

Cuprins

UCRAINA	1
Aranjamente cheie	1
O macara plutitoare a explodat.....	3
Invadatorii ruși au distrus două faruri unice în Khersonshyn.....	3
RUSIA.....	4
Serviciile de informații militare britanice: Flota rusă din Marea Neagră, slăbită de atacul asupra Sevastopolului.....	4
Doctrina navală a Rusiei: traducere în sens și bani.....	4
INTERNAȚIONAL	8
Viitorul „USNS Apalachicola” ar putea deveni prima navă autonomă a Marinei	9
Creșterea optimismului crește nivelul fericirii navigatorilor	9
ROMÂNIA	11
Drogurile și portul Constanța	11

UCRAINA

Aranjamente cheie

Lloyd's LONDRA, 1 aug (Reuters) – Aranjamente cheie, inclusiv procedurile pentru nave, trebuie încă elaborate înainte ca navele goale să poată intra și să ridice mărfuri din Ucraina folosind noul coridor de cereale, a declarat luni un oficial înalt al asigurărilor maritime din Londra. Turcia și Organizația Națiunilor Unite au intermediat luna trecută un acord de export de cereale și îngurășăminte între Rusia și Ucraina – o descoperire diplomatică rară într-un conflict care continuă fără nicio soluție în vedere.

„Procedurile standard de operare pentru nave încă trebuie să fie elaborate și există probleme legate de echipaj care trebuie rezolvate”, a declarat Neil Roberts, șeful departamentului maritim și aviației la Lloyd's Market Association, pentru Reuters. „Există o cale de parcurs”, a spus Roberts, a cărei asociație reprezintă interesele tuturor companiilor de subscriere de pe piața asigurărilor Lloyd's din Londra.

Companiile de transport maritim și asigurătorii care acoperă navele trebuie să fie asigurați că călătoria este sigură, fără amenințarea cu mine sau atacuri atât asupra navelor, cât și asupra echipajelor acestora. Acestea sunt de obicei acoperite în practicile maritime acceptate cunoscute ca proceduri de operare standard. Procedurile standard de operare vor fi finalizate în curând și vor fi apoi făcute publice, a declarat luni purtătorul de cuvânt al ONU, Stephane Dujarric. Oficialii militari turci, ruși și ucraineni, lucrând cu o echipă a ONU, au înființat un Centru Comun de Coordonare (JCC) la Istanbul pentru a permite transportul alimentelor și îngurășămintelor de către nave comerciale din Odesa, Chornomorsk și Yuzhny - trei porturi cheie ucrainene din Marea Neagră . Navele care intră pentru a colecta o marfă vor trebui să fie inspectate de JCC într-un port turcesc, spre deosebire de navele aflate deja în porturile ucrainene care așteaptă să plece. „Noile nave prezintă un set diferit de provocări logistice și acest lucru va dura câteva zile. Acesta este ceva cu care JCC Istanbul încă se luptă”, a spus Roberts. „Trebuie să avem răbdare pentru a aștepta evoluții, deoarece acesta este încă un conflict viu.” Nava Razoni, sub pavilion Sierra Leone, care transporta cereale, a părăsit portul ucrainean Odesa către Liban, luni mai devreme, în baza unui acord de trecere în siguranță – prima plecare de când invazia rusă a blocat transportul prin Marea Neagră în urmă cu cinci luni. Nava se afla în interiorul Ucrainei de câteva luni.

„*Rămâne un caz de progres constant, dar prudent*”, a spus Roberts despre plecarea lui Razoni. Roberts a spus că Comitetul mixt de război al Lloyd's Market, ale cărui îndrumări privind zonele cu risc ridicat sunt urmărite îndeaproape și influențează considerentele asigurătorilor cu privire la primele de asigurare, sa întâlnit luni mai devreme pentru a împărtăși informații despre situație, adăugând că piața așteaptă mai multe detalii cu privire la procedurile de intrare. nave către Ucraina.

Aproximativ 80 de nave rămân blocate în Ucraina, iar evacuarea majorității membrilor echipajului lor înseamnă că este nevoie de mai mulți navigatori în regiune pentru a pune în mișcare mărfurile. Roberts a spus că acele nave aveau acoperire dacă nu a expirat și trebuie re negociate. Piața de asigurări din Londra a plasat întreaga regiune pe o listă cu risc ridicat, ceea ce înseamnă costuri crescute pentru transporturi. „*Siguranța navigatorilor și a lucrătorilor portuari trebuie să rămână o prioritate*”, a spus Chris Oliver, de la Asociația Internațională a Camerei Naționale. „*Încă rămâne multă muncă pentru a ne asigura că putem exporta în siguranță cele aproximativ 5 milioane de tone de cereale pe lună propuse de ONU. Aceasta va fi o provocare, dar industria noastră este rezistentă și este obișnuită să mențină fluxul comercial, indiferent de situație.*”

Evidențiind riscurile mai ample care urmează, duminică seara, cu doar câteva ore înainte ca nava să navigheze, armata română a efectuat o explozie controlată a unei mine navale care deplasase aproape de țărul țării la Marea Neagră, a declarat ministerul apărării. Ministerul Apărării al României a declarat că mina pe care a detonat duminică, a doua exploatăată de armata română din martie, se afla în derivă la aproximativ două mii marine de malul românesc.

Sursa: https://gcaptain.com/shipping-procedures-into-ukraine-still-not-ready-lloyds-official-says/?subscriber=true&goal=0_f50174ef03-2fef98581f-139869041&mc_cid=2fef98581f&mc_eid=9c3143fd22

O macara plutitoare a explodat

La intrarea în Marea Neagră din gura Bystroy, o macara plutitoare a explodat pe un obiect necunoscut.

La intrarea în Marea Neagră de la gura Bystro a Dunării, o macara plutitoare a fost aruncată în aer de un dispozitiv necunoscut. Prejudiciul nu este critic, nu sunt victime. Acest lucru a fost raportat de Comandamentul Operațional „Sud”, transmite UNN. "La intrarea în Marea Neagră de la gura Dunării Bystro, macaraua plutitoare a fost aruncată în aer de un dispozitiv necunoscut. Echipajul a organizat o luptă pentru supraviețuire. Prejudiciul nu a fost critic, nu au fost victime. Macaraua a fost a revenit la baza principală folosind dispozitivul de împingere a portului”, se arată în mesaj. Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192623>

Invadatorii ruși au distrus două faruri unice în Khersonshyn

Rusia Armata rusă a distrus obiecte unice în regiunea Herson. Farurile din spate Adzhigol și Khablovsky, precum și Marele Canion Kherson, situat în satul Stanislav, districtul Kherson, au fost avariate de loviturile lor. Potrivit Centrului de Investigații Jurnalistice, acest lucru a fost raportat de un deputat al Consiliului Regional Herson, șeful fondului de caritate „Ucraina va câștiga!” Igor Yosypenko pe pagina sa de Facebook, relatează Centrul de Investigații Jurnalistice.

„Trupele ruse au lovit farul Ajigolsky, cel mai înalt din Ucraina, cu trei rachete. Trei rachete pe far! Marele Canion Kherson și farul din spate Khablovsky au fost, de asemenea, avariate din cauza revoltărilor. Ele nu mai există.

Rușii continuă să distrugă monumentele noastre arhitecturale și naturale remarcabile, dar nu ne vor distruge niciodată națiunea!”, a scris Yosipenko. Anterior, adjunctul Consiliului Regional Herson, Serhiy Khlan, a făcut publică informația că ocupanții au lovit farul Adzhigol cu referire la locuitorii locali. El a raportat că două lovituri au fost în baza farului și una în structură. Farul din spate Adzhigolsky sau Stanislav-Adzhigolsky este situat în estuarul Dnipro, lângă satul Rybalche, comunitatea teritorială Chulakiv, districtul Skadovsky. A fost construit în 1911 după un proiect unic al inginerului și savantului Volodymyr Shukhov. Are o structură hiperboloidă cu zăbrele verticală din benzi de oțel înălțime de 64 de metri, ceea ce îl face cel mai înalt far din Ucraina și al optsprezecelea ca înalt din lume. De asemenea, este considerat cel mai înalt far din lume de construcție tradițională. Farul din spate Khablovsky a fost construit cu mai bine de 150 de ani în urmă și este situat la granița regiunilor Herson și Mykolaiv, în stepă, la câteva sute de metri de țărm. Împreună cu farurile din față și din mijloc Khablovsky, formează o linie care ajută navele să navigheze atunci când trec prin estuarul Dnipro-Buzky. Farul modern a fost construit în 1952. Marele Canion Kherson, sau „Munții Kherson”, este numit astfel datorită asemănării sale cu rezervația naturală americană. Este situat pe teritoriul rezervației Stanislavsky, pe coasta estuarului Dnipro-Buzka.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192621>

RUSIA

Serviciile de informații militare britanice: Flota rusă din Marea Neagră, slăbită de atacul asupra Sevastopolului

Serviciile de informații militare britanice au anunțat marți că un atac asupra cartierului general de la Sevastopol al Flotei ruse din Marea Neagră este cel mai recent element din seria de obstacole întâmpinate de Rusia în războiul declanșat cu peste cinci luni în urmă în Ucraina, transmite DPA.

Pierderile părții ruse includ însăși nava-amiral, crucișătorul Moskva, în luna aprilie, potrivit raportului cotidian publicat pe Twitter de Ministerul Apărării britanic.

"În urma informațiilor privind parade anulate, este improbabil ca Flota rusă din Marea Neagră să poată gestiona evenimente publice de mare importanță alături de activități în vreme de război", a explicat ministerul britanic, potrivit Agerpres.

Doctrina navală a Rusiei: traducere în sens și bani

Ei bine, există ceva de gândit și ceva de discutat. Noua Doctrină Navală a apărut în sfârșit, ca un cadou de sărbători de la președinte. Spre deosebire de Forțele Aeronautice și Forțele Terestre, componenta navală a luat naștere de multă vreme. Aparent, ei nu au putut formula clar obiective și sarcini specifice pentru flotă în condițiile renașterii acesteia.

Reînvierea flotei ruse este în general un subiect dureros separat, prin urmare nu îl vom atinge deocamdată, dar ne vom începe conversația cu o formulare. La urma urmei, în ele este ascunsă întreaga idee de utilizare a flotei în perioadele viitoare și, prin urmare, dezvoltarea acesteia. O să încep cu ce mi-a plăcut.

Mi-a plăcut apariția conceptului de „*interese naționale în oceane*”. Acest lucru este grozav, pentru că, dacă te uiți la documentele anterioare, nu existau absolut nicio precizie. Acum există și chiar mulțumește. În plus, aceleași interese naționale sunt clar legate de zone geografice și împărțite în trei grupe: vitale, importante și toate celelalte (altele conform formulării). Acest lucru ni s-a întâmplat pentru prima dată, așa că voi analiza mai detaliat. În general, interesele naționale se extind la întreg Oceanul Mondial și la Marea Caspică. Ele se pot schimba în funcție de situația mondială, dar inițial se bazează pe principiile și normele dreptului internațional, tratatelor internaționale, ținând cont de suveranitatea și interesele naționale ale altor state.

Traducere: suntem pregătiți să apărăm scopuri și obiective specifice, relații specifice cu alte țări aliate, mai agresiv și mai eficient decât este prevăzut de doctrina noastră diplomatică foarte coloidală. Principiile diplomatice externe ale țării noastre, din păcate, sunt foarte vagi, ceva de genul „*pentru toți cei buni contra toți cei răi*”. Aici totul devine clar: dacă avem o țară cu care s-au stabilit relații aliate, atunci în cazul unui conflict între această țară și țări terțe, Rusia poate veni

în ajutor. Se poate, deoarece, de exemplu, dacă China, după ce a încheiat un astfel de acord, urcă să ia Taiwan (întrebarea este când, nimic mai mult), iar blocurile militare ale Statelor Unite și ale altor puteri încep să interfereze cu acesta, atunci nu este deloc necesar ca navele rusești să meargă în ajutorul chinezilor. Dar blocada navală, să zicem, a Siriei de către navele turcești este deja o problemă diferită.

Acum pentru raioane.

Zonele vitale sunt apele maritime interne (felicitări pentru Mărea Azov), mările teritoriale, zona economică exclusivă, Arctica, întreaga zonă de apă a Rutei Mării Nordului, Marea Okhotsk, partea rusă a Caspiceii.

Zonele importante sunt „*zonele de apă adiacente coastei Federației Ruse*”.

Marea Neagră, partea de est a Mării Mediterane, Marea Neagră, strâmtorile Baltice și Kurile, zone ale comunicațiilor de transport mondial. Alte zone sunt orice altceva care se află în afara zonelor specificate și a zonelor de apă.

În general, totul este foarte clar prezentat. Anterior, erau formulări neclare și adesea de neînțeles despre „*principalele amenințări*”, pe care fiecare le înțelegea în felul lui. Acum totul este mai clar și mai ușor de înțeles. Da, subliniez cu îndrăzneală, aceasta este o teorie, așa cum va fi în practică - puțin mai jos, dar: faptul că Doctrina declară zone și dreptul la prezența și utilizarea marinei ruse în aceste zone bazate în primul rând pe limba rusă, legislație, iar apoi pe baza normelor internaționale și a tratatelor încheiate este minunat.

Subliniez din nou - aceasta este o teorie și o componentă juridică. Cum va fi implementat în practică - camarazii noștri de marină vor trebui să vorbească despre asta. Cred că colegii Klimov și Timokhin vor acorda o parte din atenția Doctrinei. La urma urmei, practica nu este declarație nefondată și documente nesemnate. Practica este navele care vor patrula zone, vor participa la manevre și vor îndeplini diverse sarcini.

Și, spre deosebire de țările NATO, care și-au împărțit de mult timp zonele de responsabilitate în Oceanul Mondial, flota rusă va trebui să acționeze singură cu toate consecințele care decurg.

Apropo, despre SUA și NATO, care este aproape SUA pe mare. Potrivit compilerilor Doctrinei, principalele amenințări la adresa securității maritime a Rusiei sunt cursul strategic al Statelor Unite către dominația în Oceanul Mondial și încercările de a influența la nivel global comunicațiile de transport și resursele energetice ale Oceanului Mondial.

Amenințarea, conform documentului, este, de asemenea, dorința Statelor Unite și a aliaților săi de a limita accesul Rusiei la resursele Oceanului Mondial și la comunicațiile vitale de transport maritim, dorința Statelor Unite de a obține superioritatea marinei sale față de forțele altor țări și pretențiile teritoriale față de Rusia ale unui număr de state.

Periculoasă este și presiunea economică, politică, informațională și militară asupra Federației Ruse pentru a discredita și a reduce eficacitatea activităților sale maritime. Totul este inteligibil. Punctele și virgulele sunt perfect plasate, din formulare devine clar cine este principalul dușman al Rusiei pe mare. Acesta este primul.

În al doilea rând, Rusia nu plănuiește doar să se întoarcă în Oceanul Mondial, ci să o facă într-un mod uman. Adică este planificată apariția centrelor logistice și acolo te poți gândi deja la organizarea unor baze cu drepturi depline. Și reveniți la lista fostelor baze navale sovietice din străinătate.

Aici este clar că fostele baze sovietice din Finlanda, Albania, Libia, Polonia, RDG și RPC nu strălucesc pentru noi, dar există: - Cam Ranh (Vietnam); - Tartus (Siria); - Socotra (Yemen); - Cienfuegos (Cuba); - Berbera (Somalia); - Nokra (Etiopia); - Bizerte (Tunisia); - Conakry (Guinea); - Port Said (Egipt).

În bazele acestor porturi erau staționate nave sovietice. De ce să nu revii încet înapoi? Da, va costa bani. Dar până acum baze mici din Golful Persic și din Asia de Sud-Vest vor gădila nervii adversarilor. Mai ales dacă navele se vor baza pe ele. Dar mai multe despre asta mai jos. Apropo, există încredere că Irakul și Pakistanul, dacă se va întâmpla ceva, se vor alătura și celor care vor fi bucuroși să vadă steagul Sfântului Andrei în rândurile lor. Singurul lucru care nu este precizat în Doctrină pe această temă este de ce avem nevoie de baze. Pentru ce este însăși prezența în diferite zone ale oceanelor?

Din nou, aceasta este cea mai stupidă „afișare a drapelului”, o desemnare a prezenței flotei în regiune sau este o constrângere reală a cui va la pace? Asta în vechea Doctrină pe acest punct de vedere nici o scrisoare, nici în cea nouă. De ce avem nevoie de baze pentru a asigura prezența navelor rusești pe țărmurile îndepărtate este încă complet de neînțeles. Dar nu costă cinci ruble...

Iar al doilea rând, pentru ca flota să fie prezentă într-o anumită zonă tot timpul, pe lângă baza în sine, ai nevoie, scuze, de nave! Nave de război, nave de aprovizionare și de sprijin, nave de recunoaștere și așa mai departe. Le avem? Nu. Navele din zona mare și oceanică îndepărtată din toate flotele rusești pot fi numărate pe degete. Iar starea lor, să zicem, nu este foarte bună. „Moscova” a arătat cât valorează toate aceste „reparații”, mai ales la fostele uzine marișantierene ucrainene. Adică, navele capabile să fie prezente în DMZ trebuie construite.

Dacă este necesar? Sunt 150% sigur că da, este necesar. Chiar dacă nu există un cuvânt despre asta în Doctrină, dar există o idee în cap.

Doctrina prevede că flotele sunt obligate să asigure echilibrul politic și economic și stabilitatea în fiecare regiune la nivel global și regional.

Cu globalitatea, apropo, totul este clar, nu există întrebări. Aceștia sunt cei care la momentul potrivit vor lovi inamicul cu tot arsenalul. Și asta este tot. Dar ce să faci dacă Războiul nu începe și nu vine cu folosirea armelor nucleare? Dacă merge numai la nivel regional? Adică, al treilea război mondial poate reprezenta cu ușurință nu un masacru global, ci o serie de (mari) conflicte locale. Armenia, ca întotdeauna, cu Azerbaidjan, Turcia cu Siria, Pakistan cu India, Israel cu toată lumea din mediul său „pașnic” și așa mai departe? Orice astfel de conflict este o încălcare a rutelor de transport din regiune. Și chiar înainte de conflict, interesele economice ale Rusiei pot fi încălcate prin metode sincere de piraterie, de la pescuitul în masă în apele noastre (bună ziua, Japonia!) până la interceptarea petrolierelor noastre, de exemplu, care se deplasează în țările inacceptabile oponentilor. Plus o gamă largă de revoluții, lovituri de stat, loturi locale. Aici, flota este pur și

simplu un instrument excelent pentru proiectarea puterii într-o anumită regiune. Și da, Flota cu F mare este capabilă să prevină multe lucruri neplăcute. Dar pentru aceasta este necesar ca el să fie. Și cu asta avem o mizerie completă. Acele nave care sunt construite în fabrici astăzi, îmi pare rău, nu sunt pentru DMZ. Nu luăm monștri subacvatici cu rachete strategice, acesta este un instrument unic pentru incinerarea lumii. Dar altele? Ne pare rău, navele mici cu rachete și corvetele de 2000 de tone fiecare nu sunt pentru asemenea misiuni. Pentru misiunile de mai sus, sunt necesare nave dintr-o clasă complet diferită. Practic nu le mai avem, iar ceea ce rămâne sunt navele petice-petice ale flotei sovietice, adică peste 30 de ani din punct de vedere al vechimii. Cu fiabilitatea și pregătirea de luptă pe care amiralul Kuznetsov și Moskva le-au demonstrat lumii întregi. Toate aceste gunoaie trebuie aruncate fără nici cea mai mică milă, pentru că nu sunt de folos și nu vor exista niciodată. Acesta este un vechi fier vechi plutitor, a cărui valoare de luptă este zero. Și care ar trebui să fie Acea Flotă care va controla regiunile Oceanului Mondial, Doctrina este atât de modest tăcută. E păcat. Pentru misiuni de luptă specifice, anumite nave de război ar trebui să fie dedicate. Ei bine, toate țările care au flote fac asta. China, India, Japonia, SUA...

Avem tăcere deocamdată. Și o neînțelegere completă unde va fi folosită flota, care încă nu există. Deși, în principiu, este clar. „Punctele fierbinți” sunt cunoscute, iar toată lumea știe perfect unde să dea foc pentru a lua foc, dar să nu depășească „linia roșie”, urmată de o lovitură nucleară.

Mai mult decât atât, războiul în sens literal, precum și Irakul, s-ar putea să nu fie. Există scenarii dovedite excelente pentru Iugoslavia, Libia și Siria. Mai ales, apropo, conflictul libian este orientativ. Să ne amintim dacă Rusia avea o flotă capabilă să vină pe țărmurile libiene și să spună: „Suntem împotriva zborurilor voastre de aviație”, chiar și fără un portavion (și nu este nevoie de câteva zeci de luptători ușoare acolo, este suficient să vă ușurați cu ceva precum S-400), cu ajutorul unor nave cu apărare antiaeriană decentă, ar fi posibilă întreruperea tuturor operațiunilor aeriene împotriva armatei lui Gaddafi.

Apropo, același lucru s-a întâmplat și în Siria. Aș spune că Assad a fost salvat printr-un miracol, prin transferul avioanelor normale pe aerodromuri normale. Și deja de pe aceste aerodromuri teroriștii erau mai mult sau mai puțin luminați. A costat, desigur, sume astronomice, dar întrebarea este: unde era flota? Flota ne-a tratat cu două lucruri rușinoase.

Primul este atunci când nu a reușit să aprovizioneze un grup foarte mic sirian al armatei ruse și al Forțelor Aerospațiale. Și a trebuit să cumpărăm toate vrachierele și cisterneletancurile potrivite de la toată lumea. Chiar și în Ucraina. Ei bine, a doua este campania epică de „luptă” a „amiralului Kuznetsov”. O demonstrație a „puterii noastre”, când, după șase luni de antrenament, crucișătorul a navigat în Siria, au fost efectuate un anumit număr de ieșiri din partea sa, pierderile s-au ridicat la câteva Su-33 și MiG-29KR din cauza calității proaste a cabluri de apunare.

Acum totul este clar cu Kuznetsov, nu avem și nu se așteaptă să avem portavioane, ne putem relaxa. Totuși, acest lucru nu va anula absența în Doctrină a decodării modului în care ar trebui să funcționeze flota.

Oamenii sunt foarte enervați că în Doctrină totul este prezentat din nou indistinct. Ca un raport al Ministerului Apărării despre conduita cu succes a Operației Speciale. Totul pare să fie așa, dar specificul este zero. Ei bine, ce a meritat subliniat: nu avem un portavion și nu vom avea. Nu are

rost să reface această navă, este imposibil să construiești una nouă. Dar aici avem drept argument „Zircon”, pentru ca fiecare comandant al oricărui portavion nuclear american să se gândească și să calculeze dacă merită să caute aventură.

Da, SUA/NATO/AUKUS au propriile lor abordări. Și ce dacă? Și avem un alt program, o altă doctrină. Și doar verificând în condiții reale putem concluziona care este mai eficient și mai rapid: Zircon-ul de pe o navă rusească sau F/A-18 cu rachete de pe o navă americană. Dar o navă în DMZ cu Zircon nu numai că ar trebui să fie, dar să se simtă în siguranță de aviația americană de pe un portavion. Adică nava nu ar trebui să fie singură. Ei bine, apropo, acest lucru este prevăzut în Doctrină și chiar specificat: „Pentru a asigura dezvoltarea în Orientul Îndepărtat a unui complex modern de construcții navale de înaltă tehnologie, conceput pentru construcția de nave cu tonaj mare, inclusiv pentru dezvoltarea Arcticii, portavioane moderne pentru Marina”. Da, șantierele navale noi sunt grozave. Și cele vechi de la Nikolaev. Și oamenii din aceste fabrici care vor putea în sfârșit să construiască nave de război din clasa fregate și distrugătoare. Dar la fel a fost și în Doctrina anterioară. Au vorbit chiar și despre construcția de portavioane, dar lucrurile nu au mers dincolo de vorbă (mulțumesc lui Neptun). Este clar că, dacă suntem serioși cu privire la prezența Rusiei în alte regiuni ca flotă, atunci avem nevoie de nave capabile să facă acest lucru. Crucişătoare, distrugătoare, fregate care nu există și care nu au fost încă construite. În rest, îmi pare rău, dar nu merită să vorbim despre niciun vis roz. Și tot ce rămâne pentru Rusia, orice doctrine pe care nu le acceptați și ce planuri nu exprimați, este rolul unei țări de coastă cu o flotă de țanțari de apărare de coastă. Și conceptul complet învechit de respingere a unui atac NATO pe țărmurile noastre. Da, dacă vorbim despre nivelurile global și regional, atunci totul este în regulă global, triada noastră nucleară ne acoperă în mod fiabil. Dar la nivel regional... Ar fi bine să descriem în mod clar ce și cum vom „respinge agresiunea din zonele oceanice departe de granițele Rusiei”. Până acum, flota noastră nu este categoric capabilă de acest lucru. După cum va fi mai departe - timpul va spune.

În orice caz, ca urmare, vreau să spun că noua Doctrină Navală este încă un document destul de adecvat. Poate primul din întreaga istorie modernă a Rusiei. Cu toate acestea, există prea multe pete albe în ea, datorită cărora viitorul flotei noastre arată încă foarte vag și incert. Da, am început să înțelegem unde și de ce va trebui folosită flota. De asemenea, ar fi foarte bine să fie clar de unde va veni Flota, capabilă să rezolve sarcini atât de dificile. Acest lucru nu este în Doctrină, dar, după cum se spune, merită să începeți. Aici este deja clar că implementarea Doctrinei va dura mai mult de un an și mai mult de un trilion de ruble. Acesta este, de asemenea, un aspect important. Dar aici faptul că cel puțin jumătate din nevoile navale au fost bine exprimate la nivelul unui document de stat joacă un rol pozitiv.

Sursa: <https://topwar.ru/199789-morskaja-doktrina-rossii-perevod-po-smyslu-i-dengam.html>

INTERNAȚIONAL

Viitorul „USNS Apalachicola” ar putea deveni prima navă autonomă a Marinei

Marina SUA efectuează o serie de teste care vizează avansarea capacităților autonome și a navigației, demonstrând că o navă mare poate deveni o platformă autonomă și poate pune bazele viitoarelor operațiuni fără pilot. Testele, cunoscute sub denumirea de teste de prototipuri logistice fără pilot, sunt efectuate folosind viitorul USNS Apalachicola (EPF 13), o navă de transport rapid expediționar (EPF) din clasa Spearhead, care este programată să fie livrată Marinei SUA la sfârșitul acestui an de la Austal SUA. . EPF-urile sunt operate de Comandamentul Militar Maritim al Marinei. Dacă va avea succes, USNS Apalachicola ar putea deveni prima navă a Marinei SUA cu capacitatea de a opera autonom pe căile maritime comerciale. „Capacitățile autonome demonstrate de acest sistem prototip reprezintă un progres tehnologic major pentru platforma EPF, Marina în general și partenerii noștri din industrie. EPF 13 va fi prima navă navală americană complet operațională care posedă capacitate autonomă, inclusiv capacitatea de a opera autonom pe o bandă de trafic pentru nave comerciale”, a declarat Tim Roberts, manager de program Strategic and Theatre Sealift, Program Executive Office (PEO) Ships. „Această testare este un schimbător de joc și evidențiază faptul că există potențialul de a extinde conceptele fără echipaj în activele flotei existente.” Fiecare test din studii „crește capacitățile de percepție și complexitatea comportamentelor demonstrate de sistemele autonome”, potrivit Marinei. Până în prezent, evoluțiile testelor au inclus navigație autonomă punct la punct, manipularea navei și transferul controlului navei între modurile cu echipaj și cele fără pilot. Evenimentele de testare viitoare vor adăuga niveluri de dificultate și vor include navigație pe timp de noapte și condiții meteorologice și mari diferite. „Aceste teste vor stabili bazele cruciale pentru operațiunile navelor autonome, care să includă întâlnirea și manevrele de evitare a navelor și respectarea regulamentelor internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare”, a spus Marina într-un comunicat. EPF-urile sunt catamaran de mică adâncime, destinate comerciale, concepute pentru transportul rapid, în interiorul teatrului, de personal și echipamente. Colaborarea pentru evenimentele de testare include membri ai echipei de la PEO Nave, PEO Combatanți fără pilot și mici, Direcția de inginerie și logistică a sistemelor navale – Proiectare nave de suprafață și inginerie de sistem, supervisor de construcții navale – Coasta Golfului, sprijinul Centrului de război de suprafață naval de la Carderock, Divizia de ambarcațiuni de luptă. , Dahlgren și Philadelphia și partenerii de construcții navale și industrie ai Marinei, Austal SUA, L3 Harris și General Dynamics.

Sursa: https://gcaptain.com/future-usns-apalachicola-could-become-the-navys-first-autonomous-ship/?subscriber=true&goal=0_f50174ef03-2fef98581f-139869041&mc_cid=2fef98581f&mc_eid=9c3143fd22

Creșterea optimismului crește nivelul fericirii navigatorilor

Nivelurile fericirii navigatorilor își revin după ce a atins un nivel record în ultimul trimestru, pe măsură ce optimismul revine, potrivit raportului Seafarers Happiness Index, publicat astăzi de The Mission to Seafarers. Sondajul, realizat cu sprijinul Standard Club și Idwal, raportează pe trimestrul II 2022 și arată că afluxul de soluții din industrie pentru a aborda bunăstarea navigatorilor a început în sfârșit să ridice moralul și mentalitatea la bord. Indicele arată că fericirea

generală a crescut de la 5,85 la 7,21/10, cu niveluri în creștere pentru toate categoriile. Cu mai multe vaccinări, schimbări mai frecvente ale echipajului, creșteri ale salariilor și noi amendamente la Convenția privind munca maritimă (MLC), a existat un efect secundar pentru optimismul navigatorilor. Cu toate acestea, în timp ce datele sugerează îmbunătățiri, acum nu este momentul pentru mulțumire. „Deși au fost doi ani dificili, este plăcut să vedem revenirea unui oarecare optimism, care se datorează în mare parte muncii grele pe care a depus-o industria pentru a face viața mai bună și a ridica moralul la bord”, a declarat Revd Canon Andrew Wright, secretar. General al Misiunii pentru navigatori. „Cu toate acestea, există încă domenii care pot fi îmbunătățite, motiv pentru care este atât de esențial ca organizațiile să continue să ia măsuri semnificative pentru a spori fericirea navigatorilor și bunăstarea echipajului. Cu investiții sporite și o conducere atentă, putem lucra împreună și găsim soluții care continuă să îmbunătățească calitatea vieții pe mare a navigatorilor.” Reducerea crizei COVID-19 După mai bine de doi ani de incertitudine cauzată de COVID-19, navigatorii încep să vadă lumina la capătul tunelului. Deși încă nu este clar dacă suntem post-pandemie sau pur și simplu ne confruntăm cu o pauză de COVID, restricțiile s-au relaxat acum pe tot globul. Navigatorii se pot deplasa mai liber și au mai multă certitudine dacă pot merge la țarm și când vor putea pleca acasă. Această libertate de mișcare a avut un efect extrem de benefic asupra fericirii navigatorilor și, pe măsură ce nivelurile de vaccinare cresc și în rândul echipajelor, există un sentiment de stabilitate care revine în industrie, potrivit The Mission. Schimbări regulate de echipaj și timp pe uscat Sondajul a evidențiat că navigatorii sunt mai mulțumiți de concediul de la țarm și de facilitățile de asistență socială atunci când sunt la țarm. Acum, că restricțiile COVID se reduc, mai multe centre pentru navigatori sunt deschise și sunt capabile să sprijine navigatorii cu dispozițiile de care au nevoie atunci când se află la țarm. Cel mai mare factor care a contribuit la îmbunătățirea stării de spirit a fost faptul că aspectul cel mai fundamental al navigației pe mare pare acum mai sigur – să știi când mergi acasă. Datele din Q2 reflectă că industria devine din ce în ce mai bună în a face schimbări mai regulate de echipaj, cu 41% dintre navigatori la bord pentru doar 1 și 3 luni. Bunăstarea navigatorilor A existat o creștere semnificativă într-o serie de domenii care contribuie la îmbunătățirea generală a bunăstării navigatorilor. S-a pus accent pe evenimentele sociale care ridică moralul – inclusiv adunări săptămânale, chestionare, karaoke, sporturi, grătare și seri de film, cu sprijin sport și sprijinul conducerii; a existat, de asemenea, un salt în satisfacția navigatorilor cu mâncarea la bord. Modificările aduse MLC în ceea ce privește conectivitate au fost întâmpinate cu un optimism prudent de către navigatorii care sunt încântați de perspectiva unei îmbunătățiri a comunicării cu cei dragi, dar se tem de implicațiile costurilor și calității serviciilor. Sondajul arată că se depun eforturi pentru a îmbunătăți calitatea vieții navigatorilor în timp ce se află la bord și că această focalizare dă roade. Aceste ultime date arată că există semne de lucruri mai bune pe viitor pentru navigatori. Cu toate acestea, orice recuperare a fericirii navigatorilor ar trebui tratată cu delicatețe și poate fi pierdută cu ușurință. Este important ca industria să continue munca de îmbunătățire a bunăstării echipajului și să nu se odihnească pe lauri. Datele arată că mai este un drum de parcurs și că mai este de făcut pentru a ajunge la acei navigatori care se luptă, care se simt pierduți, frustrați și au nevoie de ajutor.

Raport privind indicele fericirii navigatorilor: Faceți clic [aici](#) pentru a citi.

Sursa: https://gcaptain.com/rising-optimism-lifts-seafarers-happiness-levels/?subscriber=true&goal=0_f50174ef03-2fef98581f-139869041&mc_cid=2fef98581f&mc_eid=9c3143fd22

ROMÂNIA

Drogurile și portul Constanța

„România, ca și Bulgaria, Moldova și Ucraina sau Turcia, prin porturile de la Marea Neagră, reprezintă o alternativă viabilă, ocolitoare, de introducere a cocainei în Europa. Facilitățile oferite de portul Constanța și influența unor elemente cu caracter criminogen în administrația organelor de control și entităților economice din porturile de la Marea Neagră creează premisele utilizării acestei alternative”, a declarat un [procuror](#) DIICOT pentru Europa Liberă.

„Portul Constanța rămâne o alternativă de introducere a marilor cantități de cocaină în Europa. Cocaina provenită din America de Sud este introdusă în Europa de grupările transnaționale folosind rute diversificate, metode de disimulare sofisticate, România reprezentând o alternativă viabilă prin facilitățile oferite de porturile de la Marea Neagră”, se precizează într-un referat al DIICOT care privește traficul de droguri prin România.

Sursa: <https://ziare.com/droguri/cantitati-uriase-de-droguri-ajung-din-columbia-in-europa-prin-portul-constanta-1754513>