

## MS DAILY BRIEF – 25 august 2022

### Cuprins

MS DAILY BRIEF – 25 august 2022.....	1
Situația operațională în zona maritimă Azov-Marea Neagră.....	1
Un superyacht al unui oligarh rus sancționat a fost vândut în Europa.....	2
Cifra de afaceri a containerelor din porturile rusești în iulie 2022 a scăzut cu 44% .....	2
Exportul de grâu din Rusia s-a prăbușit cu 27%.....	3
Rusia a găsit un „motiv” de cel puțin două luni pentru a limita aprovizionarea cu petrol kazah de la Novorossiysk.....	4
Rusia, lovită de sancțiuni, trimite păcură în Asia, terminale de la navă la navă.....	4
USC rusă dezvăluie o nouă navă de asalt amfibie la Armata-2022.....	5
Rușii desfășoară exerciții de amplasare în Arctica. Lansări de rachete ale Flotei de Nord .....	5
Rusia păstrează patru nave cu 28 de rachete Kalibr în Marea Neagră.....	6
Guvernul rus analizează finanțarea producției interne de componente marine .....	6
Demisie la vârful Centrului Comun de Coordonare privind exportul cerealelor prin Marea Neagră. Tranzitul navelor nu este încă afectat.....	7
Fost oficial al Comandamentului Militar Maritim condamnat pentru luare de mită .....	8
Media generală declarată pentru nava Zim Charleston, afectată de un incendiu.....	9
Schottel lansează o elice de cârmă optimizată pentru DP pentru navele ce deservește eoliene offshore .....	9
Ușurare pe măsură ce apa Rinului crește în Germania, dar se așteaptă să scadă din nou.....	10
Un analist american a numit un inamic mai periculos pentru Marina SUA decât flotele Rusiei și Chinei.....	10
Conceptul de submarin strategic - crucișător cu rachete „Arktur” .....	11
Performance Shipping cumpără cisternă Aframax second hand .....	13
Marina SUA a salutat a treia nava-robot „Overlord” din flota sa.....	14

### Situația operațională în zona maritimă Azov-Marea Neagră

Forțele Flotei Ruse de la Marea Neagră continuă să proiecteze parțial forța pe coasta și zona continentală a Ucrainei și controlează partea de nord-vest a Mării Negre. Scopul final este de a

priva Ucraina de acces la mare și de a conecta Transnistria nerecunoscută cu Federația Rusă pe uscat prin coasta Mării Negre și Azov.

În prezent, în Marea Neagră se află 8 nave de război și ambarcațiuni rusești.

Fregata „Amiral Essen”, o Corveta de tip Buyan-M și un submarin proiect 636.3, sunt pe mare. Ele transportă până la 20 de rachete Kalibr, gata de lansare.

Cele mai multe nave amfibie mari se află în porturile Novorossiysk și Sevastopol pentru reprovizionare și întreținere programată. Nu există semne de pregătire pentru un asalt amfibiu asupra coastei de sud a Ucrainei.

O navă de patrulare de tip „Vasyl Bykov” aflată de serviciu, se apropie de Sevastopol.

Aviația rusă continuă să zboare de pe aerodromurile din Crimeea (Belbek și Hvardiyske) peste partea de nord-vest a Mării Negre. Conform datelor de supraveghere prin satelit, aproximativ 50 de lupte aeronave au fost detectate pe aerodromul Belbek (Sevastopol). Conform informațiilor disponibile, pe acest aerodrom se află 31 de avioane capabile să folosească rachete Kh-47 „Kinzhal”.

Regiunea Odesa continuă să primească și să trimită convoaie cu cereale. În dimineața zilei de 24 august, două navele au părăsit portul Odesa — nava GANOSAYA, sub pavilionul Insulelor Cook, și ZHE HAI 505 (China), încărcate cu produse agricole ucrainene, cu destinația Istanbul. Un alt convoi a plecat în această dimineață de pe litoralul României spre porturile din Odesa Mare. Nava SEAJoy (pavilion Malta) și ANASTASYA (pavilion Palau) merg la Chornomorsk, în timp ce FPMC B 201 (pavilion Liberia) și PEACE M (pavilion Palau) au ajuns la Odesa.

În timpul exploatării coridorului de cereale, s-au putut exporta circa 800.000 tone de produse agricole din porturile Odesei Mari.

Sursa: CDS Daily Brief 24.08.2022

## Un superyacht al unui oligarh rus sancționat a fost vândut în Europa

Iahtul arestat de 72 de metri al miliardarului rus Dmitriy Pumpyansky, care a fost sancționat după atacul Rusiei asupra Ucrainei, a fost eliberat. Acesta este în prezent primul astfel de caz, a raportat Reuters cu referire la propriile surse. Iahtul cu cinci punți Axioma a fost confiscat în Gibraltar în martie, deoarece omul de afaceri Dmytro Pumpiansky nu a reușit să plătească lui JP Morgan o datorie de 20 de milioane de dolari. Deci, se dovedește că licitațiile sunt doar indirect legate de sancțiuni - Pumpyansky pur și simplu datorează bani uneia dintre băncile americane, scrie ZN.UA. O sursă din guvernul Gibraltarului a declarat pentru Reuters că banii din vânzarea vasului, cel mai probabil, nu vor fi transferați nimănui, ci pur și simplu înghețați. Coproprietarul „Pipe Metallurgical Company”, omul de afaceri Dmitriy Pumpyansky, a cumpărat acest iaht în 2013 pentru aproape 70 de milioane de dolari. A împrumutat 20 de milioane de dolari de la banca americană JP Morgan, dar nu l-a returnat niciodată. În prezent, nu se știe cine a cumpărat iahtul de lux și cu cât. Cu toate acestea, potrivit Bloomberg, 63 de cumpărători au concurat pentru el.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193471>

## Cifra de afaceri a containerelor din porturile rusești în iulie 2022 a scăzut cu 44%

Cifra de afaceri de containere a porturilor rusești în iulie 2022 a scăzut cu 44% față de aceeași lună a anului trecut de la 480,79 mii TEU la 269,39 mii TEU. Acest lucru a fost raportat de Asociația Porturilor Maritime Comerciale din Federația Rusă, scrie PortNews.

În lunile ianuarie și februarie ale anului curent, s-a înregistrat o dinamică pozitivă a transbordării containerelor de la an la an - 19%, respectiv 14%. În martie, porturile rusești au pierdut 22% din cifra de afaceri de anul trecut, în aprilie ritmul de declin a accelerat la 27%, iar în mai la 37%. În iunie, ritmul de declin a scăzut la 31% pe an, iar în iulie a accelerat până la o valoare maximă de - 44%. Cifra de afaceri lunară (iulie/iunie) a scăzut cu 17%. Exporturile în iulie au scăzut cu 48% pe an, la 101,4 mii TEU. Anul trecut, conform rezultatelor lunii iulie, au fost manipulate 196,18 mii TEU. Importurile au scăzut cu 56% față de anul trecut - 87,14 mii TEU au fost gestionate față de 198,9 mii TEU anul trecut. Scăderea transbordării a fost de 57%, au fost transbordate 7,2 mii TEU. Cabotajul a crescut de la an la an cu 6,6% până la 73,68 mii TEU. Porturile din Bazinul Baltic au pierdut în iulie 76,2% din cifra de afaceri a containerelor. S-au gestionat 51,85 mii TEU față de 218,07 mii TEU anul trecut. Exportul a scăzut cu 71%, importul - cu 82%, tranzitul - cu 89%. Potrivit rezultatelor lunii, au fost transbordate 1,2 mii TEU de containere costiere, anul trecut transbordarea nefiind efectuată. Scăderea transbordării în Portul Mare din Sankt Petersburg a fost de 73%, în Kaliningrad - 92%, în Ust-Luga - 49%. Rata de declin este la nivelul lunii iunie. Porturile din bazinul Azov-Marea Neagră au redus transbordarea cu 29% pe an, la 43,36 mii TEU, față de 60,9 mii TEU cu un an mai devreme. Exporturile au scăzut cu 23%, importurile au scăzut cu 37%. Portul Novorossiysk a redus manipularea containerelor cu 28%. Porturile din Bazinul Orientului Îndepărtat au redus transbordarea în iulie cu 16,8% față de aceeași perioadă a anului trecut, la 157,19 mii TEU. Portul Vladivostok în iulie a pierdut 1% din cifra de afaceri, Vostochny - 59%. Cifra de afaceri a containerelor din Bazinul Arctic a crescut cu 29,2% față de anul trecut, până la 16,37 mii TEU. Portul Murmansk a crescut manipularea containerelor cu 63%, Arhangelsk - cu 59%.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193470>

## Exportul de grâu din Rusia s-a prăbușit cu 27%

În iulie-august 2022, exporturile de grâu din Rusia s-au ridicat la 5,9 milioane de tone. Este cu 27% mai puțin decât în iulie-august 2021. Acest lucru a fost raportat de TASS rus cu referire la publicația online despre piețele agricole din Rusia „SovEcon”. Compania a remarcat că aceștia sunt indicatorii minimi ai exporturilor de grâu din sezonul 2017-2018, scrie Kommersant. Potrivit SovEcon, fermierii ruși vor recolta un record de 94,7 milioane de tone de grâu în 2022. SovEcon consideră că exporturile rămân la niveluri scăzute, deoarece prețurile la grâu din Rusia sunt mai mari decât de la alți furnizori, în primul rând din Uniunea Europeană. De asemenea, compania crede că exportatorii ruși s-ar putea confrunța cu dificultăți în livrări din cauza înrăutățirii condițiilor meteorologice din Marea Neagră și a opririi sezoniere a navigației fluviale. „Exporturile rusești de grâu se pot accelera pe termen scurt din cauza scăderii prețurilor interne și/sau a prețurilor mondiale mai mari la grâu. Credem că piața internă rusă este departe de partea de jos, în timp ce există o mare probabilitate ca piața globală să fi depășit-o deja”, se arată într-un comunicat ediția rusă a Sovecon. Din cauza sancțiunilor occidentale, exportatorii ruși de grâu au întâmpinat probleme în aprovizionarea cu grâu pe piața mondială. Unii mari transportatori și asigurători de marfă au părăsit piața rusă și au existat și dificultăți în efectuarea plăților în bănci. Puteți citi despre exportul de țigări din porturile rusești din Marea Neagră în aprilie-iulie 2022 în articolul BlackSeaNews „Exportul de țigări din porturile rusești din Marea Neagră în aprilie-iulie 2022”( <https://www.blackseanews.net/read/192224> ).

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193459>

## Rusia a găsit un „motiv” de cel puțin două luni pentru a limita aprovizionarea cu petrol kazah de la Novorossiysk

Reparația fiecăreia dintre cele două dezafectate „din cauza deteriorării unităților de ancorare la distanță” (TLU) la terminalul marin al Consorțiului Caspian Pipeline (CPC) va dura o lună de la data contractului”. Potrivit ediției ruse Vedomosti, acest lucru a fost raportat în serviciul de presă al companiei. „Cu un contract deja încheiat cu antreprenorul, mobilizarea forțelor și mijloacelor, livrarea și sosirea acestora la locul de muncă, condițiile meteorologice adecvate, efectuarea lucrării în sine și inspecțiile ulterioare - o lună pentru un TLU”, se arată în raport. spune. CPC a remarcat că calendarul poate fi ajustat în funcție de circumstanțe. TLU-3 care rămâne în funcțiune poate asigura încărcare de până la 3,5 milioane de tone de petrol pe lună, a adăugat compania. CPC a dezafectat temporar două dintre cele trei TLU ale sale la terminalul marin cu o zi înainte. Compania a spus că luna aceasta, în timpul lucrărilor de întreținere programate la complexul de echipamente VLU-1 și VPU-2, au fost descoperite fisuri de către echipele de scufundări. Consorțiul a abordat producătorul TLU-ului (Imodco) și societatea de clasificare care supraveghează funcționarea în siguranță a dispozitivelor, ABS, care „a recomandat cu fermitate ca funcționarea TLU-ului să fie suspendată până la înlocuirea rezervoarelor de flotabilitate”. După cum s-a raportat, Rusia a redus din nou volumul livrărilor de petrol kazah după ce recent, în timpul „echipelor de scufundări care efectuează lucrări de întreținere programate la complexul de echipamente VPU-1 și VPU-2, s-au găsit fisuri în punctele de atașare ale manșoanelor subacvatice la flotabilitate. tancuri.”

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193460>  
<https://en.portnews.ru/news/334293/>

## Rusia, lovită de sancțiuni, trimite păcură în Asia, terminale de la navă la navă

Sub presiunea sancțiunilor occidentale, Rusia exportă mai mult păcură în Asia și folosește transferuri de la navă la navă pentru a construi mărfuri mai mari pentru piețele îndepărtate, potrivit comercianților și datelor Refinitiv. Uniunea Europeană a redus importurile de produse petroliere rusești din martie și a convenit asupra unei interdicții complete din februarie 2023. În august, exporturile de păcură din Rusia către Țările de Jos și Estonia au scăzut la zero de la 365.000 de tone și, respectiv, 170.000 de tone, în iulie, au arătat datele Refinitiv. Între timp, transporturile de păcură din porturile ruse către Singapore ar putea depăși 350.000 de tone în această lună, după ce nu au fost livrate în iunie sau iulie, arată datele, în timp ce exporturile pentru încărcare de la navă la navă (STS) din portul Kalamata din Grecia au crescut cu un sfert. lună la lună la aproape 1 milion de tone. Luna trecută, surse din piață au declarat pentru Reuters că UE ar putea interzice importul și tranzitul unei anumite păcură din Rusia cu aproximativ șase luni înainte de planificare - începând cu 10 august - din cauza conținutului său aromatic, care ar putea supune produsul codului vamal 2707, sub embargo. . „Problema cu codul 2707 pare destul de reală”, a spus un comerciant. În Singapore, păcurul poate fi folosit ca combustibil de buncăr sau depozitat în supertancuri de clasă VLCC. Operațiunile STS permit încărcarea navelor mai mari, ceea ce face transportul către Asia mai ieftin, au spus comercianții. În timp ce Statele Unite și UE resping păcură din Rusia, livrările sale către Asia și Orientul Mijlociu, precum și unele state africane, sunt în creștere. Arabia Saudită, cel mai mare exportator de petrol din lume, a dublat mai mult decât

cantitatea de păcură rusească pe care a importat-o în al doilea trimestru pentru a alimenta centralele electrice pentru o creștere a aerului condiționat de vară și pentru a-și elibera țițeiul pentru export.  
Sursa: <https://www.marinelink.com/news/sanctions-hit-russia-sending-fuel-oil-asia-498986>

## USC rusă dezvăluie o nouă navă de asalt amfibie la Armata-2022

Biroul de proiectare Nevskoye (parte a United Shipbuilding Corporation (USC)) a dezvăluit un model al unei viitoare nave versatile de asalt amfibie la Forumul Internațional Militar-Tehnic al Armatei 2022, desfășurat la Moscova în perioada 15-21 august 2021.

Macheta navei este expusă în pavilionul demonstrativ al United Shipbuilding Corporation din centrul de congrese și expoziții Patriot din afara Moscovei. Macheta are un hangar pe două niveluri pentru elicoptere și transportoare blindate de personal, precum și un doc inundat pentru transportul și punerea pe linia de plutire a până la trei aeronave de aterizare cu perne de aer din clasa Zubr. Potrivit machetei, elicopterele vor decola de pe puntea superioară a navei, care vor putea găzdui până la 15 aeronave.

În 2021, TASS a raportat cu referire la Biroul de Proiectare Nevskoye că viitoarea navă de asalt amfibie ar avea o deplasare de aproximativ 30.000 de tone, o lungime de aproximativ 220 m, o lățime de 42 m, un pescaj de 7 m și o viteză de 24 de noduri. Șantierul naval Zaliv din orașul Kerchi din Crimeea construiește în prezent port-elicopterele versatile Proiect 23900 Ivan Rogov și Mitrofan Moskalenko pentru Marina Rusă. Navele au fost așezate în 2020 și sunt concepute pentru a transporta și ateriza forțele de asalt amfibie pe țărmuri echipate și neechipate. Proiectul 23900 a fost dezvoltat de Biroul de Proiectare Zelenodolsk în locul port-elicopterelor franceze de tip Mistral. Navele rusești de asalt amfibie vor putea transporta un grup de elicoptere grele și vor putea transporta de la câteva sute la mai mult de 1.000 de pușcași marini. Vor obține un doc pentru aterizarea bărcilor și vor transporta vehicule blindate. Forumul internațional militar-tehnic Army 2022 s-a desfășurat 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/russian-usc-unveils-new-amphibious-assault-ship-at-army-2022/>

## Rușii desfășoară exerciții de amploare în Arctica. Lansări de rachete ale Flotei de Nord

Serviciul de presă al Flotei ruse de Nord a anunțat, pe 24.08.2022, că, în cadrul unor exerciții de amploare desfășurate în zona arctică, crucișătorul cu propulsie nucleară Petru cel Mare a lansat o rachetă de croazieră de tip Granit asupra unei ținte navale.

„Pe timpul unor exerciții planificate cu gruparea de forțe întrunite a Flotei de Nord, care se desfășoară în acvatoriul Mării Barents, nava amiral a flotei, crucișătorul greu purtător de rachete Petru cel Mare a executat lansarea unei rachete de croazieră a complexului Granit asupra unei poziții-țintă amplasate în raionul arhipelagului Novaia Zemlia”, se arată într-un comunicat de presă al Flotei de Nord, preluat de agenția Tass.

Potrivit reprezentanților militari ruși, datele de control obiectiv au confirmat distrugerea țintei, care s-a aflat la o distanță de aproximativ 200 de kilometri.

De asemenea, în cadrul exercițiului de apărare a căilor de comunicații maritime din Arctica, echipajul crucișătorului a simulat ducerea luptei de artilerie cu o navă aparținând adversarului

convențional. Activitățile de pregătire au inclus trageri cu instalația de artilerie AK-130 cu calibrul de 130 de milimetri.

Anterior, crucișătorul Petru cel Mare, împreună cu distrugătorul Amiral Ushakov, au executat lansări de rachete antiaeriene și trageri de artilerie asupra unor ținte aeriene.

Raionul din Marea Barents în care au fost executate tragerile de luptă a fost închis pentru navigația civilă și zborurile aviației.

**Comentariul autorului:** În cadrul Flotei ruse de Nord se află în curs de desfășurare o serie de exerciții navale de amploare, care au ca scop asigurarea controlului asupra rutei maritime de nord. Având în vedere faptul că, datorită încălzirii globale și a topirii ghețarilor din zona arctică, ruta maritimă de nord va putea fi folosită pentru navigație pe tot parcursul anului, Federația Rusă intenționează să-și asume controlul asupra acesteia.

Autoritățile ruse intenționează chiar să aplice la intrarea pe aceasta un regim similar cu cel al Convenției de la Montreux privind intrarea navelor în Marea Neagră. Adică, navele din alte state vor fi nevoite să notifice Federația Rusă despre intenția de a folosi ruta maritimă de nord cu câteva săptămâni înainte.

Sursa: [https://www.defenseromania.ro/rusii-desfasoara-exercitii-de-amploare-in-arctica-lansari-de-rachete-ale-flotei-de-nord-video\\_617851.html](https://www.defenseromania.ro/rusii-desfasoara-exercitii-de-amploare-in-arctica-lansari-de-rachete-ale-flotei-de-nord-video_617851.html)

## Rusia păstrează patru nave cu 28 de rachete Kalibr în Marea Neagră

Patru nave rusești cu 28 de rachete de croazieră Kalibr la bord sunt în serviciu de luptă în Marea Neagră. După cum a raportat Ukrinform, Forțele Navale ale Forțelor Armate ale Ucrainei au raportat acest lucru în Telegram.

În plus, se observă că, începând cu 24 august, Rusia continuă să controleze comunicațiile maritime în Marea Azov, menținând până la șase nave și ambarcațiuni în serviciu de luptă. În Marea Mediterană, inamicul are cinci port-rachete de croazieră Kalibr. În același timp, se adaugă că în ultima zi, în interesul Federației Ruse, a fost efectuată trecerea prin strâmtoarea Kerci-Yenikal: până la Marea Azov - 20 de nave, dintre care patru nave s-au mișcat din strâmtoarea Bosfor; spre Marea Neagră - 16 vase, dintre care două vase și-au continuat mișcarea în direcția strâmtoării Bosfor.

Potrivit Marinei Forțelor Armate Ucrainene, Rusia continuă să încalce Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare din 1974 (SOLAS) prin dezactivarea sistemelor de identificare automată (AIS) pe navele civile din apele Mării de Azov.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193486>

## Guvernul rus analizează finanțarea producției interne de componente marine

Guvernul Federației Ruse va discuta despre posibilitatea alocării subvențiilor federale pentru producția locală de componente marine. Măsura compensează restricția privind achiziționarea de componente în străinătate din cauza sancțiunilor. Guvernul Federației Ruse va analiza, în cadrul unei ședințe din 24 august, problema alocării subvențiilor de la bugetul federal către companiile rusești pentru a asigura finanțarea costurilor de cercetare și dezvoltare, proiectare și producție în masă la întreprinderile interne de componente marine, guvernul oficial al site-ului spune. Finanțarea va fi furnizată Ministerului Rusiei de Industrie și Comerț în 2022 prin fondul de rezervă al

guvernului. „Finanțarea va permite crearea și introducerea componentelor navelor, care nu pot fi achiziționate în străinătate din cauza presiunii sancțiunilor din partea mai multor state străine”, se arată în document. Anterior, guvernul rus a actualizat programul de stat „Dezvoltarea construcțiilor navale și a echipamentelor pentru dezvoltarea câmpurilor offshore”, subliniind printre prioritățile pentru dezvoltarea industriei „asigurarea conținutului necondiționat de fabricație locală în producția de construcții navale”. Președintele rus Vladimir Putin, la o întâlnire din 18 august 2022 privind dezvoltarea industriei construcțiilor navale, a atras atenția asupra dificultăților cu care se confruntă constructorii naval ruși legate de furnizarea de echipamente și componente străine pentru nave civile. El a îndemnat să se minimizeze impactul factorilor negativi actuali asupra executării proiectelor de construcții navale civile.

PortNews va găzdui discuții cu privire la provocările reparației navelor și ale componentelor marine la Conferința privind repararea navelor, modernizarea și componentele, care va avea loc înaintea Forumului internațional de pescuit și a expoziției industriei pescuitului, fructelor de mare și tehnologiilor (SEAFOOD EXPO RUSSIA), 20 septembrie, 2022 în Sankt Petersburg. Organizatorul evenimentului este PortNews Media Group.

Sursa: <https://en.portnews.ru/news/334354/>

## **Demisie la vârful Centrului Comun de Coordonare privind exportul cerealelor prin Marea Neagră. Tranzitul navelor nu este încă afectat.**

Șeful Centrului Comun de Coordonare (CCC) privind exportul de cereale și de produse agricole ucrainene prin Marea Neagră, amiralul turc Özcan Altunbulak, a demisionat din funcție și a trecut în rezervă.

Deși demisia a fost motivată de probleme familiale, mișcarea este surprinzătoare având în vedere că Am.bg. Ö.Altunbulak, un apropiat a ministrului apărării, Hulusi Akar, a fost numit în această funcție în urmă cu doar câteva săptămâni, odată cu operaționalizarea CCC și mai avea cel puțin un an până la împlinirea limitei stagiului în grad.

Conform unor surse apropiate cercurilor militare de la Ankara, funcția de conducere a CCC va fi preluată de Am.bg. Yavuz Kiliç.

CCC și-a început oficial activitatea pe 27.07.2022 în cadrul Universității Naționale de Apărare din cartierul Levent din Istanbul, cu participarea a câte cinci specialiști din partea ONU, Turciei, Federației Ruse și Ucrainei.

În prezent, transportul maritim al cerealelor din porturile ucrainene continuă conform planificării. Ministerul turc al Apărării a făcut cunoscut că, în ultimele trei zile, șapte nave încărcate cu cereale au părăsit porturile ucrainene Odesa, Ciornomorsk și Yuzhny/Pivdennyi, iar alte șase nave au primit permisiunea de navigare către Ucraina prin coridorul maritim umanitar din Marea Neagră. Pe de altă parte, ministrul apărării, H.Akar a declarat că, în perioada 01-20.08.2022, 51 de nave au primit permisiunea de navigare prin coridorul maritim umanitar, 24 dintre acestea navigând către Ucraina, iar 27 au părăsit porturile ucrainene încărcate cu un total de 656.349 de tone de cereale. Conform datelor prezentate, toate navele supuse controalelor echipelor mixte din cadrul CCC din Istanbul au primit permisiunea de navigare liberă.

Sursa: [https://www.defenseromania.ro/demisie-la-varful-centrului-comun-de-coordonare-privind-exportul-cerealelor-prin-marea-neagra-tranzitul-navelor-nu-este-incea-afectat\\_617848.html](https://www.defenseromania.ro/demisie-la-varful-centrului-comun-de-coordonare-privind-exportul-cerealelor-prin-marea-neagra-tranzitul-navelor-nu-este-incea-afectat_617848.html)

## Fost oficial al Comandamentului Militar Maritim condamnat pentru luare de mită

Fostul director de operațiuni al Biroului de comandă al transportului maritim militar al Marinei SUA din Busan, Coreea de Sud, riscă până la 25 de ani de închisoare după ce a fost condamnat pentru că a primit mită și a mințit anchetatorii federali americani. Condamnarea pronunțată de un juriu federal din Districtul Columbia pe 19 august, a urmat pledoariilor anterioare de vinovăție din partea căpitanului civil al unei nave de marfă USMSC și a proprietarului unei companii sud-coreene care căuta contracte pentru deservirea navelor navale americane. Potrivit documentelor și probelor prezentate la proces, Fernando Xavier Monroy, în vârstă de 64 de ani, s-a implicat într-o conspirație pentru a comite mită cu proprietarul DK Marine, o companie din Coreea de Sud care a furnizat servicii Marinei SUA și cu fostul căpitan al USNS Charles Drew. Documentele instanței au arătat că Monroy a fost în contact cu Sung-yol „David” Kim încă din 2011, deși incidentul specific nu a avut loc până în decembrie 2013. Rechizitoriile au fost pronunțate până în 2019. Cazul a fost adesea comparat cu scandalul mai mare „Fat Leonard” în care un alt antreprenor a căutat să câștige afaceri oferind mese generoase, divertisment, sejururi la hotel, prostituate și multe altele oficialilor marinei americane. Se crede că Leonard Francis, om de afaceri malaezian care caută de asemenea de lucru în Marina SUA, a plătit mai mult de jumătate de milion de dolari în numerar ofițerilor din Flota a șaptea a SUA. Acest caz este încă în instanță cu numeroase pledoarii și condamnări de vinovăție. Dovezile furnizate la procesul lui Monroy au susținut că acesta a conspirat cu căpitanul navei Charles Drew, James Driver, pentru a transmite e-mailuri și informații confidențiale ale Marinei SUA proprietarului companiei sud-coreene. În e-mailuri au fost incluse programele de vizită pentru navele marinei americane și detalii logistice privind lucrările de service planificate. În schimb, guvernul l-a acuzat pe Monroy să accepte 30.000 de dolari în „împrumuturi” de la Kim, precum și călătorii în Filipine și Thailanda, divertisment, mese și prostituate, toate plătite de Kim. Marina SUA a contractat cu o altă companie din Coreea de Sud pentru a deservi Charles Drew în timpul unei escale în port în Chinhae, Coreea de Sud, care a început pe 21 decembrie 2013. Cu toate acestea, guvernul a susținut cazul pe care Monroy le-a explicat antreprenorului și căpitanului, cum ar putea căpitanul eluda contractul. Când Drew a ajuns în Coreea de Sud, căpitanul a ordonat ca munca să fie făcută de DK Marine. Căpitanul Driver a pledat vinovat în iulie 2019 pentru o acuzație de conspirație pentru comiterea de mită pentru furnizarea de informații confidențiale companiei de creștere a navelor din Coreea de Sud și influențarea Marinei pentru a direcționa afaceri către firmă. Între 2011 și 2014, căpitanul i-a transmis informațiilor marinei americane lui Kim. În schimb, Driver ar fi primit bilete de tren, sejururi la hotel și un iPad pe cheltuiala lui Kim și a discutat despre lucrul pentru DK Marine când s-a retras de pe navă. Kim a cooperat cu anchetatorii și, de asemenea, a pledat vinovat în 2020 pentru o acuzație de conspirație pentru comiterea de mită. El așteaptă sentința pentru rolul său în schemă. Monroy a fost, de asemenea, condamnat pentru că a mințit anchetatorii federali. Guvernul a acuzat că a mințit în mod repetat agenți speciali ai Serviciului de Investigații Criminale a Apărării și Serviciului Criminal Naval în timpul unui interviu voluntar din iulie 2019. Sentința pentru Monroy este programată pentru 18 noiembrie. Pedepsa maximă este de 25 de ani de închisoare.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/former-usmsc-official-guilty-of-bribery-steering-work-to-korean-firm>



## Media generală declarată pentru nava Zim Charleston, afectată de un incendiu

Media generală a fost declarată pentru ZIM Charleston, după ce stive de containere au luat foc la bordul navei la începutul acestei luni. Incendiul a izbucnit într-o cală de marfă în timp ce nava de containere deținută de Seaspan naviga în largul Colombo, Sri Lanka, pe 8 august. S-a raportat că aproximativ 300 de containere ar fi putut fi afectate de incendiu, căldură și fum, precum și daune cauzate de apă. operațiuni de stingere a incendiilor. Anchetatorii lucrează pentru a stabili cauza incendiului și pentru a măsura întinderea totală a pagubelor. Între timp, navlositorul ZIM a declarat media generală, potrivit unei actualizări de luni a companiei de consultanță în daune WK Webster. Media generală este principiul legislației maritime care impune proprietarilor de mărfuri să împartă cu armatorul sau navlositorul costurile asociate cu salvarea unei nave în caz de accident. WK Webster a spus că este în contact cu ajustatorii medii pentru a stabili condițiile de securitate GA solicitate de la interesele de marfă înainte de livrare. Se raportează că nava sub pavilion Hong Kong a acostat la un terminal de containere din Colombo, unde containerele afectate au fost descărcate pe 12 august, a declarat WK Webster.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/general-average-declared-firestricken-zim-498951>

## Schottel lansează o elice de cârmă optimizată pentru DP pentru navele ce deservește eoliene offshore

Specialistul german în propulsie Schottel a lansat o elice pentru cârmă optimizată pentru DP pentru piața eoliană offshore. Compania a spus că elicea cârmei a fost dezvoltată pentru a satisface cerințele tot mai mari pentru ca navele W2W să funcționeze eficient și fiabil. „SRP-D (‘‘Dynamic’’) este o variantă îmbunătățită suplimentar pentru operațiunile DP extrem de solicitante în navele cu operațiuni de serviciu. La dezvoltarea SRP-D, au fost luate în considerare simulări și calcule CFD ample”, a spus Schottel. Manfred Heer, VP Tehnologie la SCHOTTEL: „Cu SRP-D, am crescut semnificativ performanța DP a elicelor noastre de cârmă, rezultând un produs care îndeplinește și mai bine cerințele industriei eoliene offshore de astăzi. Pe baza principiului dovedit al SCHOTTEL RudderPropeller, a fost dezvoltată o soluție eficientă, dar puternică, care îmbunătățește considerabil precizia de poziție a navei pentru cerințele speciale DP ale acestor aplicații. Pentru clienți, aceasta înseamnă o creștere semnificativă a siguranței și a posibilităților de operare pe structurile offshore, în special în condiții meteorologice dificile.” Potrivit lui Schottel, noile variante SRP-D se caracterizează prin timpi reduși de accelerare/decelerare a elicei. „În combinație cu un sistem de direcție azimut de mare viteză cu componente raforsate ale transmisiei, SRP-D permite o alocare mai rapidă a forței decât elicele convenționale ale cârmei. Datorită timpilor de răspuns mai scurți, este posibil să reacționați mai rapid și într-un mod mai țintit la exteriorul forțelor de la vânt, vreme și curenți, realizând astfel o precizie de poziție mai mare a navei. În același timp, consumul de combustibil este redus”, a spus Schottel. „În plus, SRP-D este marcat de profilul său extrem de scăzut, LE-Drive integrat vertical, precum și de o înclinare suplimentară de opt grade a cutiei de viteze inferioare”, a adăugat compania. De asemenea, conform Schottel, în ciuda designului său integrat, LE-Drive permite o alegere liberă a motorului pentru navele cu sursă de energie electrică, în mod ideal suportată de baterii. Datorită designului său compact, LE-Drive oferă mai multă libertate în designul navei. SRP-D este disponibil opțional și cu trenul de transmisie în configurație Z. În plus, datorită cutiei de viteze inferioare suplimentare, care are o înclinare de opt grade în jos, interacțiunea dintre unitatea de propulsie și carană, precum și

interacțiunea cu fluxul elicei, sunt reduse. Acest lucru are ca rezultat o eficiență sporită de tracțiune în funcționarea DP și minimizează „zonele interzise”.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/schottel-launches-dp-optimized-rudder-498963>

## Ușurare pe măsură ce apa Rinului crește în Germania, dar se așteaptă să scadă din nou

Nivelul apei de pe râul Rin din Germania a crescut după ploile recente, dar se așteaptă să scadă din nou cu vremea în mare parte uscată în următoarele zile, au declarat miercuri operatorii de nave. Săptămânile de temperaturi ridicate și precipitații reduse au drenat nivelul apei în râu, o arteră comercială majoră a Germaniei, provocând întârzieri la transport și măbind costurile de transport. Perturbarea ar putea reduce cu jumătate de punct procentual creșterea economică din Germania în acest an. Apele puțin adânci au determinat unele nave de marfă să navigheze cu doar aproximativ 25% din plin în august, crescând costurile pentru proprietarii de marfă care aveau nevoie de mai multe nave pentru a primi proviziile.

Nivelul de referință al apei la punctul de sufocare din Kaub, lângă Koblenz, a fost miercuri la 1,20 metri față de doar 32 de centimetri vineri. Navele au nevoie de aproximativ 1,5 metri de linie de plutire de referință Kaub pentru a naviga complet încărcate. Dar, având în vedere vremea în mare parte uscată pentru săptămâna viitoare, nivelul apei este de așteptat să scadă brusc din nou, a declarat Roberto Spranzi, directorul cooperativei de transport maritim DTG, care operează aproximativ 100 de nave de marfă pe Rin.

„Noi, operatorii de nave, răsuflă ușurați, dar doar temporar”, a spus Spranzi. „Dacă încărcăți o navă în Rotterdam cu cărbune acum, trebuie să calculați care va fi nivelul Kaub în trei-patru zile când va sosește acolo și ne așteptăm la o scădere bruscă a Kaub din nou săptămâna viitoare.” „Avem nevoie de creșteri durabile ale nivelului apei pentru a funcționa normal.”

Rinul este o rută importantă de transport maritim pentru mărfuri, inclusiv cereale, minerale, cărbune și produse petroliere, inclusiv ulei pentru încălzire. Principalul petrolier Shell a declarat joi că a trebuit să reducă producția la rafinăria sa din Renania germană, care produce combustibili, ulei de încălzire și produse petrochimice, în urma perturbării transportului de la nivelul scăzut al Rinului.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/relief-rhine-water-rises-germany-expected-498973>

## Un analist american a numit un inamic mai periculos pentru Marina SUA decât flotele Rusiei și Chinei

Astăzi, Marina SUA se confruntă cu un adversar mult mai perfid și mai imprevizibil decât marinele chineze sau ruse. Publicistul Mike Glenn, care a publicat un articol în The Washington Times, este convins de acest lucru. Potrivit analistului, un astfel de inamic este rugina. Coroziunea enervează foarte mult navele marinei americane. Deși comandamentul Marinei cheltuiește milioane de dolari pentru combaterea coroziunii, nu este posibil să se rezolve în mod fundamental problema. Rugina dăunează atât capacității de luptă, cât și esteticii navelor de război, spune Mike Glenn. Șeful Statului Major al Marinei, amiralul Mike Gilday subliniază că navele ar trebui să arate plăcut din punct de vedere estetic. La urma urmei, acest lucru este cerut de statutul Marinei SUA ca cea mai bună flotă din lume. O navă ruginită este o vedere jalnică. Dar și mai periculoase sunt deteriorarea corpului care urmează ruginii. După cum subliniază căpitanul de rang 1 în retragere Karl Schuster,

care predă istorie la Universitatea Pacificului, dacă nu se tratează coroziunea, acest lucru duce la faptul că carena navei se destramă mai repede decât se poate prevedea. La urma urmei, metalul ruginit este mult mai fragil și mai fragil decât metalul obișnuit. Unii analiști consideră că Marina SUA are nevoie de mai multe nave pentru a rezolva sarcinile stabilite de conducerea țării și de Pentagon. Cu toate acestea, creșterea numărului de nave nu înseamnă că acestea vor fi protejate de uzură, inclusiv de rugina. Deși Marina SUA neagă neglijarea lucrărilor de prevenire a coroziunii corpurilor navelor, aceasta pare în mod clar insuficientă. Autorul articolului vede, de asemenea, un alt risc foarte mare de coroziune a carenelor navelor de război pentru Statele Unite. Majoritatea flotelor din țările lumii se află în relativă apropiere de porturile lor. Acest lucru le permite să răspundă rapid la orice modificări negative și să efectueze lucrări de reparații și restaurare, inclusiv lupta împotriva coroziunii carenelor navelor. Dar Marina SUA operează în toată lumea. Astfel, navele americane se află în regiunea Asia-Pacific, în Golful Persic, în Marea Roșie și Mediterană, în Marea Nordului. Există distanțe foarte mari până la porturile „native” americane, ceea ce înseamnă că reparațiile ratate sunt pline de consecințe catastrofale pentru nave și echipajele acestora. În ultimul deceniu, în Statele Unite au fost numărate cel puțin 18 cazuri de așa-numitele „efecte de coroziune nesocotite”.

Jurnalistul Chris Kavas crede că o lipsă de concurență pe termen lung a dus la această stare de lucruri în Marina SUA. Când nu există rivali demni, flota începe să se relaxeze, iar când apar acești rivali, nu își poate reorganiza rapid munca pentru a se deosebi de ei în bine. Jurnalistul sugerează să se uite la navele de război chineze: Marina PLA le monitorizează cu atenție aspectul, deoarece înțeleg că aspectul navei oferă o idee generală despre țara pe care o reprezintă această navă. Cu toate acestea, comandamentul naval american din anumite motive neglijează această circumstanță. Sursa: <https://topwar.ru/200710-amerikanskij-analitik-nazval-korroziyu-bolee-opasnym-vragom-vms-ssha-chem-floty-rossii-i-kitaja.html>

## Conceptul de submarin strategic - crucișător cu rachete „Arktur”

Marina și constructorii navali lucrează la modalități de dezvoltare în continuare a forțelor submarine, iar următoarele idei de acest fel au fost prezentate la recentul forum Army-2022. Biroul Central de Proiectare MT Rubin a arătat pentru prima dată conceptul unui submarin promițător de rachete strategice cu codul „Arktur”. Un astfel de submarin este proiectat pentru construcție și funcționare în viitorul îndepărtat și, prin urmare, cele mai interesante și îndrăznețe idei sunt folosite în el.

Anul acesta, Biroul Central de Design Rubin al MT a prezentat mai multe dezvoltări promițătoare de diferite clase simultan. Unul dintre ele a fost conceptul SSBN al viitorului Arcturus. Un model al unei astfel de nave a fost demonstrat la standul Înaltului Comandament al Marinei Ruse. Pentru comparație, alături era o machetă a unui submarin nuclear modern, pr. 955A „Borey-A”. Ei au arătat, de asemenea, un model al vehiculului subacvatic autonom nelocuit Surrogat-V, potrivit pentru utilizare cu Arcturus. Se raportează că conceptul de submarin a fost elaborat cu privire la a doua jumătate a secolului XXI. În acest sens, proiectul folosește soluții și componente promițătoare. Sunt incluse și câteva funcții noi. În special, pe lângă armele obișnuite ale SSBN, se propune utilizarea unui set de AUV-uri de diferite tipuri.

Se presupune că toate astfel de instrumente vor îmbunătăți cunoașterea situației submarinului. Ea va fi capabilă să detecteze inamicul mai devreme și să evite mai bine posibilele atacuri. În plus, introducerea anumitor vehicule subacvatice va permite schimbarea scopului submarinului și a

gamei de sarcini de rezolvat. Aspectul prezentat și imaginile publicate ale Arcturus ne permit să înțelegem arhitectura generală a navei și unele dintre caracteristicile sale de design. În plus, dezvoltatorii au dezvăluit câteva informații despre echipamentul intern, parametrii principali etc. „Arktur” este doar un proiect conceptual și, prin urmare, perspectivele sale sunt destul de înțelese și previzibile. Desigur, ei nu vor construi un astfel de submarin. Cu toate acestea, proiectul actual rezolvă alte probleme. Arată opiniile și opiniile actuale într-un domeniu promițător și, de asemenea, ajută la găsirea tehnologiilor și soluțiilor necesare. Unii dintre ei vor putea intra în proiectul real SSBN de următoarea generație, care va fi dezvoltat în viitorul nedeterminat. Fața viitorului Proiectul Arktur propune proiectarea unui submarin nuclear de aspect neobișnuit cu arme de rachete și torpile, precum și diverse sisteme de iluminare a situației, recunoaștere etc. Datorită îmbunătățirii armelor strategice de rachete, ei intenționează să reducă deplasarea cu 20% față de SSBN-urile actuale și fără pierderi în numărul de rachete și caracteristicile de luptă. În plus, sunt propuse măsuri pentru îmbunătățirea în continuare a stealth-ului. Arhitectura submarinului nu a fost specificată. Probabil, se folosește un design cu o cocă și jumătate sau cu două - dispozitivele de antenă și hangare pentru AUV-uri sunt plasate în afara carcasi puternice. În același timp, carcasa se distinge printr-o formă neobișnuită care combină suprafețele curbe și drepte. O linie pronunțată trece de-a lungul laturilor carenei, în care converg elementele înclinate ale laturilor. Îngrădirea dispozitivelor retractabile este realizată cât mai eficientă. Se pretinde că astfel de forme sunt o modalitate de a îmbunătăți stealth-ul. Arcturus va primi o centrală nucleară. Pentru a reduce zgomotul, este propusă o versiune de energie fără arbore. Două tunuri de apă de pupa încorporate în carenă au fost folosite ca motor. Admisia apei se realizează prin ferestre de pe părțile laterale ale carenei, ejectarea - prin duze dreptunghiulare. Pe canalele tunurilor de apă sunt prevăzute planuri verticale trapezoidale. În nasul carenei, pe părțile laterale ale antenei principale a complexului hidroacustic, sunt amplasate patru tuburi torpile. În spatele cabinei din carenă se află 12 lansatoare de siloz ale sistemului principal de rachete. Acestea vor fi încărcate cu rachete balistice de ultimă generație, caracterizate prin dimensiuni reduse și caracteristici de luptă îmbunătățite.

Submarinul poate transporta un complex dezvoltat de mijloace hidroacustice. Antena principală este situată în nas. Pe laterale sunt prevăzute compartimente pentru antenă cu vedere laterală. Aparent, nava poate fi echipată cu radar și alte mijloace. Vehiculele subacvatice autonome nelocuite de diferite tipuri vor deveni un mijloc suplimentar de iluminare a situației. Pentru transportul AUV-urilor mari, cum ar fi Surrogat-V, se propune utilizarea unui compartiment separat în pupa submarinului. Produsele cu deplasare mai mică pot fi lansate din arbori verticali. Numărul și tipurile de AUV-uri ar trebui determinate ținând cont de sarcină. AUV-urile pot deveni o componentă cheie a întregului complex subacvatic, inclusiv, definindu-i sarcinile. Reprezentanții organizației de dezvoltare au spus că apariția unor noi tipuri de vehicule subacvatice în viitor va face posibilă transformarea Arktur SSBN într-o navă cu un alt scop. Caut Solutii Conceptul Arctur, ca și alte proiecte similare, nu este destinat implementării și construcției complete a unei serii de submarine. Cu toate acestea, rezolvă o problemă la fel de importantă. Ca parte a unor astfel de proiecte, designerii caută și lucrează la noi idei, care pot fi apoi folosite pentru a crea proiecte reale de submarine nucleare pentru flotă. Conceptul actual conține mai multe soluții similare simultan, care pot interesa clientul și pot fi dezvoltate. Și vă puteți aștepta ca ele să nu treacă neobservate. Designul propus de carenă și contururile sale specifice atrag în mod natural atenția. În ultimele decenii, industria submarină globală a manifestat un mare interes pentru noile forme care îmbunătățesc performanța hidrodinamică, precum și reduc zgomotul și optimizează amplasarea

unităților interne. Proiectul Arcturus arată încă o dată clar că specialiștii ruși se ocupă și de aceste probleme - și au reușit în această chestiune.

Interesantă este și energia propusă. În timp ce se menține centrala nucleară tradițională pentru SSBN-urile casnice, se propune abandonarea celor mai zgomotoase unități. În plus, a fost dezvoltat un nou design de jeturi de apă. Probabil, are avantaje față de modelele existente, iar clientul va trebui să le evalueze. Nu sunt avute în vedere inovații fundamentale în domeniul armelor cu rachete. În același timp, autorii lui Arcturus mizează pe apariția unei noi generații de SLBM, care va avea dimensiuni mai mici. În plus, este interesantă propunerea de a folosi lansatoare pentru a lansa AUV-uri de dimensiuni mici. În acest caz, SSBN fără restructurare și reechipare va putea obține noi funcții și capabilități. Este ușor de observat că principalele inovații ale conceptului Arcturus sunt în domeniul sistemelor fără pilot. Submarinul nuclear va putea transporta AUV-uri de diferite tipuri, dimensiuni și deplasări. Cu ajutorul lor, va fi posibilă rezolvarea diferitelor sarcini de natură auxiliară sau de luptă. AUV-urile vor prelua recunoașterea, inclusiv la o distanță considerabilă de submarinul de transport, aceștia vor putea îndeplini funcțiile de ținte false pentru a înșela inamicul și chiar să poarte una sau alta armă pentru a ataca ținte subacvatice sau de suprafață. De fapt, cu ajutorul unui set de mai multe AUV-uri, submarinul își va îmbunătăți conștientizarea situației și va crește siguranța. În plus, cu astfel de echipamente, SSBN va putea participa nu numai la procesele de descurajare strategică, ci și să îndeplinească alte lucrări și sarcini. Poate că va duce chiar la apariția unei clase complet noi de submarine cu capacități îmbunătățite. Posibilitate de alegere Astfel, Biroul Central de Proiectare MT „Rubin” își continuă activitatea științifică și caută modalități de dezvoltare în continuare a flotei de submarine. Sunt propuse, studiate și dezvoltate diverse soluții și tehnologii pentru a fi utilizate în proiecte promițătoare, inclusiv în cele care vor apărea doar în viitorul îndepărtat. Următorul rezultat al acestei lucrări a fost conceptul de „Arktur”. Aparent, documentația pentru acest proiect a fost deja transferată către organizațiile relevante ale Ministerului Apărării. Ar trebui să revizuiască această evoluție și să o evalueze. Este probabil ca unele dintre ideile propuse să fie aprobate și să se încadreze în următoarele proiecte de submarine nucleare interne. Altele, caracterizate prin complexitate crescută sau redundanță, vor fi amânate până la vremuri mai bune. Dar chiar și în acest caz, conceptul Arcturus va aduce o anumită contribuție la dezvoltarea flotei noastre de submarine.

Sursa: <https://topwar.ru/200672-koncept-strategicheskogo-podvodnogo-raketnogo-krejsera-arktur.html>

## Performance Shipping cumpără cisternă Aframax second hand

Proprietarul de tancuri grecești Performance Shipping a anunțat miercuri că a ajuns la o înțelegere pentru achiziționarea unui tanc Aframax la mâna a doua, pentru 36,5 milioane de dolari.

Nava, un tanc LR2 Aframax de 105.304 dwt pentru produse petroliere, construit de Hyundai Heavy Industries din Coreea de Sud în 2010, va fi redenumit P. Alik din Alpine Amalia. Nava este echipată cu un sistem de tratare a apei de balast (BWTS) și un sistem de curățare a gazelor de eșapament (EGCS), iar următorul său studiu special programat și docul uscat este în 2025. Performance Shipping a spus că se așteaptă să primească livrarea în noiembrie 2022. Nava tanc va fi al șaptea din flota companiei.

Compania a declarat că intenționează să finanțeze achiziția cu numerar disponibil strâns din recente sale oferte de acțiuni și atragerea datoriilor printr-o nouă facilitare garantată senior pe

care anticipează că o va intra înainte de livrarea navei. Andreas Michalopoulos, CEO Performance Shipping, a declarat: „[Achiziția] marchează intrarea noastră în sectorul cisternelor de produse petroliere rafinate, despre care credem că se bucură de fundamente și perspective puternice. Tarifele de navlosire spot pentru tancurile LR2 depășesc în prezent 40.000 USD pe zi și ne așteptăm să schimbăm nava, după livrarea acesteia către noi, pe piața spot.” Michalopoulos a adăugat că se așteaptă ca BWTS și scrubberul tancului să „îi permită să atingă tarife de navlosire premium și o utilizare ridicată”.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/performance-shipping-buys-secondhand-498978>

## Marina SUA a salutat a treia nava-robot „Overlord” din flota sa

Marina SUA a primit cel de-al treilea mare navă de suprafață fără pilot Overlord în flota sa, deoarece acest serviciu se pregătește pentru experimentarea USV pe țărâm și pe mare.

Mariner este administrat de antreprenorul principal Leidos și construit de Gulf Craft în Louisiana. A fost livrat cu succes în martie. Se pare că a fost botezat pe 23 august la Academia Navală din SUA.

Este echipat cu capacități de nouă generație, inclusiv un sistem de comandă și control, un sistem unic de luptă Aegis virtualizat și un sistem de navigație autonom. După upgrade-uri și teste suplimentare, va pleca în California pentru a începe operațiunile în anul fiscal 23, a declarat reporterilor ofițerul executiv al programului Marinei, responsabil pentru nave de luptă mici și fără echipaj, contraamiralul Casey Moton.

Navele surori ale lui Mariner, numite Ranger și Nomad, au participat recent la exercițiul naval Rim of the Pacific desfășurat în Hawaii. Moton a spus că adăugarea Mariner la flota USV ar adăuga volum și noi funcții, pe măsură ce Marina învață mai multe despre operarea unei ambarcațiuni fără pilot și decide cum ar trebui să arate flota hibridă de nouă generație cu și fără pilot.

Planul de testare al Marinei include teste pe mare și pe uscat. În timpul testării la sol, Marina poate instala cu ușurință noi echipamente, poate efectua teste pentru faze mai lungi și în condiții mai bine controlate și poate actualiza sistemele mai ușor, pe măsură ce rezultatele testelor evidențiază remediile atât de necesare.

Marina are în cele din urmă șapte USV-uri de experimentat pe mare. Acestea includ Mariner, Overlord USV Vanguard, Nomad și Ranger. Overlord USV Vanguard este construit în Austal, SUA, de L3Harris; împreună cu prototipuri Medium USV – Sea Hunter și Sea Hawk, care au participat la RIMPAC, și o a treia navă de dimensiuni medii care are un contract cu L3Harris. Moton a susținut că este esențial să existe mai multe platforme pe mare pentru testare din cauza amplitudinii testării, lucrul cu sistemele diferiților furnizori pentru o mai bună percepție, control al mașinilor, autonomie și multe altele și testarea sarcinilor utile potențiale.

O nouă caracteristică încorporată în Mariner este de așteptat să permită testarea operațiunilor unice pe mare; Sistemul de luptă virtualizat Aegis va permite probabil Mariner să controleze încă un alt USV pe deplin.

Un oficial al programului a menționat că personalul USV Diviziei 1 din California, care ar putea utiliza în scurt timp USV-urile de la un centru de operațiuni fără pilot de pe uscat sau o navă marinei ca un distrugător, poate folosi Mariner ca navă de antrenament. Ei ar fi îmbarcați-o așa cum ar face pentru un distrugător și ar controla un alt USV manual din sistemul de luptă al Mariner. Un oficial USV Divizia 1 a putut lucra cu distrugătoare în timpul RIMPAC. Cu toate acestea, din cauza programelor aglomerate de desfășurare și antrenament, accesarea navelor de război pentru

experimente este departe de norma obișnuită. De aceea, oficialii speră că Mariner poate servi ca navă de instruire pentru personalul diviziei, deoarece înțeleg cum să angajeze un USV de pe o navă pe mare.

Când vine vorba de testarea la cheu, Moton a menționat că Marina continuă cu examinarea condusă de industrie a motoarelor pentru navele fără pilot, chiar dacă site-ul său autorizat de inginerie USV este acum în construcție la Naval Surface Warfare Center Philadelphia.

L3Harris se mândrește cu o fabrică de MUSV situată în Camden. Acesta va fi transferată la locația Marinei de peste râu, oferind ca serviciul să avanseze cu acele USV-uri. Marina este angajată într-un program uriaș de nave robotizate (cunoscut sub numele de LUSV). Ea cântărește valoarea navelor de dimensiuni medii cu abilitățile pe care dronele mici, în număr semnificativ, le pot aduce. Pe LUSV, diferite motoare potențiale sunt examinate la țârm de către vânzători - ceea ce pentru Moton este un lucru bun pentru dezvoltarea tehnologiei - și acea lucrare va fi mutată la Philly când va fi instalat noul centru de testare.

În ciuda testării, oficialii Marinei au menționat că personalul din industria comercială a depus deja multă muncă pentru a ajuta la maturizarea sistemelor de autonomie pe nave. În cazul designului inițial și autentic al lui Mariner, caracteristicile de autonomie au fost îmbunătățite pentru nava cu aprovizionare rapidă pentru a aduce materiale și oameni la orice platformă petrolieră cu un echipaj de șase pe barca de 194 de picioare.

Datorită importanței preexistente acordate autonomiei și redundanței pentru a susține un echipaj mic, nava a fost proiectată încorporând cinci jeturi de apă noi, fiecare cu trenurile și motoarele lor și cu capacitatea de a comuta între ele dacă a apărut o problemă. Motoarele Cummins au fost construite într-o manieră care ar putea evita schimbările de ulei - ceva care altfel ar împiedica USV-urile să funcționeze luni de zile fără membrii echipajului - folosind un sistem care arde automat uleiul de lubrifiere vechi și toarnă din nou ulei de lubrifiere nou. Marina a adăugat o rețea de cabluri care leagă senzorii la sistemele navei și permit sistemului de control al mașinilor să monitorizeze corpul, sistemele electrice și mecanice și să schimbe între sistemele redundante ori de câte ori este necesar.

Brian Fitzpatrick este principalul asistent manager de program al USV la biroul de programe pentru sisteme maritime fără pilot. El a menționat că Marina a strâns aproximativ 400 de terabytes de date de la Nomad, Ranger, Sea Hawk și Sea Hunter la RIMPAC și că biroul său va petrece următoarele câteva luni analizând datele pentru a avea o idee despre performanța sistemului pe mare și a perfecționa ceea ce tipul de date pe care doreau să le colecteze în curând. Fitzpatrick a menționat că Marina a așteptat cu nerăbdare să livreze prototipul final OUSV numit Vanguard, care preia designul original al Mariner și apoi îl extinde până la unul care se extinde până la 205 picioare, deoarece nava mai mare poate stoca mai mult combustibil și obține o autonomie mai mare. De asemenea, poate transporta sarcini utile mai grele.

Vanguard, potrivit lui Fitzpatrick, ar depăși limitele a ceea ce o navă de o astfel de clasă de mărime ar putea face pentru Marina. Designul programului-record al LUSV nu a fost încă finalizat, dar este de așteptat să fie mai mare decât Mariner și Vanguard. Moton și Fitzpatrick au menționat că testarea pe țârm și pe mare se va aplica în mod egal unui viitor LUSV și unui probabil MUSV din perspectivă inginerească.

Din punct de vedere al ocupării forței de muncă, Marina știe ce vrea de la LUSV - să servească drept lansator de rachete adjunct - dar examinarea va informa dacă transportul pachetelor și senzorilor de război electronic de pe o navă de o astfel de dimensiune merită deloc mare.

Moton a menționat că consideră că este sănătos pentru nivelurile superioare ale Marinei SUA să aibă această întrebare cu privire la cum pare să fie o flotă hibridă, atât cu echipaj, cât și fără echipaj. Și, în esență, oferă feedback și date despre conceptele operaționale care susțin discuția.

Sursa: <https://www.marineinsight.com/shipping-news/us-navy-christened-the-third-overlord-robot-vessel/>