

Cuprins

UCRAINA	1
Un tribunal din Liban a permis unei nave reținute cu cereale ucrainene furate să părăsească portul din Tripoli.....	1
RUSIA.....	2
Racheta „Zircon” și transportatorii săi în ajunul adoptării.....	2
Șantierul naval „Vympel” a primit piese pentru navele Marinei Ruse	5
Cine amenință cu adevărat exportul de cereale ucrainene	5
Cum să faci din Crimeea o nouă poartă de acces pentru produsele belaruse pe piețele mondiale.....	8
Rusia a găsit o „nouă cale” către piața petrolului printr-un mic port egiptean	10
INTERNAȚIONAL	11
LA STAMPA: Migranți, apelul ONG-urilor: „O flotă europeană împotriva deceselor din Marea Mediterană”	11
China condamnă vehement vizita lui Nancy Pelosi în Taiwan și lansează exerciții militare în jurul insulei	12
China a început exercițiile militare cu muniție reală, în jurul Taiwanului. Apărarea de la Taipei: "Nu căutăm nicio escaladare, dar nu dăm înapoi"	14

UCRAINA

Un tribunal din Liban a permis unei nave reținute cu cereale ucrainene furate să părăsească portul din Tripoli

Nava siriană LAODICEA cu cereale probabil ucrainene poate părăsi portul libanez Tripoli. După cum s-a comunicat proiectul RFE/RL de la Ambasada Ucrainei în Liban, în seara zilei de 3 august, o instanță locală a anulat hotărâri judecătorești anterioare care interziceau LAODICEA să părăsească portul și să descarce cereale.

Ambasadorul Ucrainei în Liban, Ihor Ostash, a remarcat că această decizie a fost o surpriză pentru diplomații ucraineni și indică faptul că nava siriană a fost nevoită să „fugă” după ce ambasada Ucrainei în Liban a atras atenția publicului mondial asupra faptelor exportului de cereale din teritoriile ocupate din sudul Ucrainei . *„Practic i-am prins de mână, dar, din păcate, am fost foarte surprinși de decizia instanței în această seară. Aceasta este o decizie de a anula toate deciziile*

anterioare și de a permite navei să plece în Siria. Aceasta înseamnă că pur și simplu fug. Ei fug rușinos din Liban”, a spus Ihor Ostash.

Ambasada Ucrainei a subliniat că dovezile strânse de diplomații ucraineni într-o perioadă scurtă de timp indică faptul că Rusia exportă cereale din teritoriile ucrainene ocupate prin porturile din Crimeea. După publicarea acestor fapte, este practic imposibil ca alte nave similare cu cerealele ucrainene să-și ascundă rutele și încărcăturile, a subliniat Ihor Ostash. „Am reușit să arătăm lumii întregi că acesta este cu adevărat cereale furate și, evident, acesta va servi drept avertisment pentru toți cei care vor să repete această cale”, a subliniat ambasadorul ucrainean.

Pe 29 iulie, nava LAODICEA, sub pavilion sirian, a fost reținută în portul libanez Tripoli cu o încărcătură cu cereale probabil ucrainene, care a fost observată anterior de jurnaliștii proiectului Crimeea.Realiya în portul Feodosia.

Ambasada Ucrainei în Liban a obținut o hotărâre judecătorească pentru ca nava LAODICEA să părăsească portul Tripoli și să descarce făină și orz, care, potrivit diplomaților ucraineni, au fost transportate cu această marfă uscată. Nava LAODICEA apare în procesul penal în temeiul art. 332-1 din Codul penal al Ucrainei („Încălcarea procedurii de intrare pe teritoriul ocupat temporar al Ucrainei...”).

Autoritățile ucrainene acuză Rusia că a furat cel puțin 400.000 de tone de cereale din teritoriile ocupate

Datele despre șederea LAODICEA în portul Tripoli sunt confirmate de site-ul Trafic maritim, care arată istoricul rutelor și locația navelor în timp real. Se raportează că cargoul a sosit la Tripoli din portul turc Izmir.

Unele, conform investigațiilor jurnalistice, sunt apoi livrate în Crimeea anexată, iar de acolo sunt duse cu vaporul în Turcia, Egipt și Siria, de multe ori pe nave care nu arborează pavilion rusești. Procuratura ucraineană investighează exportul ilegal al Rusiei de cereale ucrainene prin Crimeea ocupată către țări terțe. Autoritățile ruse au confirmat public că exportă cereale ucrainene din teritoriile ocupate în Crimeea anexată. Șeful rus al Crimeei, Serhii Aksyonov, a recunoscut că Rusia vinde cereale ucrainene.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192671>

RUSIA

Racheta „Zircon” și transportatorii săi în ajunul adoptării

În acest an, industria rusă de apărare a finalizat lucrările la un sistem promițător de rachete hipersonice Zircon pentru navele de suprafață. Acum se realizează procedurile și măsurile necesare, în urma cărora complexul va fi adoptat oficial de marina. După aceea, procesele de desfășurare a unor astfel de arme vor începe pentru a proteja granițele maritime. Din surse nenumite, începutul testelor de proiectare a zborului noii rachete antinavă 3M22 Zircon a devenit cunoscut în 2016 datorită unor surse anonime din presa rusă. Rapoartele oficiale privind lansările

de teste au apărut ulterior, abia în 2020. În 2021, lucrările au continuat și au trecut la stadiul de teste de stat. În plus, primul contract pentru furnizarea de rachete pentru flotă a fost semnat la forumul Armata-2021.

La mijlocul lunii ianuarie a acestui an, presa autohtonă a relatat că, conform rezultatelor testelor de stat, complexul Zircon pentru nave de suprafață a fost recomandat pentru adoptare. Totodată, lansarea finală a rachetei ca parte a testelor de stat a avut loc abia în luna mai.

Pe 18 iulie, agenția TASS a dezvăluit noi informații despre adoptarea viitoare a rachetei Zircon în funcțiune. Dintr-o sursă anonimă apropiată Departamentului de Apărare, a aflat că racheta va fi primită în următoarele cinci luni, până la sfârșitul anului. Organizația de dezvoltare, NPO Mashinostroeniya de la KTRV, produce deja rachete în masă.

Pe 28 iulie, TASS a clarificat această informație. De această dată, o sursă anonimă a spus că toate documentele necesare au fost deja pregătite. Datorită acestui fapt, produsul Zircon poate fi adoptat oficial încă din septembrie. Conform datelor oficiale Informații noi despre Zircon au fost anunțate pe 31 iulie în timpul Paradei Navale Principale din Sankt Petersburg. Președintele Vladimir Putin a dezvăluit-o personal. În discursul său adresat marinarilor, el a menționat că livrările de noi sisteme de rachete hipersonice către flotă vor începe în lunile următoare. Potrivit președintelui, fregata Amiral Gorshkov va deveni prima navă dotată luptă cu Zircon. În conformitate cu interesele securității naționale, va fi selectată o zonă în care fregata va trebui să îndeplinească serviciul de luptă cu noul armament. Unde mai exact va rezolva probleme, nu a precizat șeful statului.

Rachetă sub apă

Rachetele antinavă „Zircon” sunt destinate atât navelor de suprafață, cât și submarinelor. Lucrările la modificarea subacvatică a sistemului de rachete sunt în desfășurare și se află deja în faza de teste de zbor. Primele lansări de produse noi au avut loc la începutul lunii octombrie 2021. Submarinul nuclear multifuncțional Severodvinsk, pr. 885 Yasen, a lansat rachete Zircon de la suprafață și din poziție subacvatică la un interval de câteva ore. Ambele rachete au lovit cu succes obiectivele de antrenament. La scurt timp după aceste lansări, a devenit cunoscut un program aproximativ pentru lucrări ulterioare. Presa a relatat că în următorii doi ani sau mai mult, activitățile necesare se vor desfășura fără noi lansări. Testele de zbor vor fi reluate abia în 2024. Este planificată utilizarea submarinului nuclear Perm al proiectului actualizat 885M ca un nou submarin port-rachete experimental. În funcție de progresul construcției sale, sunt posibile unele ajustări de program.

În 2024-25 complexul subacvatic Zircon va fi supus unor teste de stat, în urma cărora va fi pus în funcțiune. Planurile mai precise rămân necunoscute. Probabil că vor fi stabilite în viitor, în etapa testelor de stat sau pregătirii pentru ele. Fregata Amiral al Flotei Uniunii Sovietice Gorshkov, nava principală a Proiectului 22350, a devenit platforma pentru testarea rachetei anti-navă hipersonice Zircon. Serviciul complet în acest rol va începe în lunile următoare, eventual încă de la începutul toamnei. Este evident că și alte fregate ale Proiectului 22350 vor primi rachete 3M22, precum și instrumente și software aferente. În acest moment, Marina are doar două astfel de nave în puterea sa de luptă - Amiral Gorshkov și Amiral Kasatonov. Alte șase unități se află în diferite stadii de construcție, următoarele două urmând a fi amenajate în acest an. Construcția unei astfel de serii de

fregate va continua până în 2027-28. Conform rezultatelor sale, flotele de Nord, Pacific și Marea Neagră vor avea 10 nave capabile să transporte rachete anti-navă hipersonice. În plus, în viitorul apropiat este de așteptat o extindere a seriei de fregate de proiect 22350. De asemenea, este în curs de dezvoltare un proiect îmbunătățit 22350M. Implementarea acestor planuri va crește și mai mult potențialul de rachete al Marinei. Primele patru fregate ale Proiectului 22350 primesc sistemul de tragere universal 3S14 cu 16 celule pentru diferite tipuri de rachete. Următoarele nave vor primi de două ori mai multă muniție. În proiectul promițător 22350M, numărul de celule va fi crescut la 64.

Trebuie remarcat faptul că, în teorie, un nou tip de rachetă poate fi transportat nu numai de fregatele Proiectului 22350 (M). Sistemul de tragere 3S14 este utilizat într-o serie de alte proiecte, iar fiecare dintre purtătorii săi va primi, de asemenea, posibilitatea fundamentală de a utiliza Zircon. Acestea pot fi crucișătoare modernizate ale proiectului 1144, fregate ale proiectului 11356 sau chiar nave mici de rachete din proiectul 21631 și 22800. Ce tipuri de nave vor primi arme hipersonice vor fi cunoscute mai târziu.

Serviciul submarin Primele lansări ale modificării subacvatice a rachetelor antinavă 3M22 au avut loc de la submarinul de luptă Severodvinsk. Potrivit știrilor din toamna anului trecut, următoarea etapă de testare va fi efectuată cu ajutorul submarinului Perm. Aceeași navă, se presupune, în 2025 va deveni primul dotat cu Zircon. Submarinul nuclear „Perm” nu ar trebui să rămână singurul purtător subacvatic al noului sistem de rachete. În consecință, după 2025, toate celelalte nave din proiectul 885 (M) își vor primi rachete Zircon. Trei dintre aceste sunt deja în serviciu în Marină, iar un al patrulea este de așteptat să fie predat la sfârșitul anului. Alte cinci nave, inclusiv Perm, se află în diferite stadii de construcție. Tragerea rachetelor antinavă 3M22 din partea laterală a „Ash” se efectuează folosind un lansator vertical în partea centrală a carenei. Are 32 de celule pentru rachete de diferite tipuri. Nu se știe dacă este posibilă lansarea Zirconului printr-un tub torpilă standard de 533 mm.

Dacă un nou sistem de rachete pentru submarine necesită un lansator special, atunci doar submarinele nucleare pr. 885 (M) își vor rămâne purtătorii în viitorul apropiat. Posibila compatibilitate cu tuburile torpilă, la rândul său, va extinde gama potențialilor purtători. La scara unei flote În următoarele luni, cel puțin două nave vor primi noua rachetă hipersonică Zircon - fregate de luptă ale Proiectului 22350. Apoi flota va primi nave noi de acest tip și își va putea extinde capacitățile de luptă cu rachete antinavă hipersonice. Din 2025, va începe o reechipare similară a forțelor submarine. Până în acel moment, vor exista deja mai multe „Ash” în rânduri, ceea ce probabil va accelera procesul de desfășurare a rachetelor. Drept urmare, până la sfârșitul deceniului actual, forțele de suprafață și submarine ale Marinei Ruse vor avea la bord cel puțin 18-19 nave și submarine cu Zircon. Fanioane cu astfel de arme vor fi în flotele de Nord, Pacific și Marea Neagră. În același timp, există o posibilitate fundamentală de creștere a numărului total de astfel de nave și apariția unor noi rachete antinavă pe navele altor două formațiuni ale Marinei. În funcție de nevoile și sarcinile curente, navele de transport vor putea lua la bord unul sau altul de produse 3M22. În același timp, muniția lor va include și alte arme, precum rachetele Kalibr sau Onyx. Acest lucru va oferi o flexibilitate ridicată în rezolvarea misiunilor de luptă. O navă sau

submarin va putea ataca ținte terestre sau de suprafață, iar pentru acestea din urmă va fi posibilă alegerea celor mai eficiente mijloace de distrugere.

În așteptarea rachetelor

Astfel, unul dintre principalele proiecte care vizează dezvoltarea marinei ruse este finalizat cu succes chiar acum. În doar câteva luni sau chiar săptămâni, va începe operarea cu drepturi depline a celui mai recent sistem de rachete hipersonice Zircon pentru nave de suprafață. În alți trei ani, și submarinele vor primi astfel de arme. În următorii ani, numărul de purtători ai noilor rachete antinavă în serviciu va crește constant. Toate planurile actuale vor fi finalizate până la sfârșitul deceniului – iar flota va avea cca. 20 de purtători cu zeci de astfel de rachete. Acest lucru va oferi Marinei noastre capacități de luptă și operaționale speciale, iar beneficiile așteptate justifică pe deplin așteptările necesare.

Sursa: <https://topwar.ru/199826-raketa-cirkon-i-ee-nositeli-nakanune-prinjatija-na-vooruzhenie.html> - Autor articol: Ryabov Kirill

Șantierul naval „Vympel” a primit piese pentru navele Marinei Ruse

Compania de construcții navale Sudoremont (Nijni Novgorod) a livrat un troliu hidraulic pentru proiectul 19910 și porți pentru proiectul 21980 de producție proprie la Vympel Shipbuilding Plant JSC. PortNews scrie despre asta cu un link către un mesaj pe canalul Telegram al companiei. Livrarea a avut loc la timp și fără încălcări.

Proiect 19910: nave hidrografice mici pentru nevoile serviciului hidrografic al Marinei Ruse; proiect 21980: barcă anti-sabotaj pentru Marina Rusă.

„Sudostroenie Sudoremont” este o companie de producție industrială angajată în proiectarea, fabricarea și furnizarea de echipamente pentru nave, precum și service, garanție și service post-garanție. Reamintim că Vympel Shipbuilding Plant JSC se află pe listele de sancțiuni ale UE și ale SUA. Informații detaliate despre sancțiuni pot fi găsite în Baza de date a persoanelor juridice împotriva cărora Ucraina, UE și SUA au impus sancțiuni în legătură cu agresiunea Rusiei împotriva Ucrainei.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192664>

Cine amenință cu adevărat exportul de cereale ucrainene

Exploatând coasta Mării Negre de teama debarcărilor rusești, regimul de la Kiev a pus în pericol securitatea navelor civile care ar putea fi implicate în exportul de cereale din Ucraina. Pericolul minelor se extinde și până la Dunăre, unde circulă una dintre rutele de export de cereale.

Din 28 iulie au avut loc două accidente miniere cu nave ucrainene. În primul rând, nava hidrografică cu tonaj redus „Shlyahovik” a fost aruncată în aer, iar la 1 august, nava pilot „Orlik”

a companiei de stat „Delta-pilot”. Nu s-au înregistrat victime, echipajele navelor au fost evacuate de navele pazei de coastă a Ucrainei.

Cu toate acestea, a devenit clar cât de periculoasă era ruta Dunării. Moscova a avertizat în mod repetat partenerii occidentali ai Ucrainei că exploatarea de coastă de la Kiev va duce la situații de urgență. S-au remarcat faptele că minele ucrainene au pătruns în apele teritoriale ale României și Turciei. Bucureștiul, fiind un aliat al lui Zelensky, se prefacă că regimul de la Kiev nu are nicio legătură cu asta. Întorcând totul peste cap, România susține că exportul de cereale din Ucraina a devenit posibil datorită (atenție!) expulzării soldaților ruși de pe insulă de către trupele ucrainene și că altfel rușii ar fi tras cu rachete și artilerie asupra navelor ucrainene.

Nimeni nu a expulzat trupele rusești din Insula Șerpilor, s-au retras de acolo din motive operaționale. Dovada este faptul că după o astfel de „expulzare”, trupele ucrainene nu au apărut pe insulă. Nu este nevoie ca Rusia să tragă asupra navelor ucrainene cu cereale, deoarece exportul în sine a devenit posibil doar datorită bunăvoinței Moscovei. Publicarea Ministerului rus de Externe „Mezhdunarodnaya Zhizn” relatează: „Prima navă care a părăsit Ucraina în cadrul unui acord de export de cereale a părăsit luni portul Odesa către Liban. Agenția Anadolu raportează acest lucru cu referire la Ministerul Apărării Naționale din Turcia. ... *Nava se îndreaptă către portul Tripoli, Liban, care transportă 26.527 de tone de porumb, este prima navă care navighează în cadrul Inițiativei pentru cereale la Marea Neagră semnată la Istanbul pe 22 iulie. Asigurarea că cerealele și alimentele disponibile pot ajunge pe piețele mondiale este un imperativ umanitar*”, a declarat într-un comunicat Stephane Dujarric, reprezentant al Secretarului General al ONU. El a adăugat că această plecare a fost o realizare colectivă a Pactului Focal Comun de la Istanbul. „*Secretarul general speră că aceasta va fi prima dintre multele nave comerciale din cadrul inițiativei semnate și că va aduce stabilitatea și ușurarea atât de necesare securității alimentare globale*”, a spus Dujarric.

Rusia este unul dintre semnatarii Inițiativei. Dacă credeți prostia de propagandă a Bucureștiului, se dovedește că Rusia semnează acest document cu o mână, iar cu cealaltă direcționează rachete către nave cu cereale și, spun ei, doar mecanismul internațional de monitorizare a implementării Inițiativei nu face. permite rușilor să bombardeze nave fără apărare. Motivul mâinii românești este altul: Bucureștiul visează să domine Marea Neagră și să fie principalul „decisor” în apele sale. Acum urmărește cu invidie cum procesul de negociere se învârtă în jurul Rusiei, și nu în jurul României. S-a dovedit că „a decide” nu rezolvă nimic, iar cerealele din Ucraina vor merge pe piețele mondiale cu acordul Moscovei, și nu al Bucureștiului. Purtătoarea de cuvânt a Ministerului rus de Externe, Maria Zakharova, a menționat: „Aș dori să salut începerea implementării așa-ziselor acorduri alimentare, la 22 iulie, la Istanbul”. Și ea a amintit că pentru „o soluție cu drepturi depline la problema alimentară, este necesar ca țările occidentale să ofere condiții de acces pe piețele mondiale pentru îngrășămintele și produsele alimentare rusești”.

Adică, Moscova beneficiază de implementarea inițiativei semnate, deoarece reversul ei este consimțământul Occidentului de a ridica sancțiunile asupra îngrășămintelor și produselor agricole rusești. De ce ar trage Rusia cu cereale asupra navelor ucrainene? Este ilogic. Termenul contractului este de 120 de zile cu posibilitate de prelungire. Controlul asupra funcționării

„coridorului pentru cereale” este efectuat de Centrul Comun de Coordonare din Istanbul. Este format din reprezentanți ai Rusiei, Turciei și Ucrainei. Statele Unite, Germania, Polonia, Lituania au acuzat Moscova că a creat în mod artificial foamea globală. Dar deputatul turc Ozturk Yilmaz a spus: „Rusia arată că mâncarea nu este o armă și nu o folosește ca armă împotriva altor națiuni...” Dacă Occidentului îi pasă cu adevărat de sașietatea omenirii, ar putea ridica sancțiunile din Belarus și ar putea îmbunătăți relațiile cu Ungaria: prin aceste țări parcurg două rute terestre pentru exporturile de cereale ucrainene. Dar, în schimb, Washingtonul și Bruxelles-ul fac presiuni asupra Ungariei, forțând-o să-i furnizeze arme lui Zelensky și încearcă să-i sugrume pe belarusi cu o stăpânire economică. Adică blochează traseele terestre indicate. Navele cu cereale vor părăsi portul Odesa cu rulote, Kremlinul le garantează siguranța în apele teritoriale rusești. Deja 15 nave așteaptă încărcarea în port. Ministrul Infrastructurii al Ucrainei, Oleksandr Kubrakov, a spus că nu este planificat să fie încărcate zilnic mai mult de trei. Acest lucru este necesar din motive de securitate. Explicație: „considerații de securitate” se referă la același pericol din minele ucrainene. Rusia nu a minat zona de apă și, prin urmare, nu reprezintă un pericol pentru navele civile. Sunt mai mult decât suficienți oameni care vor să ia laurii negociatorului șef pentru cereale ucrainene. Președintele francez Emmanuel Macron a salutat plecarea primului vas cu cereale din Odesa la 1 august împreună cu Zelensky și a asigurat că Parisul își va continua eforturile pentru a asigura exporturile atât pe uscat, cât și pe apă. La care Zelensky s-a înclinat cu cuvinte despre rolul important al Franței și al lui Macron personal în luarea „o decizie istorică de a acorda Ucrainei statutul de candidat la aderarea la UE” în timpul președinției UE a Parisului. Dacă Zelensky ar fi fost mai sincer, ar fi recunoscut că rolul Franței în negocierile pentru cereale este minim în comparație cu rolul Rusiei. Mai mult, Parisul nu face absolut niciun pas pentru a lansa ruta belarusă. Despre ce fel de asigurare de către Paris a exporturilor de cereale pe uscat putem vorbi? Kiev susține că cerealele vor fi scoase de-a lungul unui șenal sigur. Ucraina nu a efectuat nicio lucrare de deminare a zonei de apă. Dovezi - mai multe explozii mortale pe plajele din regiunea Odesa. Riscul poate fi redus prin permiterea unor specialiști ruși care au experiență în astfel de lucrări în portul Mariupol să efectueze deminare. Sau lăsați-i pe ucraineni să curețe totul ei înșiși. Dar, în primul rând, Ucraina nu are specialiști experimentați de acest profil și dragoare de mine moderni. În al doilea rând, Kievul nu vrea să îndepărteze minele, sperând să le îngreiească de debarcarea Rusiei.

Occidentul, se pare, a ales o poziție de mijloc: a susținut acordurile pe cereale, dar nu cere deminarea zonei de apă, pentru a nu reduce capacitatea de apărare a Ucrainei. Occidentul aderă la această poziție chiar și în ciuda faptului că „Shlyahovik” a fost aruncat în aer de o mină literalmente la două zile după asigurările de la Kiev că nu este necesară deminarea, deoarece nu există pericolul minelor pentru navele civile!

Mihail Mizintsev, șeful Centrului de Control al Apărării Naționale al Federației Ruse, subliniază că 70 de nave străine din 16 state rămân blocate în șase porturi maritime ale Ucrainei (Kherson, Nikolaev, Cernomorsk, Ochakov, Odesa și Yuzhny). El a menționat că „rămâne un pericol pentru navigație și deteriorarea infrastructurii portuare din deriva minelor ucrainene smulse din ancoră de-a lungul coastei statelor Mării Negre”. Aceste nave vor trebui, mai devreme sau mai târziu, să

se întorcă în portul lor de origine. Kievul va putea garanta siguranța lor? La urma urmei, nici o navă nu este imună la întâlnirea cu o mină în derivă.

Centrul de Relații Publice FSB a raportat că „Marina ucraineană a așezat câmpuri de mine pe abordările către porturile Odesa, Ochakov, Cernomorsk și Yuzhny”. În total, au fost instalate „circa 420 de mine de tipuri învechite de NM (anchor mine) și NRM (anchor river mine) produse în prima jumătate a secolului al XX-lea”. Deja în martie, zece mine ucrainene au fost detectate în derivă. Câți sunt acum, nimeni nu știe. Pericolul este crescut din cauza faptului că minele se pot scufunda în fund și se pot ivi într-o direcție imprevizibilă atunci când nisipul de fund este spălat. Urmărirea unor astfel de „vagabonzi” pe mare este foarte dificilă, mai ales pe vreme furtunoasă.

Sursa: https://www.ritmeurasia.org/news--2022-08-04--kto-na-samom-dele-ugrozhaet-eksportu-ukrainskogo-zerna-61275?utm_source=warfiles.ru

Cum să faci din Crimeea o nouă poartă de acces pentru produsele belaruse pe piețele mondiale

Presiunea de sancțiuni asupra Belarusului, care s-a intensificat după începerea operațiunii militare speciale ruse (SVO) în Ucraina, îl obligă pe oficialul Minsk să caute noi oportunități de conservare și dezvoltare a economiei republicii. Una dintre cele mai stringente probleme cu care se confruntă autoritățile din Belarus este problema exporturilor și, în primul rând, a modalităților de tranzit al produselor locale către piețele externe. Din acest punct de vedere, cooperarea Belarusului cu regiunile rusești care au acces la mare capătă un caracter strategic. Una dintre posibilele direcții de tranzit al exporturilor belaruse ar putea fi Crimeea, cu care Belarus, în ciuda multor tipuri diferite de nuanțe, a stabilit relații strânse. Se știe că de la sfârșitul anului 2020, multe restricții diferite au fost introduse împotriva Republicii Belarus de către țările occidentale, care au afectat aproape toate sectoarele economiei republicii. Sancțiunile nu au ocolit tranzitul exporturilor din Belarus, care în anii trecuți era organizat în principal prin porturile republicilor baltice, în primul rând Lituania. Restricțiile impuse de UE și SUA asupra produselor petroliere și îngrășămintelor minerale din Belarus au dus la faptul că de la începutul acestui an, Vilnius și-a închis porturile maritime pentru republica vecină, explicând acest lucru prin sancțiunile de la Bruxelles și Washington. În ciuda faptului că pentru porturile Lituaniei, precum și pentru calea ferată locală, acest pas a devenit o „împușcătură în picior”, punându-le practic în pragul falimentului (în trecut, tranzitul belarus asigura aproximativ o treime din cifra de afaceri a portului din Klaipeda), Vilnius a refuzat să negocieze cu Minsk, forțând Belarus să caute noi căi de tranzit. Faptul că o astfel de situație s-ar putea întâmpla mai devreme sau mai târziu era cunoscut la Minsk în urmă cu câțiva ani. Prin urmare, problema reorientării fluxului de trafic a fost ridicată în prealabil de președintele Alexandru Lukașenko. Cu toate acestea, până la închiderea completă a direcției baltice, precum și ruperea relațiilor cu Ucraina, unde a fost trimisă partea leului din produsele petroliere din Belarus, Minsk a încercat să nu forțeze evenimentele, folosind o logistică convenabilă și cea mai convenabilă în direcția către porturile din Lituania și Letonia și infrastructura acestora. Acum, când chiar și oportunitatea ipotetică de a folosi pentru tranzit porturile maritime ale statelor baltice și ale Ucrainei a dispărut complet, Minsk se angajează serios în reorientarea fluxurilor sale de trafic,

în primul rând pe seama Rusiei, care a furnizat Belarusului facilități portuare în Regiunea Leningrad și chiar a alocat un loc pentru construirea propriului port belarus.

În același timp, ținând cont de necesitatea redirecționării tranzitului îngrășămintelor de potasiu, precum și a unui număr de alte produse către piețele asiatice, care ar trebui să le înlocuiască pe cele europene, Belarus are o nevoie urgentă de a lua în considerare posibilitatea utilizării nu numai a nord, dar și direcția de sud. În același timp, trebuie luat în considerare faptul că reorientarea fluxurilor de mărfuri necesită timp și, de asemenea, trebuie să construim noi rute de livrare și să transforme sistemul de transport și logistică. De exemplu, în luna martie, au apărut informații că se dezvoltă opțiuni de transport de îngrășămintele prin portul Astrakhan și coridorul internațional de transport (ITC) „Nord-Sud”. Infrastructura portuară de aici permite transportul a peste 16 milioane de tone de marfă pe an, dar în prezent este încărcată doar o cincime din capacitate. Prin urmare, cooperarea cu Belarus este benefică și pentru autoritățile din Astrakhan. Mai ales în lumina faptului că companiile de logistică din Iran au redus deja tarifele pentru mărfuri în urma ITC Nord-Sud, ceea ce creează o atractivitate suplimentară pentru companiile din Belarus de a utiliza această rută. În același timp, direcția de sud nu se limitează la portul Astrakhan. Pentru Belarus, tranzitul prin instalațiile portuare ale Mării Negre, în primul rând Crimeea, poate fi de interes. Mai ales ținând cont de faptul că astăzi practic nu este nevoie ca oficialul Minsk să joace vreun joc prudent cu țările occidentale în ceea ce privește cooperarea cu peninsula rusă. După cum a declarat Alexander Lukașenko într-un interviu recent acordat France Presse, Minsk a recunoscut de mult Crimeea, iar acum atât LPR, cât și DPR. Potrivit liderului belarus, „dacă Crimeea, Luhansk, Donețk au nevoie de hrană, cărămizi, ciment, restaurare etc., îi vom ajuta, va trebui să recunoaștem acest lucru”. Și dacă în ultimii ani Minsk a acționat destul de precaut în direcția Crimeei și nu s-a vorbit despre tranzitul mărfurilor prin peninsula, atunci în ultimul an situația a început să se schimbe radical. Toamna trecută, Roman Chegrinets, președintele comunității bielorusă din Crimeea, a declarat că porturile maritime din Crimeea ar putea deveni un nod de transport pentru exportul mondial de mărfuri din Belarus. Apoi el a menționat că peninsula, în ciuda problemelor legate de logistică, „este foarte convenabilă ca un hub cu posibilitatea de acces în Turcia, Siria și țările africane”, mai ales având în vedere că porturile din Crimeea nu sunt încărcate complet.

Anul acesta, acest subiect a devenit mai mult decât relevant. La începutul lunii iulie, la Forumul IX al Regiunilor Belarus și Rusiei, reprezentantul Crimeei sub președintele Federației Ruse, Georgy Muradov, a declarat că autoritățile peninsulei propun Minskului să organizeze livrarea de mărfuri prin intermediul regiunilor sudice ale Rusiei, ocolind statele baltice, numind-o „substituție a importurilor în tema transportului maritim”. Mai mult, în același timp, s-a exprimat ideea creării unei companii maritime comune bieloruso-ruse. Pe 17 iulie, Aleksey Overchuk, viceprim-ministru al Federației Ruse, a declarat că Moscova este gata să ofere Minskului asistență maximă în tranzitul produselor belaruse folosind infrastructura rusă. Totodată, o altă declarație a fost făcută de G. Muradov, potrivit căruia astăzi „șase porturi plus orașul Sevastopol funcționează cu sarcină parțială” pe peninsula, care au acces tocmai în acele țări și regiuni în care sunt produse belaruse și rusești. la mare căutare: Orientul Mijlociu, Africa de Nord, Asia de Sud, Turcia. În acest sens, el a sugerat ca Minsk să folosească porturile maritime din Crimeea pentru exporturile sale. Cele mai recente propuneri ale autorităților din Crimeea din capitala Belarusului sunt puțin probabil să

treacă neobservate, deoarece Minsk este interesat să-și diversifice fluxul de export și să construiască relații comerciale cu țările din Orientul Mijlociu și Asia. De exemplu, Belarus are legături strânse cu Siria, unde sunt furnizate diverse produse din Belarus, de la alimente până la utilaje agricole. Din această poziție, Crimeea are propuneri foarte promițătoare pentru Minsk, deoarece de la sfârșitul anului 2019 peninsula este legată de Siria printr-un coridor de transport maritim. Potrivit acestuia, în 2021, numai liftul de cereale Krasnogvardeisky a livrat 200 de mii de tone de cereale din Crimeea. O caracteristică a porturilor din Crimeea este că, spre deosebire de alte porturi din Rusia, acestea sunt potrivite pentru procesarea principalelor mărfuri din Belarus - îngrășăminte cu potasiu și produse petroliere. Se știe că cele cinci porturi maritime principale din Crimeea (Feodosia, Kerci, Evpatoria, Ialta și Sevastopol) au experiență nu numai în transportul de containere, ci și cu ro-ro, mărfuri și mărfuri în vrac și au în prezent capacitățile necesare pentru prelucrarea lor. În special, în Feodosia sunt destul de gata să accepte produse petroliere produse în Belarus și în Sevastopol - îngrășăminte. Toate acestea, precum și planurile autorităților din Crimeea pentru o reconstrucție și dezvoltare pe scară largă a infrastructurii portuare a peninsulei până în 2025, fac direcția Crimeea destul de atractivă pentru producătorii belarusi. În același timp, există o serie de probleme care împiedică dezvoltarea cooperării între părți. În primul rând, acesta este costul transportului și lipsa logisticii dezvoltate în direcția de sud. În plus, NWO rus și sancțiunile impuse Rusiei au împiedicat serios tranzitul mărfurilor peste Marea Neagră. Cu toate acestea, toate aceste dificultăți nu înseamnă că capitala Belarusului nu ia în considerare posibilitatea de a folosi porturile Crimeei pentru tranzitul său. Indirect, acest lucru este indicat și de recenta declarație a Ministerului Transporturilor al Republicii Belarus, unde s-a remarcat că deja se lucrează pentru semnarea unui acord privind transbordarea mărfurilor din Belarus prin porturile de nord și de sud ale Rusiei. Desigur, stabilirea conexiunilor necesare, elaborarea rutelor, rezolvarea problemelor de tarife cu Căile Ferate Ruse și multe altele nu se poate face într-o lună și este probabil ca utilizarea porturilor maritime din Crimeea de către companiile din Belarus să nu aibă loc în acest an. Dar nu există nicio îndoială că mai devreme sau mai târziu mărfurile din Belarus vor veni în porturile peninsulei, precum și faptul că fluxul de mărfuri va fi organizat în sens invers.

Sursa: <https://www.ritmeurasia.org/news--2022-07-29--kak-sdelat-krym-novymi-vorotami-dlja-belorusskoj-produkcii-na-mirovye-rynki-61167>

Rusia a găsit o „nouă cale” către piața petrolului printr-un mic port egiptean

Federația Rusă pare să fi găsit o nouă breșă pentru a-și livra petrolul pe piață, ocolind „sancțiunile occidentale care planează asupra acesteia”. Korabel.ru scrie despre acest lucru cu referire la serviciul Profinance. O marfă de aproximativ 700.000 de barili de petrol rusesc a fost livrată la terminalul petrolier egiptean Al Hamra de pe coasta Mediteranei la primele ore ale zilei de 24 iulie.

Câteva ore mai târziu, o altă navă a preluat din port un transport care ar putea include o parte sau tot transportul de petrol rusesc, potrivit datelor de urmărire a navelor Bloomberg. Mișcarea neobișnuită face ca urmărirea destinației finale a încărcăturii să fie mai dificilă, exacerbând

tendința ca livrările rusești de petrol să devină tot mai ascunse, deoarece cumpărătorii europeni le-au evitat după începerea NWO în Ucraina.

O altă transbordare de țiței pare să fi avut loc în largul Johor, lângă Singapore, în iunie. Zona a devenit deja un punct de transbordare pentru transporturile de petrol iraniene către China. Interdicția Uniunii Europene privind furnizarea de petrol rusec, precum și furnizarea de asigurări și alte servicii de transport ar trebui să intre în vigoare la sfârșitul anului 2022.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192663>

INTERNAȚIONAL

LA STAMPA: Migranți, apelul ONG-urilor: „O flotă europeană împotriva deceselor din Marea Mediterană”

EURONEWS (Italia), 3 august 2022 - Sos Mediteranee, Medici fără Frontiere și Sea-Watch cer statelor UE să pună la dispoziție o flotă adecvată de căutare și salvare în centrul Mediteranei gestionată la nivel instituțional care să ofere un răspuns în timp util și adecvat tuturor cererilor de asistență, împreună cu un plan pentru debarcărea supraviețuitorilor”.

Acesta este apelul ONG-urilor care în aceste zile se confruntă singure cu urgența din Mediterană. O urgență care, dincolo de narațiunea politică, nu privește debarcărea, ci siguranța celor care întreprind călătoria pentru a ajunge pe coastele europene sfidând marea.

În cinci zile, nava SAR MSF Geo Barents și nava SAR Sos Mediteranee Ocean Viking, în parteneriat cu Federația Internațională a Societăților de Cruce Roșie și Semilună Roșie, au salvat șaisprezece bărci aflate în primejdie, în timp ce săptămâna precedentă Sea -Watch 3 a salvat cinci ambarcațiuni, pentru un total de 444 de persoane.

Vieți la cheremul valurilor care, fără prezența navelor civile de căutare și salvare, ar fi abandonate sorții în apele internaționale din largul Libiei, pe cea mai mortală rută de migrație maritimă din lume.

„Neangajarea la nivel european a unei activități de căutare și salvare în centrul Mediteranei, pe lângă întârzierile în alocarea unui loc sigur de debarcare, au subminat integritatea și capacitatea sistemului de căutare și salvare și, prin urmare, posibilitatea de a salva vieți. omenești”, se arată în declarația comună.

„De la începutul verii echipa de căutare și salvare MSF a efectuat trei misiuni pe mare. Din păcate, prima salvare a avut rezultate dramatice, cu aproximativ 30 de dispăruți și moartea unei femei. În prezent, având în vedere starea de necesitate, la bordul Geo Barents se află 659 de persoane, un număr mai mare decât capacitatea navei. Acum însă nu mai este suficient să umplem golul lăsat de instituții în desfășurarea unei operațiuni de căutare și salvare, iar creșterea capacității de răspuns în centrul Mediteranei este o necesitate esențială” - a declarat Juan Matias Gil, șeful misiunii SAR MSF.

Activitatea ONG-urilor este îngreunată de lipsa de cooperare a autorităților libiene care „nu au răspuns aproape niciodată, neglijându-și obligația legală de a coordona asistența. Mai mult, atunci când intervin și interceptează ambarcațiuni aflate în primejdie, autoritățile libiene îi returnează sistematic și forțat pe supraviețuitori în Libia, țară care conform Națiunilor Unite nu poate fi considerată un loc sigur”.

În ciuda lipsei severe de resurse adecvate de căutare și salvare în această porțiune de mare, oamenii continuă să fugă din Libia pe mare, riscându-și viața pentru a căuta siguranță. În sezonul estival, când condițiile meteorologice sunt mai favorabile pentru a încerca o călătorie atât de periculoasă, plecările din Libia sunt mai dese și, prin urmare, este necesară o flotă adecvată de căutare și salvare.

„A ține persoanelor salvate blocate pe mare zile întregi în așteptarea de a debarca într-un loc sigur este o nouă violență impusă celor care sunt deja extrem de vulnerabili. Ultima și singura speranță pe care o au este să poată scăpa din Libia, pe care o definesc adesea drept iadul pe pământ, traversând marea indiferent de riscurile pe care le întâmpină. Eliminarea operațiunilor europene de căutare și salvare adecvate și competente în apele internaționale din largul Libiei s-a dovedit letală și ineficientă în prevenirea traversărilor periculoase” – spune Xavier Lauth, directorul operațiunilor SOS MEDITERRANEE.

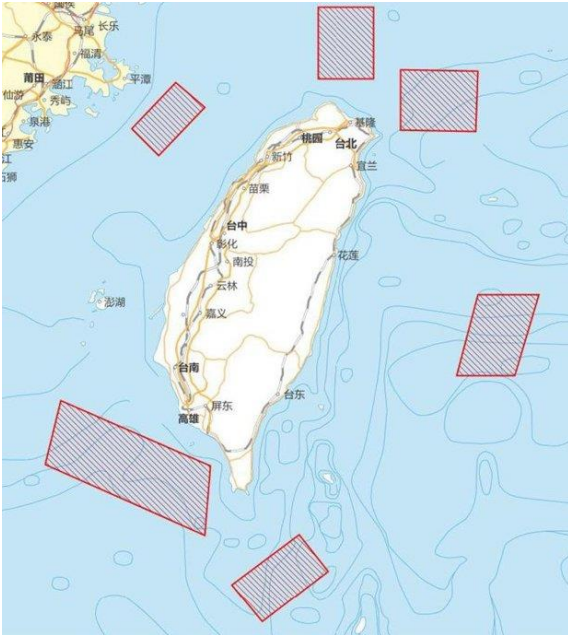
În timp ce Sea-Watch 3 a finalizat operațiunile de debarcare a 438 de persoane în portul Taranto iar pe 1 august, nava Ocean Viking a debarcat 387 de femei, copii și bărbați salvați în Salerno între 24 și 25 iulie, ambarcațiunea Geo Barents încă așteaptă o soluție pentru supraviețuitorii salvați acum șapte zile.

„Pe lângă faptul că nu își îndeplinesc datoria de a salva oamenii pe mare, autoritățile europene întârzie deseori debarcările. Așteptarea îndelungată îi obosește și mai mult pe oamenii salvați: au supraviețuit în Marea Mediterană, dar acum în loc să găsească siguranță, așteaptă zile întregi în fața ușilor închise ale Europei, înainte ca drepturile lor de oameni să fie respectate” - subliniază Mattea Weihe, purtător de cuvânt al SEA-WATCH.

Sursa:

https://www.lastampa.it/cronaca/2022/08/03/news/migranti_lappello_delle_ong_una_flotta_euro_pea_contro_le_morti_nel_mediterraneo-5505039/

China condamnă vehement vizita lui Nancy Pelosi în Taiwan și lansează exerciții militare în jurul insulei



Administrația de la Beijing a condamnat vehement, marți seară, vizita în Taiwan a președintelui Camerei Reprezentanților din SUA, Nancy Pelosi, și a anunțat că urmează să efectueze exerciții militare maritime și aeriene cu muniție reală.

"Vizita lui Nancy Pelosi transmite mesaje greșite forțelor separatiste care vor independența Taiwanului", a comunicat Ministerul de Externe de la Beijing, precizând că va trimite imediat note de protest la reprezentanțele diplomatice americane.

La rândul său, armata chineză a anunțat că va lansa exerciții militare de amploare în apropierea Taiwanului. Exercițiile militare maritime și aeriene, care vor include trageri cu muniție reală, se vor derula în perioada 4-7 august, conform agenției de presă oficiale Xinhua, citată de postul

CGTN. "Din rațiuni de securitate, intrarea vaselor și avioanelor în zonele în care se vor derula exercițiile este strict interzisă", transmite armata chineză.

Nancy Pelosi, președintele Camerei Reprezentanților din SUA, a ajuns marți seară în Taiwan, unde urmează să aibă o serie de întâlniri oficiale, ignorând avertismentele Administrației de la Beijing. Nancy Pelosi este oficialul american cu rangul cel mai înalt care vizitează Taiwanul în ultimii 25 de ani. Vizita a amplificat tensiunile între China și Statele Unite, iar Beijingul a avertizat că va reacționa prin "măsuri determinate și hotărâte".

Nancy Pelosi își va petrece noaptea în Taiwan. Miercuri dimineață, Pelosi se va întâlni cu președintele Taiwanului, Tsai Ing-Wen, cu vicepreședintele Lai Ching-De și va participa la o sesiune specială a Parlamentului de la Taipei.

Statele Unite au intensificat prezența militară în zona Asia-Pacific în contextul vizitei lui Nancy Pelosi la Taipei. În largul Taiwanului au fost trimise patru nave militare americane, inclusiv portavionul USS Ronald Reagan.

Beijingul, care consideră Taiwanul teritoriu chinez, a anunțat că vor exista consecințe pentru vizita lui Nancy Pelosi la Taipei. "Statele Unite vor trebui să își asume responsabilitatea și vor trebui să plătească prețul pentru lezarea suveranității și securității Chinei", a afirmat Hua Chunying, un purtător de cuvânt al Ministerului de Externe de la Beijing.

Statele Unite nu au relații diplomatice oficiale cu Taiwanul, iar președintele Joseph Biden i-a transmis săptămâna trecută omologului său chinez, Xi Jinping, că Washingtonul respectă în continuare principiul "o singură Chină". În același timp, Statele Unite au anunțat angajamentul de a oferi asistență militară Taiwanului pentru a contracara o eventuală invazie chineză.

Rusia consideră că vizita lui Nancy Pelosi la Taipei este o "provocare" la adresa Chinei. Moscova a transmis că susține principiul politic "o singură Chină" și se opune independenței Taiwanului "sub orice formă".

Sursa: <https://monitorulapararii.ro/china-condamna-vehement-vizita-lui-nancy-pelosi-in-taiwan-si-lanseaza-exercitii-militare-in-jurul-insulei-1-44885>

China a început exercițiile militare cu muniție reală, în jurul Taiwanului. Apărarea de la Taipei: "Nu căutăm nicio escaladare, dar nu dăm înapoi"

Cea mai importantă rundă de exerciții militare chineze în jurul insulei Taiwan a început, potrivit presei de stat de la Beijing.

"De la ora 12:00 azi (n.r. 07:00, ora României) până la ora 12:00, pe 7 august, Armata Populară de Eliberare desfășoară un important exercițiu de antrenament militar și a organizat foc cu muniție reală.

În timpul acestor exerciții de luptă, au fost selectate șase zone majore din jurul insulei și în această perioadă toate navele și aeronavele nu ar trebui să intre în zonele maritime și în spațiul aerian relevante", a transmis presa de stat, citată de [The Guardian](#).

Cele șase zone identificate înconjoară insula și, se suprapun parțial cu apele teritoriale taiwaneze. Unele sunt, de asemenea, foarte aproape de porturi cheie, iar autoritățile taiwaneze au acuzat Armata chineză că a condus efectiv o blocada - o acuzație foarte serioasă.

„Comandamentul Teatrului de Est al Armatei de Eliberare a Poporului Chinez a desfășurat joi exerciții militare la scară largă și activități de antrenament, inclusiv exerciții cu foc real în jurul insulei Taiwan”, a adăugat radiodifuzorul chinez.

Meng Xiangqing, profesor la Universitatea Națională de Apărare, a declarat pentru televiziunea de stat chineză că locațiile ar putea oferi o imagine instantanee a modului în care s-ar putea desfășura o operațiune militară reală împotriva Taiwanului.

„De fapt, acest lucru ne-a creat condiții foarte bune când, în viitor, ne vom remodela peisajul strategic care să conducă la unificarea noastră”, a spus Meng, potrivit unui raport Reuters.

Forțele chineze din două zone din largul coastei de nord a Taiwanului ar putea să sigileze Keelung, un port major, în timp ce atacuri ar putea fi lansate dintr-o zonă de la est de Taiwan, vizând bazele militare din Hualien și Taidong, a spus el.

„Ușile” către Kaohsiung ar putea fi închise de armata chineză în largul coastei de sud-vest, a adăugat Meng.

Ministerul Apărării din Taiwan a declarat că forțele sale armate „operează ca de obicei” și monitorizează împrejurimile. „Nu căutăm nicio escaladare, dar nu dăm înapoi când vine vorba de securitatea și suveranitatea noastră”, a transmis ministerul.

Oficialii din Taiwan au spus că exercițiile încalcă regulile Națiunilor Unite, invadează spațiul teritorial al Taiwanului și reprezintă o provocare directă pentru navigația aeriană și maritimă liberă.

China efectuează exerciții pe cele mai aglomerate căi navigabile internaționale și rute aeriene și acesta este „un comportament iresponsabil, ilegal”, a declarat Partidul Democrat Progresist din Taiwan, aflat la guvernare.

Sursa: <https://ziare.com/china-taiwan/china-inceput-exercitii-militare-munitie-reala-taiwan-1754676>