putut raporta că nu au avut loc deturnări reușite ale unei nave comerciale, iar ultimul atac confirmat asupra unei nave a avut loc în 2018. EU NavFor a raportat că a alungat o ambarcațiune mică în 2019, dar Iranul a continuat să raporteze că marina sa a intervenit în recentele atacuri. Misiunea UE a fost extinsă în 2020 pentru a continua să patruleze apele și în special pentru a proteja navele comerciale din Programul Alimentar Mondial și altele care ar putea fi vulnerabile la atac. În prezent, mandatul EU NavFor este programat să se încheie pe 31 decembrie 2022. Înălțurarea HRA (High Risk Area) reflectă o situație semnificativ îmbunătățită a pirateriei în regiune, au declarat organizațiile. Cu un an în urmă, au redus dimensiunea regiunii desemnate, dar au spus astăzi că sfârșitul desemnării nu va veni până la sfârșitul anului, permițând navlositorilor, proprietarilor de nave și operatorilor timp să se adapteze la amenințarea schimbată a pirateriei. Grupurile continuă să avertizeze, totuși, că evaluările amenințărilor și riscurilor ar trebui în continuare efectuate, iar navele sunt în continuare încurajate să se raporteze la UKMTO și să se înregistreze la Centrul de Securitate Maritimă pentru Cornul Africii în zona de raportare voluntară administrată de UKMTO.

La sfârșitul anului 2021, Consiliul de Securitate al ONU a început eforturile de a reduce și de a pune capăt programelor internaționale din regiune. Până în martie 2022, UE și-a exprimat, totuși, îngrijorarea cu privire la încheierea programului, cât timp rămân tulburări politice în Somalia.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/indian-ocean-high-risk-designation-to-be-withdrawn-at-end-of-2022>

## Eni face o altă descoperire semnificativă de gaze în largul Ciprului

Eni raportează că sonda sa de explorare Cronos-1 a descoperit gaz cu proprietăți „corecte spre excelente”. Estimările inițiale sugerează o dimensiune totală a câmpului de aproximativ 2,5 trilioane de metri cubi de gaz, cu șanse bune de a găsi mai multe în apropiere. Eni este atât de încrezătoare în potențialul Cronos-1 încât studiază opțiuni de dezvoltare rapidă pentru a aduce domeniul rapid în exploatare. Potrivit partenerului neoperator TotalEnergies, în apropiere este planificată o sondă suplimentară de explorare. (Atât Eni, cât și Total dețin un pachet de 50% din pachetul 6, cu Eni ca operator.) Cronos-1 este al doilea din blocul șase din Cipru, după descoperirea lui Eni Calypso-1. Calypso este de aproximativ trei ori mai mare, cu rezerve de aproximativ 6-8 trilioane de picioare cubi. Blocul Șase al Eni este mult mai puțin controversat decât închirierea sa de la Blocul 3, care se află într-o zonă contestată revendicată atât de Cipru, cât și de Republica Turcă separatistă Ciprul de Nord. Când Eni a încercat să foreze în Blocul Trei în 2018, cinci nave de război ale Marinei Turcei au blocat nava de foraj închiriată a Eni și au forțat-o să se retragă. Potențialul de gaze naturale în estul Mediteranei se extinde peste granițele naționale. Eni este, de asemenea, operatorul gigantului zăcământ de gaz Zohr, situat chiar de cealaltă parte a demarcației ZEE din apele egiptene. Zohr este cel mai mare zăcământ de gaz descoperit vreodată în Marea Mediterană, cu rezerve totale de aproximativ 30 de trilioane de metri cubi. Descoperirea sa a dublat peste noapte rezervele de gaze naturale ale Egiptului și a restabilit independența energetică a națiunii, având suficientă capacitate rămasă pentru a exporta sub formă de GNL.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/eni-strikes-another-significant-gas-discovery-off-cyprus>

## Tarifele Spot scad, îmbunătățind perspectiva expeditorilor

Nivelarea cererii și chiar scăderea volumelor de containere par să creeze în sfârșit vești bune pentru expeditori. După aproape doi ani, când echilibrul de putere s-a mutat asupra transportatorilor, schimbările recente ale pieței îi ajută pe expeditori cu tariful spot pentru containerele standard care urmează să scadă sub un prag în septembrie și timpii de tranzit scăzând, în ciuda faptului că industria se află într-un sezon de vârf tradițional. După rapoarte repetate privind scăderea prețurilor spot, furnizorul de platforme tehnologice Shifl raportează că analiza datelor sale arată că rata de transport pentru un container standard de 40 de picioare din China către Coasta de Vest a SUA este programată să scadă pentru prima dată în aproximativ 20 de luni sub nivelul pragului de 5.000 USD. Shifl estimează că rata spot din septembrie între China și California de Sud va scădea în medie la 4.900 de dolari pentru un container de 40 de picioare. Aceasta ar fi o scădere de 72 la sută de la an la an de la nivelul maxim de 17.500 de dolari în urmă cu un an, în septembrie 2021. Cu toate acestea, tarifele dintre China și Coasta de Est a SUA au arătat o scădere mai mică. Shifl subliniază că se așteaptă să scadă cu 54%, sau o medie de 8.900 de dolari, comparativ cu 19.500 de dolari în septembrie 2021. „Deși ratele spot continuă să scadă, ele sunt încă de peste trei ori

*mai mari decât erau înainte de pandemie”, comentează Shabsie Levy, CEO și fondator al Shifl. „Totuși, tarifele sunt la niveluri mult mai mici decât la începutul anului 2022, când cererea consumatorilor era foarte mare. Ritmul acestui declin continuu indică faptul că piața revine la o oarecare aparență de noua normalitate.”*

Scăderea continuă a ratelor la vedere, prezice Shifl, va pune presiune continuă asupra transportatorilor. Transportatorii în cele mai recente rapoarte financiare au evidențiat că ratele contractuale pe termen lung contribuie la profiturile lor extraordinare. Analiza Shifl arată că pentru liniile majore, cum ar fi Maersk și ONE, volumele au scăzut în general în al doilea trimestru, contractele multianuale reprezentând până la 70% din mutările containerelor lor. *„Pe măsură ce ratele pieței la vedere continuă să scadă, transportatorii vor fi obligați să renegocieze ratele contractuale pe termen lung care au fost stabilite la nivelurile mai ridicate anterioare. Unii clienți au contracte care au încorporate clauze care le fixează cu tarife spot”,* a spus Levy.

Sursa și continuarea: <https://www.maritime-executive.com/article/spot-rates-drop-to-20-month-low-improving-shippers-outlook>

## **Nava rezidențială a Storylines - contract semnat cu Brodosplit**

Rapoarte din Croația indică faptul că start-up-ul Storylines a încheiat un contract oficial de construcție cu Brodosplit pentru o navă rezidențială. Data de livrare este raportată ca fiind anul 2025. Compania a raportat anterior că a selectat Brodosplit pentru construcția a ceea ce promit că va fi o abordare revoluționară a conceptului de nave de croazieră rezidențială.

Nava, cunoscută sub numele de Narrative, a fost în proiectare și dezvoltare în ultimii câțiva ani. Raportarea indică că prețul de pornire este de 1 milion de dolari, ajungând până la 8 milioane de dolari pentru reședințe individuale. Un număr limitat de apartamente de închiriat sunt, de asemenea, disponibile cu un preț de pornire de 647.000 USD pentru un contract de închiriere pe 24 de ani. Veniturile totale din vânzări ale proiectului sunt evaluate la 1,5 miliarde de dolari. O singură navă a reușit să lanseze conceptul de rezidență pe mare, deși câteva altele au explorat ideea sau au încercat să comercializeze conceptul. The World (43.000 tone brute) a intrat în funcțiune în 2002 cu 165 de reședințe private, deși compania cere tuturor proprietarilor să aibă o reședință cu normă întreagă pe țarm. Mai multe companii de croazieră, inclusiv Crystal Cruises, când era deținută de Genting Hong Kong, au propus încorporarea rezidenților ca parte a următoarei lor generații de nave de croazieră, pentru a abandona ulterior ideea. În prezent, MSC Croaziere a lansat însă conceptul de rezidență ca element la bordul noului său brand de croazieră Explora. Compania a declarat recent că va crește numărul de reședințe pe al treilea și al patrulea vas de croazieră, precum și că va comanda încă două nave de croazieră, toate care urmează să fie construite de Fincantieri. Croaziera inaugurală Explora I este programată pentru mai 2023. Abordarea Storylines necesită o navă mare de pasageri care să mărească atât numărul de reședințe, cât și facilitățile care vor fi disponibile. Nava va avea cel puțin 55.000 de tone brute și 741 de picioare în lungime. La bord vor exista un total de 547 de locuințe, fiecare cu un balcon privat. Se pare că echipajul va număra 450 de oameni pentru a oferi o gamă completă de servicii.

Sursa și continuarea: <https://www.maritime-executive.com/article/contract-signed-with-brodosplit-for-storyline-s-residential-ship>

## **Apa Rinului este prea scăzută chiar și pentru unele nave goale**



Nivelurile apei pe fluviul Rin al Germaniei sunt atât de scăzute încât unele nave nu pot naviga nici măcar când sunt goale, a declarat vineri o companie de transport maritim, deși ploile mult așteptate au început să atenueze blocajele pe una dintre principalele rute comerciale ale țării. Săptămânile de secetă în Europa și nu numai s-au adăugat problemelor lanțului de aprovizionare, deoarece navele au fost nevoite să-și reducă încărcăturile pentru a se asigura că pot călători de-a lungul canalelor de apă.

„Navele goale nu mai pot naviga în unele cazuri”, a declarat vineri Roberto Spranzi, directorul companiei de transport maritim DTG, care operează aproximativ 100 de nave de marfă pe Rin. „Există motive tehnice și fizice pentru aceasta: tracțiunea este la pupa, așa că încărcarea trebuie făcută în zona din față, astfel încât nava să poată sta drept în apă”.

Se estimează că ploile așteptate în zilele următoare vor crește nivelul în Rin cu 50 până la 80 de centimetri în zilele următoare, a declarat un purtător de cuvânt al Administrației Federale pentru Căi Nave și Transport Național, adăugând că ar trebui să urce cu 1-1,5 metri pentru a ajunge la niveluri tipice pentru această perioadă a anului.

Nivelul apei la punctul de referință Kaub WL-KAUB, la vest de Frankfurt, a fost vineri la 35 de centimetri. Nivelurile în intervalul 30-35 cm sunt acceptabile pentru transport, cu condiția ca încărcăturile să fie reduse. Gigantul de produse chimice BASF a declarat vineri că a evitat până acum reducerile de producție ca urmare a întreruperii, iar Thyssenkrupp, al doilea producător de oțel din Europa, a declarat că aprovizionarea cu materii prime a fost asigurată. Dar principalul energetic Shell a declarat joi că a redus producția la o rafinărie germană din cauza nivelurilor scăzute din Rin.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/rhine-water-low-even-empty-vessels-498872>

## Căpitanul navei condamnat pentru explozia periculoasă de containere în portul Jebel Ali

Un tribunal din Dubai l-a condamnat pe căpitanul M/V Ocean Trader și pe alți patru în legătură cu incendiul și explozia masivă de anul trecut la bordul navei din portul Jebel Ali din Dubai. Incidentul a avut loc pe 7 iulie 2021, după ce Ocean Trader a încărcat containere pentru export, inclusiv trei care conțineau peroxid organic periculos. Incendiul a izbucnit într-unul dintre containerele periculoase și a dus la o explozie care a putut fi simțită de kilometri întregi. Nimeni nu a murit în accident, dar cinci persoane au suferit răni relativ ușoare. O investigație a relevat că containerele cu peroxid organic au ajuns în port cu 12 zile înainte de incident și au fost ținute în lumina directă a soarelui și la căldură dogoritoare. Instanța a constatat că compușii organici au fost lăsați să se descompună ca urmare a neglijenței companiei de transport de marfă, a raportat The National, cu sediul în Emiratele Arabe Unite. Descompunerea a dus la o acumulare de gaze care au luat foc și au explodat când au fost încărcate pe navă.

Sursa și continuarea: <https://gcaptain.com/ship-captain-convicted-over-hazardous-container-blast-at-jebel-ali-port/>

## Șeful SWO (Surface Warfare Operations) vrea 6 nave Littoral Combat Ships în Pacificul de Vest

În următorii câțiva ani, Marina speră să aibă șase Littoral Combat Ships din clasa Independence care operează în Pacificul de Vest la un moment dat, a declarat săptămâna aceasta ofițerul superior de război de suprafață al serviciului. „În clasa, continuăm să desfășurăm nave din clasa Indy în

*Pacificul de Vest – încercând să menținem acea prezență 3.0 acolo și să o construim probabil în jur de 6 aici în câțiva ani”, afirmă vice-amiral Roy Kitchener, comandantul forțelor navale de suprafață, a declarat reporterilor într-un apel media de joi. Menționând că toate LCS care se îndreaptă spre Pacificul de Vest sunt echipate cu rachetă Naval Strike, Kitchener a spus că serviciul a folosit navele din clasa Independence pentru a demonstra prezența în regiune. „În ceea ce privește operațiunile, am lucrat cu partenerii noștri. Le-am operat într-un exercițiu australian, în care le-am asociat cu o capacitate expediționară [de contra-măsuri pentru mine]. Le-am folosit pentru operațiuni de prezență în Marea Chinei de Sud și Marea Chinei de Est”, a spus el.*

În ciuda eforturilor Marinei de a dezafecta LCS, Kitchener a spus că plănuiește ca și cum va opera clasa în următorii ani. În timp ce Marina a dezafectat deja USS Independence (LCS-2), nava principală a clasei Indy și intenționează să dezafecteze USS Coronado (LCS-4), serviciul și-a concentrat eforturile pe încercarea de a retrage navele cu probleme din clasa Freedom. , care se bazează pe Coasta de Est.

Sursa: <https://news.usni.org/2022/08/22/swo-boss-wants-6-littoral-combat-ships-in-western-pacific>

## **Ecochlor lansează „Unitatea de containere Ecoone®” pentru piața offshore**

Ecochlor are plăcerea de a lansa o versiune containerizată a sistemului EcoOne® de gestionare a apei de balast fără filtru (BWMS). Unitatea de containere EcoOne® este potrivită pentru platforme semi-submersibile, platforme Jack-Up, nave de foraj, FPSO, FSRU și alte nave cu operațiuni de balastare rare la debite medii până la mari. „Unitatea de containere EcoOne® oferă beneficii incredibile unităților mobile de foraj offshore (MODU)”, a declarat Andrew Marshall, CEO Ecochlor.

*„Un sistem poate deservi simultan până la patru cufer maritime sau cadrane separate, în cazul platformelor semi-submersibile. De asemenea, permite balastarea gravitațională la absorbție și descărcare și are cerințe de putere foarte scăzute. În plus, o singură unitate poate fi partajată cu ușurință între mai multe platforme și/sau nave. Aceasta este o descoperire extraordinară pentru piața offshore, deoarece au întâmpinat dificultăți în a respecta Convenția BWM din cauza lipsei de sisteme care să funcționeze în mod fiabil și rentabil pentru nevoile lor unice.”*

Unitatea Container EcoOne® are o amprentă mică și nu necesită filtre. Cerințele de instalare sub punte și în pontoane sunt minime, cu conducte unidirecționale de 1”/DN25. În plus, containerul poate fi îndepărtat în timp ce MODU-ul este staționar, economisind spațiu valoros pe punte.

Sursa: <https://www.marineinsight.com/shipping-news/ecochlor-launches-ecoone-container-unit-for-offshore-market/>