

MS DAILY BRIEF – 29 august 2022

Cuprins

MS DAILY BRIEF – 29 august 2022.....	1
SUA au sporit furnizarea de arme către Ucraina prin transport maritim.....	1
Distrugătoare americane au traversat strâmtoarea Taiwan. Prima acțiune de forță a SUA după vizita lui Pelosi.....	1
Navele de război americane tranzitează strâmtoarea Taiwan, pentru prima dată de la vizita Pelosi.....	2
HII lasă chila viitorului portavion USS Enterprise (CVN 80).....	3
Turcia testează o rachetă de apărare aeriană SIPER.....	4
România a discutat impactul agresiunii Rusiei în privința exporturilor de cereale din Ucraina	5
Un număr record de nave au trecut prin porturile dunărene	7
Firma chineză de apărare preia ridicarea petrolului venezuelen pentru compensarea datoriilor	7
Șantierul naval chinez proiectează Smart Sail pentru nave maritime.....	9
China și India se luptă pentru apelul controversat al navei în Sri Lanka.....	10
12 noi bulker-uri de GNL vor fi echipate pentru a arde HFO	10
Primul portavion Vikrant din India, va fi pus în funcțiune pe 2 septembrie	11

SUA au sporit furnizarea de arme către Ucraina prin transport maritim

În ultimele luni, Statele Unite ale Americii au extins furnizarea de arme către Ucraina pe cale maritimă, nu pe calea aerului. Acest lucru este raportat de UNN cu referire la Washington Post. Deși aprovizionarea aeriană este mai eficientă, transportul maritim permite transportul unor volume mari de marfă, ceea ce oferă Kievului posibilitatea de a crea stocuri de arme.

„Transporturile de arme pe mare au început la câteva săptămâni după începutul invaziei ruse a Ucrainei, dar s-au extins semnificativ în primăvară, când Washingtonul a început să furnizeze Kievului obuziere și alte arme grele, ceea ce necesită un flux constant de muniție”, scrie WP.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193634>

Distrugătoare americane au traversat strâmtoarea Taiwan. Prima acțiune de forță a SUA după vizita lui Pelosi

Două nave de război americane traversează strâmtoarea Taiwan, a anunțat marina Statelor Unite. Radio România remarcă că este prima astfel de operațiune care are loc după ce tensiunile dintre Taiwan și China au crescut, în urma unei vizite a președintei Camerei Reprezentanților a SUA, Nancy Pelosi, în Taiwan, la începutul lunii august.

Potrivit CNN, este vorba despre distrugătoarele cu rachete ghidate USS Antietam și USS Chancellorsville.

Acțiunea are loc după tensiunile uriașe generate de vizita lui Nancy Pelosi în Taiwan, al treilea om în statul american și cel mai înalt oficial al SUA care a vizitat Taiwanul în ultimele decenii.

China a reacționat organizând exerciții militare la scară largă în zonă.

Washingtonul afirmă că cele două crucișătoare cu rachete ghidate demonstrează libertatea de navigare prin apele internaționale. Beijingul consideră astfel de acțiuni ca fiind provocatoare și susține că Taiwanul este parte integrantă a teritoriului chinez.

Amintim că în cursul zilei de ieri Ministerul Apărării taiwanez a anunțat că a detectat 21 de avioane și cinci nave chineze acționând în jurul Taiwanului, în contextul în care China își continuă exercițiile militare în apropierea insulei.

Începând din 4 august, China a organizat manevre militare de amploare, mobilizând avioane, nave și rachete balistice în șase sectoare din jurul insulei Taiwan, ca răspuns la vizita la Taipei a președintei Camerei Reprezentanților a Congresului SUA, Nancy Pelosi.

Problema Taiwanului

Taiwanul și China s-au despărțit în 1949, când forțele naționaliste conduse de Chiang Kai-Shek au fost nevoite să se retragă pe insula Taiwan, în urma înfrângerii în fața forțelor comuniste conduse de Mao. Astfel, aproape de sfârșitul războiului civil chinez din 1949, Partidul Comunist Chinez a înființat Republica Populară Chineză, răsturnând guvernul naționalist pe continentul chinez.

De atunci, atât Taiwanul cât și China susțin că sunt reprezentanții adevăratului stat chinez.

Ca urmare a politicii SUA de contracarare a URSS în timpul Războiului Rece, SUA au acceptat ca Republica Populară Chineză să ia locul Taiwanului în Consiliul de Securitate al ONU. Încă de atunci, de la finalul anilor 1970, Occidentul dă asigurări că respectă „principiul unei singure Chine”, dar rămâne angajat în susținerea Taiwanului.

<https://www.reuters.com/world/asia-pacific/exclusive-us-warships-carrying-out-taiwan-strait-passage-first-since-pelosi-2022-08-28/>

Navele de război americane tranzitează strâmtoarea Taiwan, pentru prima dată de la vizita Pelosi

Două nave de război ale marinei americane au navigat duminică prin apele internaționale în strâmtoarea Taiwan, prima operațiune de acest fel de la vizita în Taiwan a președintelui Camerei SUA, Nancy Pelosi, a infuriat China, care consideră insula drept teritoriu. Marina SUA, confirmând un raport Reuters, a declarat că crucișătoarele Chancellorsville și Antietam desfășoară

operațiunea în curs. Astfel de operațiuni durează de obicei între opt până la 12 ore și sunt monitorizate îndeaproape de armata chineză. În ultimii ani, navele de război americane și, uneori, cele din națiunile aliate, cum ar fi Marea Britanie și Canada, au traversat în mod obișnuit strâmtoarea, stârnind furia Chinei, care revendică Taiwanul împotriva obiecțiilor guvernului său ales democratic.

Călătoria lui Pelosi la Taiwan la începutul lunii august a înfuriat China, care a văzut-o ca pe o încercare a SUA de a se amesteca în afacerile sale interne. China a lansat ulterior exerciții militare în apropierea insulei, care au continuat de atunci. „Aceste nave (SUA) au tranzitat printr-un coridor în strâmtoarea care se află dincolo de marea teritorială a oricărui stat de coastă”, a spus Marina SUA. Operațiunea demonstrează angajamentul Statelor Unite față de un Indo-Pacific liber și deschis, iar armata americană zboară, navighează și operează oriunde permite legea internațională, a spus marina. Comandamentul Teatrului de Est al armatei chineze a spus că urmărește navele și le avertizează. „Trupele din teatru rămân în alertă maximă și sunt gata să împiedice orice provocare în orice moment”, a adăugat într-un comunicat. Ministerul Apărării din Taiwan a declarat că navele navighează în direcția sud și că forțele sale observă, dar că „situația este normală”.

Strâmtoarea îngustă Taiwan a fost o sursă frecventă de tensiune militară de când guvernul învins al Republicii Chineze a fugit în Taiwan în 1949, după ce a pierdut un război civil cu comuniștii, care au înființat Republica Populară Chineză. Vizita lui Pelosi în Taiwan a fost urmată aproximativ o săptămână mai târziu de un grup de alți cinci parlamentari americani, iar armata chineză a răspuns prin efectuarea mai multor exerciții în apropierea insulei. Senatorul Marsha Blackburn, un deputat american din comisiile Senatului pentru Comerț și Servicii Armate, a sosit joi în Taiwan, la a treia vizită a unui demnitar american în această lună, sfidând presiunile Chinei de a opri călătoriile. Administrația președintelui american Joe Biden a încercat să împiedice tensiunea dintre Washington și Beijing să se transforme în conflict, reiterând că călătoriile Congresului sunt de rutină.

Statele Unite nu au relații diplomatice formale cu Taiwan, dar sunt obligate prin lege să ofere insulei mijloacele de a se apăra. China nu a exclus niciodată folosirea forței pentru a aduce Taiwanul sub controlul său. Taiwanul spune că Republica Populară Chineză nu a condus niciodată insula și, prin urmare, nu are nicio pretenție asupra ei și că doar cei 23 de milioane de oameni din Taiwan pot decide viitorul lor.

Sursa: <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/exclusive-us-warships-carrying-out-taiwan-strait-passage-first-since-pelosi-2022-08-28/>

HII lasă chila viitorului portavion USS Enterprise (CVN 80).

HII lasă chila viitorului portavion USS Enterprise (CVN 80). HII, singurul constructor al Americii de portavioane cu propulsie nucleară și furnizor principal de tehnologii de apărare bazate pe misiuni, a sărbătorit ceremonia punerii chilei portavionului Enterprise (CVN 80) la divizia Newport News Shipbuilding pe 27 august 2022.

Medaliatele olimpice cu aur din SUA Simone Biles și Katie Ledecky sunt sponsorii navei. Ledecky a participat în persoană, în timp ce Biles a participat prin video, deoarece perechea a marcat prima etapă importantă în construcția portavionului.

În timpul ceremoniei, inițialele lui Biles și Ledecy au fost sudate pe o placă de oțel care va fi fixată permanent pe navă, semnificând relația de durată a sponsorilor cu constructorii naval și echipajul.

În observațiile sale, subsecretarul Marinei Erik Raven a subliniat importanța portavioanelor, făcând apel la constructorii de nave să recunoască importanța a ceea ce construiesc.

„Portavioanele noastre nu ar fi posibile fără proiectanții și constructorii chiar aici, la Newport News Shipbuilding. Fiecare membru al echipei de aici la Newport News poate fi sigur că fiecare tăietură de oțel, fiecare cheie întoarsă și fiecare provocare întâlnită pentru a o construi au fost pași către întărirea măreției noastre navale și naționale - mai ales atunci când această navă navighează în mare deschisă pentru a proteja interesele națiunii noastre.”

Subsecretarul Marinei Erik Raven Președintele NNS, Jennifer Boykin, a apreciat constructorii de nave calificați care construiesc Enterprise, subliniind angajamentul lor față de Marina și națiunea noastră ca singurul șantier naval capabil să construiască portavioane cu propulsie nucleară.

„Aceste femei și bărbați harnici iau 100.000 de tone de oțel și tehnologie și îl fac nu numai să plutească, ci să servească drept casă, loc de muncă și scut pentru marinarii marinei noastre”, a spus Boykin mulțimii. „Construcția navală necesită disciplină, precizie și un impuls neîncetat pentru excelență, pe care nu o putem lăsa niciodată să se clatine, deoarece marinarii noștri și familiile lor depind de noi.”

De asemenea, Boykin i-a recunoscut pe toți veteranii prezenți de pe navele anterioare ale Marinei SUA care au fost numite Enterprise, inclusiv CV 6 și CVN 65, ambele construite la NNS.

CVN 80 va fi a noua navă a Marinei SUA care poartă numele Enterprise. Cel mai recent, CVN 65, a fost primul portavion cu propulsie nucleară din istorie. Deja, 20.000 de kilograme de oțel din CVN 65 au fost încorporate în modulele pentru CVN 80. Când sunt complet construite, peste 35.000 de kilograme de oțel din CVN 65 vor trăi în CVN 80, asigurând ca moștenirea Enterprise continuă.

CVN 80 este al treilea portavion din clasa Gerald R. Ford. Conceput pentru a înlocui portavioanele din clasa Nimitz, clasa Ford are o nouă centrală nucleară, o punte reproiectată, catapulte electromagnetice, mișcare îmbunătățită a armelor, o punte de zbor îmbunătățită pentru a sprijini o eficiență operațională sporită și o marjă de creștere pentru tehnologiile viitoare.

Pe măsură ce America recunoaște moștenirea de 100 de ani a portavioanelor în acest an, toate portavioanele care operează astăzi în flota marinei americane au fost construite la NNS.

Enterprise este primul portavion nu numai proiectat digital, ci și construit digital folosind instrucțiuni vizuale de lucru pe laptopuri și tablete, mai degrabă decât desene pe hârtie. Procesele de construcție pe transportatorii din clasa Ford, inclusiv Enterprise, sunt activate prin învățarea forței de muncă care a avut loc pe USS Gerald R. Ford (CVN 78) și John F. Kennedy (CVN 79). Enterprise este primul dintr-o achiziție de două portavioane pentru Marină, cu lucrări în curs și la NNS pentru a doua, Doris Miller (CVN 81).

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/hii-lays-keel-of-future-uss-enterprise-cvn-80-aircraft-carrier/> și <https://news.usni.org/>

Turcia testează o rachetă de apărare aeriană SIPER

Agenția Turcă pentru Industria de Apărare (SSB) a anunțat că racheta de apărare aeriană „SIPER” a fost testată cu succes în poligonul de tragere Sinop, pe 26 august 2022.

Tragerea test a rachetei sol-aer SIPER, care va forma coloana vertebrală a apărării aeriene a Turciei în viitorul apropiat, a fost efectuată de producătorul turc de rachete Roketsan în cooperare cu Aselsan și Consiliul de Cercetare Științifică și Tehnologică din Turcia (TUBITAK). SALVIE). În timpul tragerii de test, drona supersonică fără pilot (Banshee 80) a fost detectată de radarul EIRS produs de Aselsan, iar racheta a lovit ținta la o rază de acțiune de peste 90 de kilometri și o altitudine de peste 26.000 de picioare. Prima lansare de probă a rachetei SIPER Block-0 a fost efectuată în noiembrie 2021.

Care este relația SIPER cu Marina Turcă?

Deși nu există nicio declarație oficială, viitorul distrugător de apărare aeriană TF-2000 al marinei turce, programat să intre în serviciu după 2027, este de așteptat să fie înarmat cu sistemul de apărare aeriană SIPER. În acest caz, pentru TF-2000 ar putea fi luate în considerare alte variante ale rachetei SIPER (poate Block-2 sau Block-3) cu rază de acțiune crescută. După ce SUA au rupt parteneriatul cu Turcia pentru proiectul F-35 și au impus sancțiuni CAATSA asupra Turciei din cauza achiziționării sistemului rusesc de apărare aeriană S-400, Turcia s-a concentrat pe soluții locale pentru proiecte majore. În acest caz, Roketsan a accelerat dezvoltarea MIDLAS, un sistem de lansare vertical indigen, iar prima livrare a MIDLAS este de așteptat să fie finalizată înainte ca TCG Istanbul să intre în funcțiune, programată pentru 2023.

MIDLAS va putea găzdui și lansa o varietate de rachete, inclusiv rachete de apărare aeriană a familiei HISAR, care formează baza SIPER (fostul nume SIPER este HISAR-U, care înseamnă HISAR cu rază lungă de acțiune).

Prin urmare, rachetele SIPER lansate de la MIDLAS VLS cu 64 de celule par a fi o soluție compatibilă pentru distrugătoarele TF-2000. Pe de altă parte, Turcia este în prezent în discuții cu Franța și Italia pentru sistemul de apărare antiaeriană EUROSAM SAMP/T, dar nu există încă un acord. Dacă părțile ar ajunge la un acord, racheta ASTER 30 ar putea fi o altă opțiune pentru TF-2000.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/turkiye-test-fires-siper-area-air-defence-missile/>

România a discutat impactul agresiunii Rusiei în privința exporturilor de cereale din Ucraina

Ministrul Afacerilor Externe, Bogdan Aurescu, l-a primit, duminică, la sediul MAE, pe secretarul general al Organizației Maritime Internaționale (OMI), Kitack Lim, discuțiile vizând impactului agresiunii Federației Ruse în privința exporturilor de cereale din Ucraina pe cale maritimă, care afectează securitatea alimentară la nivel global, precum și libertatea de navigație în Marea Neagră. Potrivit unui comunicat al MAE, cei doi oficiali au discutat cu privire la stadiul implementării Acordului privind cerealele din Ucraina - Black Sea Grain Initiative, încheiat la Istanbul, la 22 iulie 2022, ca urmare a acceptării de către Ucraina, Federația Rusă și Turcia a planului în acest sens al secretarului general al ONU, Antonio Guterres.

Ministrul Bogdan Aurescu a reafirmat importanța implementării acestui acord conform angajamentelor asumate de părți, menționând necesitatea asigurării unui transport maritim sigur în Marea Neagră, în lipsa căruia securitatea alimentară la scară globală este amenințată, precizează sursa citată.

Totodată, șeful diplomației române a atras atenția asupra importanței asigurării libertății de navigație în Marea Neagră și a siguranței transportului maritim, "inclusiv prin acțiunea comunității



internaționale, în contextul măsurilor restrictive extinse introduse unilateral de Federația Rusă sub pretextul derulării acțiunilor militare și al prezenței minelor marine".

Bogdan Aurescu a reafirmat sprijinul acordat de România Ucrainei

Bogdan Aurescu a reafirmat sprijinul acordat de România Ucrainei "în contextul agresiunii nejustificate, neprovocate și ilegale a Rusiei împotriva statului vecin", menționând că acesta este centrat pe ajutorul umanitar oferit celor peste 2,1 milioane de refugiați ucraineni care au intrat în țara noastră și pe măsurile de facilitare a exporturilor ucrainene de cereale.

Ministrul Aurescu a prezentat demersurile autorităților române pentru facilitarea transportului și tranzitului cerealelor ucrainene către piețele internaționale, inclusiv prin porturile românești de pe Dunăre și Portul Constanța de la Marea Neagră, subliniind că, în ultimele luni, peste 3,4 milioane de tone de cereale din Ucraina au fost expediate prin România în întreaga lume.

El a dat asigurări că "țara noastră va rămâne angajată, împreună cu partenerii europeni și globali, să joace un rol important în facilitarea exporturilor de cereale din Ucraina, pentru asigurarea securității alimentare globale".

De asemenea, ministrul român de externe a prezentat eforturile României de a promova conectivitatea în regiunea Mării Negre, menționând printre altele demersurile din ultimii ani de a crea unui coridor de transport de mărfuri între Marea Caspică și Marea Neagră, cu implicarea Georgiei, Azerbaidjanului și Turkmenistanului, respectiv de creare a unei conexiuni directe între porturile georgiene și Portul Constanța.

Aurescu a subliniat "impactul profund negativ al conflictelor prelungite din regiune și al războiului ilegal și ilegitim al Rusiei contra Ucrainei asupra eforturilor de dezvoltare economică a regiunii Mării Negre și de punere în valoare a potențialului economic excepțional al acesteia".

"Totodată, ministrul Bogdan Aurescu a prezentat, în calitate sa de membru al Comisiei ONU de Drept Internațional și de co-președinte al Grupului de Studiu al acestui organism onusian privind Sea-Level Rise in relation to International Law (Creșterea nivelului mărilor și oceanelor în relație cu dreptul internațional), stadiul lucrărilor pe acest subiect și a discutat cu secretarul general al OMI potențialul de cooperare cu Comisia ONU de Drept Internațional pe aspecte de interes comun legate de acest subiect important pentru un mare număr de state membre ONU", mai arată MAE.

La rândul său, secretarul general Kitack Lim a exprimat aprecierea pentru eforturile întreprinse de România pentru facilitarea exporturilor ucrainene de cereale, în contextul agresiunii ruse asupra statului vecin, și pentru maniera de gestionare a acestei situații complexe, precizează MAE.

OIM a încurajat România să continue implicarea activă în aceste demersuri

Oficialul OIM a încurajat România să continue implicarea activă în aceste demersuri, subliniind poziția strategică a țării noastre la Marea Neagră, cu rol important în vederea facilitării securității maritime și pentru continuarea exporturilor de cereale din Ucraina.

De asemenea, el a subliniat potențialul economic al Mării Negre, inclusiv în domeniul turismului.

Potrivit MAE, "secretarul general al OMI a apreciat eforturile Comisiei ONU de Drept Internațional și ale Grupului de Studiu al acesteia, co-prezidat de ministrul Aurescu, pe subiectul

Sea-Level Rise in relation to International Law, exprimând disponibilitatea de cooperare pe temele de interes comun cu Organizația Maritimă Internațională, care are deja pe agenda sa aspecte care se referă la impactul schimbărilor climatice (creșterea nivelului mărilor și oceanelor fiind un efect direct al acestora) asupra mărilor și oceanelor".

Secretarul general al Organizației Maritime Internaționale va efectua o vizită în Portul Constanța, mai precizează MAE.

Un număr record de nave au trecut prin porturile dunărene

Pe parcursul zilei trecute, 11 nave cu 45.000 de tone de cereale au trecut în direcția porturilor ucrainene dunărene. Acest lucru a fost raportat de Ministerul Infrastructurii al Ucrainei pe Facebook, relatează Ukrinform. „În ziua trecută, pe 27 august, 11 nave cu un volum total de 45.000 de tone au trecut prin gura Bystrei și canalul românesc Sulina în direcția porturilor ucrainene dunărene („Izmail”, „Reni” și „Ust- Dunaisk”). Aceasta este o cifră record din 24 februarie, începutul invaziei pe scară largă a Rusiei”, se arată în mesaj. În special, se raportează că 7 nave au trecut prin gura Bystre a căii navigabile Dunăre-Marea Neagră, iar 4 prin Canalul Românesc Sulina. Potrivit ministrului infrastructurii, Oleksandr Kubrakov, peste 4 milioane de tone de cereale au fost transportate prin porturile dunărene din martie - în prezent, aceasta este mai mult decât toate celelalte moduri de transport. Ministerul Infrastructurii continuă să îmbunătățească logistica exporturilor pe Dunăre — se creează condiții pentru comunicarea nestingherită între porturi pe calea ferată, inclusiv prin furnizarea de conexiuni feroviare directe. „Dacă se fac investiții sistematice și se implementează programul de modernizare a porturilor de pe Dunăre, este posibilă creșterea capacității acestora la 25 de milioane de tone de marfă pe an. Apropos, un proiect comun al Ministerului Infrastructurii și BERD privind studiul logisticii de export în Basarabia a început deja. În două luni, vom primi propuneri de planificare a investițiilor publice, public-private și private, proiecte internaționale și proiecte finanțate de organizații financiare internaționale”, a menționat Kubrakov.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193638>

Firma chineză de apărare preia ridicarea petrolului venezuelean pentru compensarea datoriilor

China a încredințat unei firme de stat axate pe apărare să livreze milioane de barili de petrol venezuelean, în ciuda sancțiunilor americane, parte a unui acord pentru a compensa datoria de miliarde de dolari a Caracasului față de Beijing, potrivit a trei surse și a datelor de urmărire a navelor tanc.

China National Petroleum Corp (CNPC) a încetat să transporte petrol venezuelean în august 2019, după ce Washingtonul a înăsprit sancțiunile asupra exportatorului sud-american. Dar a continuat să-și găsească drumul către China prin intermediul comercianților care au redenumit combustibilul drept malaiezia, a raportat Reuters. Din noiembrie 2020, China Aerospace Science and Industry Corp (CASIC) transportă țiței venezuelean pe trei tancuri pe care le-a achiziționat în acel an de la PetroChina, vehiculul listat al CNPC, au spus sursele.

Țițeiul este depozitat într-o fermă de rezervoare pe care a preluat-o tot de la PetroChina, au spus sursele. Cele trei tancuri CASIC se încarcă în Venezuela, cu transponderele lor active, permițând urmărirea terților, au arătat datele Eikon.

Compania a preluat 13 transporturi cu un total de aproximativ 25 de milioane de barili de petrol, inclusiv două nave care urmează să sosească în China în septembrie, conform programelor de încărcare ale companiei petroliere de stat venezuelene PDVSA și datele de urmărire a tancurilor de la Refinitiv și Vortexa Analytics.

Cele 13 transporturi, în valoare de aproximativ 1,5 miliarde de dolari la prețurile pentru țițeiul Mery de calitate emblematică din Venezuela, au fost declarate „țiței” la vama chineză, fără a specifica originea, a spus una dintre surse.

„Aceste transporturi sunt strict sub un mandat guvernamental, în care CASIC a fost desemnat să mute petrolul ca plată pentru a compensa datoria Venezuelei (față de China)”, a spus persoana.

Cele trei surse au vorbit sub rezerva anonimatului din cauza sensibilității subiectului. Fără a comenta despre compensarea datoriilor, Ministerul de Externe al Chinei a declarat vineri că cele două națiuni sunt angajate în cooperare în ceea ce privește „petrolul pentru bunuri umanitare”. „Cooperarea răspunde nevoilor actuale ale Venezuelei și este, de asemenea, în conformitate cu principiile umanitare”, a spus un purtător de cuvânt al ministerului, adăugând că China se opune sancțiunilor unilaterale și jurisdicției cu braț lung ale SUA. Departamentele media de la CASIC și Administrația Generală a Vămirilor Chineze nu au răspuns solicitărilor de comentarii. Un reprezentant al CNPC a refuzat să comenteze.

O a doua sursă a spus că, deși o parte din fiecare marfă plătește datoria, alte bunuri, cum ar fi vaccinurile COVID-19, sunt și ele scăzute din vânzările de țiței.

„Toți banii din venituri rămân în China. Ministerul de Externe al Venezuelei este responsabil de conciliere și răspundere”, a spus această persoană.

Cu aproximativ 42.000 de barili pe zi, aceste transporturi au crescut petrolul venezuelean total către China la aproximativ 420.000 bpd între ianuarie și iulie a acestui an, echivalentul a aproximativ 3% din consumul Chinei, potrivit Emma Li, analist la Vortexa, care urmărește astfel de fluxuri. China nu a raportat oficial niciun import de țiței din Venezuela din octombrie 2019. Datoria Venezuelei datează din 2007, epoca președintelui de atunci Hugo Chavez, când țara a împrumutat peste 50 de miliarde de dolari de la Beijing în cadrul acordurilor de împrumut pentru petrol. Reuters nu a putut stabili cât de mult din datoria Venezuelei rămâne restante. În august 2020, Beijingul a fost de acord să prelungească o perioadă de grație pentru împrumuturi de 19 miliarde de dolari, a raportat Reuters, dar China și Venezuela nu au spus dacă această perioadă s-a încheiat.

CANAL VERDE

China, cel mai mare cumpărător de petrol din lume, a beneficiat în ultimii ani de aprovizionarea cu petrol mai ieftină din Iran și Venezuela și, în ultimele luni, a intensificat importurile din Rusia pe fondul relațiilor acru cu Washingtonul. Țara își gestionează importurile de țiței în cadrul unui sistem rigid de cote pentru rafinării calificate. Expedițiile CASIC sunt o excepție, fără cotă, a spus prima sursă.

„Ei intră în China pe un canal verde special”, a spus persoana. PDVSA și ministerele de petrol și afaceri externe ale Venezuelei nu au răspuns solicitărilor de comentarii.

Departamentul de Trezorerie al SUA, care aplică sancțiunile, a refuzat să comenteze. CASIC, care a început în 1956 ca o structură de cercetare în domeniul apărării care a dezvoltat prima rachetă din China, sa extins de-a lungul deceniilor într-un conglomerat de apărare specializat în tehnologia spațială. A fost ales pentru problema petrolului deoarece este puternic din punct de vedere politic și are o expunere financiară globală limitată, făcându-l mai puțin vulnerabil la sancțiuni, a spus

prima sursă. Compania a lucrat din 2015 cu giganți petrolieri de stat, inclusiv CNPC și Sinopec, în producția de echipamente petroliere, tehnologie digitală și proiecte de peste mări, potrivit site-urilor companiei.

TRANSFER TANCURI, DEPOZITARE

Transporturile de petrol din Venezuela ale CASIC sunt transportate de trei Very Large Crude Carriers - Xingye, Yongle și Thousand Sunny-, conform programelor de încărcare ale PDVSA și urmărirea navelor de către Vortexa și Refinitiv. CASIC a preluat navele de la PetroChina în 2020, la scurt timp după ce PetroChina a preluat controlul asupra acestora după o dispută legală cu PDVSA privind activele implicate într-un faliment al unei asocieri mixte, au declarat două surse pentru Reuters. PetroChina a declarat pentru Reuters în 2020 că a transferat navele, dar a refuzat să spună cui. De asemenea, PetroChina a transferat către CASIC o fermă de rezervoare cu sediul în orașul de coastă de est Ningbo, unde sunt livrate transporturile, au adăugat sursele. Toate încărcăturile petroliere venezuelene primite de CASIC au fost inițial preluate din portul Jose de Cirrostrati Technology Co Ltd, o firmă fără antecedente în comerțul cu petrol, acționând ca intermediar doar pentru aceste mărfuri, conform programelor PDVSA. Cirrostrati nu a putut fi contactat pentru comentarii. Reuters nu a putut găsi informații despre înregistrarea sau încorporarea companiei și nici să determine în mod independent alte legături între Cirrostrati și CASIC. Petrolul livrat de CASIC este consumat în mare parte de rafinăriile independente din China, care s-au bazat din ce în ce mai mult pe țiței mai ieftin din Iran și Venezuela și, mai recent, Rusia pentru a menține operațiunile.

O rafinărie independentă a declarat că i s-a oferit petrolul la 8 dolari pe baril sub valoarea de referință a țițeiului Brent, față de o reducere de peste 30 de dolari pentru țițeiul de calitate similară comercializat ca export malaiezian.

„Este mai costisitor, dar este bine că guvernul se ocupă acum de aceste provizii venezuelene, ceea ce ne scutește de multe bătăi de cap logistice și de riscuri legate de sancțiuni”, a spus un director al rafinăriilor. (Reuters - Reportaj de Chen Aizhu în Singapore și Marianna Parraga în Houston.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/chinese-defense-firm-takes-lifting-499043>

Șantierul naval chinez proiectează Smart Sail pentru nave maritime

Jiangnan Shipbuilding din China a devenit cea mai recentă dintr-o serie de companii care au prezentat modele de propulsie asistată de vânt pentru nave mari de ocean. Șantierul naval raportează că și-a dezvoltat intern sistemul de vele inteligente și că se bazează pe o platformă de calcul de înaltă performanță care evaluează proprietățile aerodinamice ale velei și permite selectarea parametrilor profilului aerodinamic.

Mai multe companii din Europa au început deja teste pe prototipuri de vele concepute pentru a reduce consumul de combustibil și emisiile rezultate. Michelin și Chantiers de l'Atlantique din Europa și Mitsui O.S.K. Lines (MOL) în Japonia dezvoltă, de asemenea, concepte pentru vele. Designurile pentru vele sunt în plus față de velele pentru propulsie, care au fost deja demonstrate cu succes pentru a valorifica energia eoliană.

În colaborare cu Șantierul Naval Oshima, MOL a instalat o velă rigidă pe un bulker care urmează să intre în funcțiune la sfârșitul acestui an, în timp ce companiile au plasat comenzi suplimentare pentru bulkererele echipate cu vele lor rigide telescopice.

Conceptul Intelligent Sail Bost de la Jiangnan este autonom și controlabil de o platformă tehnologică care ajustează automat suprafața velei în funcție de modificările vitezei vântului și ale unghiului de direcție a vântului pe traseu. Tehnologia folosită pentru rotirea velei asigură eficiența maximă, în timp ce utilizarea echipamentului sistemului de control automat reduce cerințele pentru echipaj. Vela poate fi coborâtă automat în înălțime în funcție de condițiile vântului și se retrage liber în funcție de cerințele tirajului de aer. În condiții de mare agitată, nava poate depozita rapid vela pentru a asigura siguranța navei. Materialul de suprafață al velei este realizat din materiale compozite polimerice, iar designul ușor al întregii vele asigură rezistența structurală a sistemului sub presiunea vântului.

Designul ușor și modular înseamnă, de asemenea, că vela poate fi montată fără șantierul naval. Jiangnan raportează că vela sa inteligentă va produce o economie de patru procente a energiei consumate. Șantierul naval a spus că lucrează, de asemenea, la un design modular al sistemului de pânze pentru a găzdui diferite tipuri și dimensiuni de nave.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/chinese-shipyard-designs-smart-sail-for-ocean-going-ships>

China și India se luptă pentru apelul controversat al navei în Sri Lanka

India și China au făcut schimb de insulte pentru interesele lor divergente în Sri Lanka, după ce o navă de cercetare științifică chineză controversată a sosit națiunea insulară, în ciuda preocupărilor de securitate din New Delhi. Sri Lanka „are nevoie de sprijin, nu de presiuni nedorite sau de controverse inutile pentru a servi agendei unei alte țări”, a declarat ambasada Indiei din Colombo pe Twitter sâmbătă seara, făcând referire la tulburările politice și economice în curs cu care națiunea se luptă deja după ce nu și-a plătit datoria pentru prima dată.

„Obstrucția externă bazată pe așa-numitele „preocupări de securitate”, dar fără nicio dovadă din partea anumitor forțe este de facto o interferență profundă în suveranitatea și independența Sri Lanka”, a scris misiunea chineză.

„Unele țări, departe sau aproape, oferă întotdeauna scuze fără temei pentru a agresa Sri Lanka și călca în picioare suveranitatea și independența Sri Lanka în mod repetat”, se spune, fără a numi direct India.

Sri Lanka a autorizat nava Yuan Wang 5 să acosteze în portul Hambantota în perioada 16 - 22 august, după ce a amânat inițial o solicitare din partea ambasadei chineze de a permite navei să efectueze un apel la mijlocul lunii august în scopul reprovizionării.

Ministerul Afacerilor Externe din India a declarat luna trecută că mișcările navei ar putea avea un impact asupra securității și intereselor sale economice. Portul Hambantota în care a oprit nava a fost afectat de controverse, guvernul din Sri Lanka fiind nevoit să se împrumute masiv pentru a-l construi. Când Sri Lanka nu a putut rambursa împrumuturile, a acordat Chinei un contract de închiriere de 99 de ani pentru facilitarea pentru reducerea datoriilor. Sri Lanka negociază în prezent cu Fondul Monetar Internațional pentru asistență pe fondul celei mai grave crize economice.

Sursa: <https://gcaptain.com/china-india-spar-over-controversial-ships-call-in-sri-lanka/>

12 noi bulker-uri de GNL vor fi echipate pentru a arde HFO

Operatorul independent de bulker Himalaya Shipping plănuiește să instaleze scrubere (Sistem de epurare compus dintr-un grup divers de dispozitive de control al poluării aerului care pot fi utilizate pentru a îndepărta unele

particule și/sau gaze din fluxurile de evacuare industriale) pe o flotă de 12 bulker-uri Newcastlemax alimentate cu GNL, aflate în prezent în construcție la New Times Shipyard (NTS) din China.

Instalația recunoaște realitatea energiei GNL cu dublu combustibil astăzi: GNL este atât de scump încât majoritatea navelor oceanice alimentate cu GNL au trecut la VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oils).

Adăugarea unui scrubber de sulf - deși nu este necesar pentru funcționarea cu GNL - va permite acestor bulker-uri să funcționeze cu combustibilul convențional la cel mai mic cost, HFO. Himalaya, care a fost listată în aprilie la bursa Euronext Expand, a încheiat în ultimele luni un contract de vânzare-leaseback pentru a asigura finanțarea noilor construcții. Navele vor livra în 2023-24.

După instalarea scrubberelor, navele vor avea capacitatea de a fi alimentate cu gaz natural lichefiat (GNL), păcură cu conținut scăzut de sulf (LSFO) sau păcură cu conținut ridicat de sulf (HSFO). Himalaya spune că instalarea de scrubere oferă „o flexibilitate semnificativă crescută pentru clienții săi și va fi valoroasă în discuțiile de angajare în curs”.

Pe baza prețului curent la vedere al LSFO față de păcură grea (HFO) în Singapore, se estimează că investiția în scrubber va oferi un beneficiu total de 7.500 USD pe zi atunci când navighează.

Pe baza cotei estimate a companiei din beneficiul scrubber, investiția este de așteptat să fie rambursată în mai puțin de un an și jumătate.

„Conducerea și consiliul de administrație ar dori să-și exprime aprecierea față de NTS, care își arată disponibilitatea și capacitatea de a face modificări în timpul procesului de construcție, subliniind cooperarea excelentă dintre constructori și companie”, a declarat Herman Billung, CEO Himalaya Shipping.

Cele 12 nave vrac Newcastlemax de 208.000 dwt sunt proiectate pentru a arde GNL ca combustibil primar și au motor de înaltă presiune MAN de ultimă generație și generator cu arbore în linie. Se estimează că navele reduc emisiile de gaze cu efect de seră cu aproximativ 60% pe tonă/milă, comparativ cu un Capesize standard de 180.000 dwt construit în 2013, datorită capacității mai mari de transport de marfă.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/12-new-lng-bulkers-will-be-equipped-to-burn-hfo>

Primul portavion Vikrant din India, va fi pus în funcțiune pe 2 septembrie

Narendra Modi, prim-ministrul Indiei, va inaugura, pe 2 septembrie, Vikrant – primul portavion construit autohton din India – incluzând națiunea într-un grup select de țări care ulterior vor produce portavioane cu o deplasament de peste 40.000 de tone.

Se așteaptă ca Vikrant să devină operațional după punerea în funcțiune, a menționat joi Marina. Marina a mai subliniat că India are capacitatea de a construi încă un portavion autohton. Acest lucru ar oferi țării trei portavioane în afară de INS Vikramaditya și IAC Vikrant, care nu a fost încă pus în funcțiune. Dar, aprobarea guvernului central este încă în așteptare pentru a treia navă. În timp ce cinci procese au fost executate pentru Vikrant, un alt proces va avea loc în noiembrie anul acesta. Marina a adăugat că Vikrant este de așteptat să efectueze testele până la jumătatea anului 2023.

Punerea chilei lui Vikrant a fost executată în 2009, nava a fost lansată în 2013 (în jurul lunii august), testele pe mare au început în 2021 (în jurul lunii august), iar nava a fost livrată în 2022 (în jurul lunii iulie).

În timpul unei conferințe de presă de joi, șeful adjunct al Statului Major Naval, Satish Namdeo Ghormade, a menționat că punerea în funcțiune a lui Vikrant a fost crucială în stabilirea Marinei Indiei ca Marine Blue Water. El a adăugat în continuare că portavionul va asigura securitatea și siguranța în regiunea Indo-Pacific. Se pare că adjunctul a lăudat construcția Vikrantului și s-a referit la ea ca fiind efortul națiunii.

Viceșeful a menționat, de asemenea, că 18 state indiene și teritoriile Uniunii au furnizat componente esențiale, subliniind că Vikrant a avut succes cu 76% indigenizare.

Unele orașe care au trimis piese includ Kolkata, Jalandhar, Ambala, Daman, Kota, New Delhi și Pune. Biroul de proiectare al navelor de război al Marinei a proiectat Vikrant. A fost construit la șantierul naval Cochin. Echipat cu 32 de MRSAM și o deplasament de aproximativ 42.800 de tone Vikrant are 32 de rachete sol-aer cu rază medie de acțiune (MRSAM). De asemenea, este încărcat cu CIWS AK 630; acestea sunt sisteme de arme apropiate. De asemenea, va opera Kavach, un sistem indian de momelă navală antirachetă care derutează rachetele ghidate cu laser de la țintele lor precise. Vikrant vine cu o capacitate de a ține un mix de 30 de elicoptere și avioane. Are o deplasament de aproximativ 42.800 de tone. Vikrant va putea găzdui aproape 1600 de membri ai echipajului. Nava are o viteză de croazieră de aproximativ 18 noduri și o viteză maximă de 28 de noduri. Distanța maximă de navigație este de aproximativ 7.500 Mm.

76% din indigenizare

Se pare că Vikrant a implicat peste 100 de IMM-uri și producători indigeni de echipamente originale. În plus, peste 500 de subcontractanți și industrii auxiliare indiene au fost implicați în procedura de fabricație. Organizația de cercetare și dezvoltare Defence și Steel Authority of India Limited au dezvoltat oțelul pentru navă. Sistemul de management al luptei IAC, sistemul de distribuție a energiei, rețeaua de date, suita de război electronic și sistemul integrat de management al platformei au fost construite la nivel local. Tata Advanced Systems a construit sistemul de management al luptei. În același timp, Bharat Electronics a ajutat cu suita de război electronic și rețeaua de date, rețeaua de alimentare a fost de L&T, iar sistemul integrat de management al platformei a fost de Bharat Heavy Electricals.

Sursa: <https://www.marineinsight.com/shipping-news/indias-first-ever-aircraft-carrier-vikrant-to-be-commissioned-on-2nd-september/>