

## MS DAILY BRIEF – 12 septembrie 2022

### Cuprins

Cum Statele Unite au dislocat rapid rachete antinavă Harpoon în Ucraina.....	1
Egiptul vrea să cumpere submarine Barracuda și rachete de croazieră, dar Franța ezită .....	2
Rusia a introdus în serviciul de luptă experimental primul satelit de cercetare navală Pion-NKS: Sistemul satelitar Liana aproape de operaționalizare.....	3
Japonia plănuiește nave gigant de apărare antirachetă, cele mai mari nave de suprafață de după al doilea război mondial.....	4
Agencia Spațială Europeană sponsorizează proiectul Grimaldi pentru acostare automată.....	7
Raport: Invazia Taiwanului ar afecta transportul de containere și cablurile de internet .....	8
Remorcherul inversează cursul înapoi în Brazilia pentru portavionul „toxic” .....	9
MacGregor, parte a Cargotec, a fost aleasă să furnizeze două macarale telescopice auxiliare offshore pentru nava de instalare a turbinelor eoliene de nouă generație Van Oord.....	10
Garda de coastă a Greciei a tras focuri de avertisment către o navă a Turciei care efectua „manevre suspecte”.....	11

### Cum Statele Unite au dislocat rapid rachete antinavă Harpoon în Ucraina

Bănuim acest lucru de mult timp, iar unii, foarte probabil, știau cu siguranță despre asta - iar acum, se pare, suspiciunea a fost confirmată. Pe 7 septembrie a acestui an, deja binecunoscuta publicație The WarZone, reprezentată de autorul său obișnuit Howard Altman, scrie: Marți, unul dintre cei mai mari clienți ai Pentagonului a făcut lumină asupra modului în care SUA au furnizat Ucrainei rachete antinavă RGM-84 Harpoon, despre care el a spus că au fost folosite pentru a scufunda două nave de război rusești. Consilierul secretarului Apărării William LaPlante, care este responsabil cu achiziția, livrarea, întreținerea armelor și echipamentelor (și multe altele), a declarat în cadrul unei conferințe de presă că „a avut loc o inovație incredibilă”. Una dintre țările care este înarmată cu „Harpoane” în versiunea de navă (țara nu este numită), s-a oferit să facă un fel de modernizare cu ele. Lucrând cu această țară și cu un antreprenor (nenumit), au reușit să plaseze rachete pe camioane. Un camion transporta rachetele și lansatoarele, celălalt sursa de alimentare. Camioanele au fost interconectate printr-un cablu. Ucraina, după ce a aflat că există o metodă de lucru de transformare a versiunii navale a Harpoon într-o versiune terestră care poate fi exportată rapid, a trimis personal pentru instruire, care a sosit în weekendul Memorial Day. Aproximativ trei săptămâni mai târziu, a spus el, două nave rusești au fost scufundate de acele rachete. În iunie,

Ucraina a anunțat că marina sa a lovit o navă rusească în vecinătatea insulei Șerpilor, la aproximativ 20 de mile de coastă. LaPlante nu a dat numele navei, dar părea a fi remorcherul de salvare Vasily Bekh, despre care se spunea că transporta arme, personal și muniție pe insulă. Oficialii ucraineni au susținut că acest lucru a fost făcut de două rachete Harpoon.

Nu a existat nicio confirmare a acestei afirmații la momentul respectiv, deși Ministerul Apărării ucrainean a arătat un videoclip realizat de o dronă de tip Bayraktar. Videoclipul arată că nava a fost lovită de două rachete. În mai, țările NATO și-au anunțat disponibilitatea de a transfera astfel de arme în Ucraina. Astfel, Danemarca a anunțat livrarea a două lansatoare ale versiunii terestre a RGM-84 și un număr necunoscut de încărcături, iar Statele Unite au anunțat în iunie propria livrare a două seturi complete, inclusiv lansatoare și piese de schimb, dar fără rachete.

Imediat după declarația lui LaPlante, un purtător de cuvânt al Pentagonului a clarificat că rachetăștii ucraineni nu au fost antrenați în Statele Unite. Instruirea a fost efectuată de un



„antreprenor anonim”, dar nu s-a spus unde anume a avut loc acest lucru și dacă guvernul american a avut vreo legătură cu asta”.

Sursa: <https://topwar.ru/201467-kak-ssha-bystro-perebrosili-na-ukrainu-protivokorabelnye-rakety-garpun.html>

## și rachete de croazieră, dar Franța ezită

## Egiptul vrea să cumpere submarine Barracuda



*Submarinul Suffren din clasa Barracuda. Sursă foto: Forțele Navale Franceze*

Egiptul încearcă să cumpere noi submarine franceze, în valoare de aproximativ 5 miliarde de euro, care ar urma să fie echipate cu rachete de croazieră în valoare de un miliard de euro. În acest scop, se așteaptă în lunile următoare ministrul egiptean al apărării, Mohamed Ahmed Zaki să se întâlnească cu omologul său francez, Sebastien Lecornu.

Discuțiile privind acest acord au început în februarie 2022, în marja summitului "One Ocean" de la Brest, la care a fost invitat președintele egiptean Abdel Fattah al-Sisi. În cadrul unei întâlniri cu omologul său francez, Emmanuel Macron, președintele egiptean a vorbit despre planurile sale de modernizare a flotei navale.

Unul dintre obiectivele lui Sisi de când a venit la putere în 2013 a fost să achiziționeze patru până la șase submarine din clasa Barracuda de la Naval Group, companie deținută de statul francez. Sisi i-a incredintat proiectul cu risc ridicat fostului comandant al Marinei egiptene, Ahmed Khaled.

În prezent, Guvernul francez și-a dat acordul doar pentru a face schimb de documente tehnice între Naval Group și Marina egipteană, nu pentru a negocia un contract. Șeful Statului Major al Apărării de la Paris se opune unui proiect care ar aduce mai multe nave în Mediterana deja saturată cu zeci de submarine italiene, grecești, turcești și chiar rusești.

## **Exportul de rachete navale de croazieră de la MBDA ar fi o premieră pentru Franța**

Exportul de rachete navale de croazieră de la MBDA ar fi, de asemenea, o premieră pentru Franța și ar îngrijora Israelul și Turcia, membru NATO, în timp ce relațiile lor cu Egiptul sunt extrem de volatile.

Ministerul francez de Finanțe este, de asemenea, îngrijorat de capacitatea Egiptului de a plăti un preț atât de mare, deoarece datoria națională a Egiptului a crescut la aproape 400 de miliarde de dolari.

Sisi încearcă să-și asigure un nou împrumut de la Fondul Monetar Internațional, față de care are deja 20 de miliarde de dolari în datorii acumulate din 2016. Noul împrumut, care se așteaptă să fie anunțat în orice moment, se pare că a fost redus de la 10 la 3 miliarde de dolari.

Achizițiile anterioare de arme ale Egiptului, în special avioane franceze Rafale și fregate multirol europene, au fost finanțate parțial de Emiratele Arabe Unite și Arabia Saudită, pe lângă împrumuturile bancare garantate de Trezoreria Franței.

Dacă Egiptul va intra în incapacitate de plată sau își va ajusta prioritățile fiscale, statul francez va fi cel care va trebui să plătească contractele câștigate de producătorii din Franța.

## **Egiptul e un client important al industriei franceze de apărare**

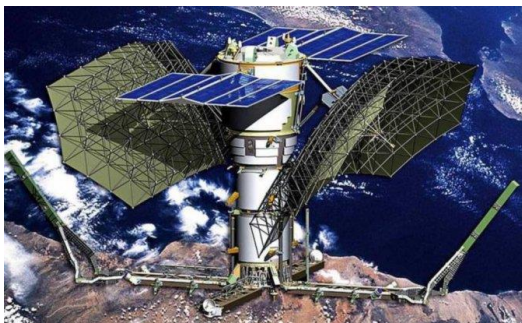
Dintre producătorii europeni, companiile franceze au fost printre cele mai de succes în valorificarea cererii Egiptului de arme, câștigând trei contracte navale majore între 2014 și 2015: patru crucișătoare clasa Gowind, un portelicopter clasa FRAME și două portelicoptere Mistral, acestea din urmă fiind destinate inițial Rusiei.

Egiptul a fost, de asemenea, unul dintre primii cumpărători de avioane de luptă Rafale de la Dassault, comandând un prim lot de 24 aeronave în 2015.

Până acum câțiva ani, flota egipteană se confrunta cu vechile submarine chinezești construite în anii '80. Între 2017 și 2021, Egiptul a achiziționat patru submarine de tip 209/1400 de la constructorul naval german TKMS, însă acest lucru nu a fost suficient pentru a-l satisface pe Sisi. Egiptul deține 8 submarine, ocupând astfel locul al doilea în lumea arabă și Africa și locul 16 în lume.

Sursa: [https://www.defenseromania.ro/egiptul-vrea-sa-cumpere-submarine-franceze-barracuda-si-rachete-de-croaziera-dar-franta-ezita\\_618098.html](https://www.defenseromania.ro/egiptul-vrea-sa-cumpere-submarine-franceze-barracuda-si-rachete-de-croaziera-dar-franta-ezita_618098.html)

## **Rusia a introdus în serviciul de luptă experimental primul satelit de cercetare navală Pion-NKS: Sistemul satelitar Liana aproape de operaționalizare**



Potrivit site-ului topwar.ru, primul satelit radar rusesc de cercetare maritimă de tip Pion-NKS, care a fost plasat pe orbită în luna iunie a anului trecut, a trecut de stadiul testelor necesare și a fost acceptat în serviciul de luptă experimental.

Satelitul face parte din sistemul de cercetare Liana, conceput pentru monitorizarea oceanelor lumii, urmărirea grupărilor navale ale adversarului și emiterea datelor de indicare a țintelor.

Sistemul satelitar de cercetare maritimă Liana a fost dezvoltat pe baza sistemului sovietic similar Legenda, care a fost creat în anii 1970 ai secolului trecut și a urmărit mișcările portavioanelor

americane. Cu toate acestea, din cauza rezoluției scăzute a tehnologiei optice, sateliții sovietici nu au putut să detecteze decât obiectele de dimensiuni mari. Spre deosebire de Legenda, Liana este capabil să urmărească obiecte de dimensiunea unei mașini mici, să determine cu precizie locația navelor inamice și să emită datele necesare de indicare a țintelor pentru mijloacele de atac ale flotei.

Sistemul de cercetare maritimă Liana include patru sateliți: doi Lotus-S și doi Pion-NKS. Primul satelit Lotus-S a fost plasat pe orbită în anul 2009, iar al doilea în anul 2017. Primul satelit Pion-NKS, care a fost introdus acum în serviciul de luptă experimental, a fost plasat pe orbită în anul 2021. Despre lansarea celui de-al doilea satelit de acest tip, deocamdată, nu există niciun fel de date.

“Aparatul cosmic Pion-NKS a trecut cu succes testele de stat și a fost acceptat în serviciul de luptă experimental. Dispozitivul a început să monitorizeze activitățile militare străine, inclusiv mișcările navelor”, a informat și agenția de presă rusă RIA Novosti, citând declarațiile unei surse din industria de rachete și spațială.

Caracteristicile sistemului de cercetare prin radiolocație Liana sunt secrete. Se știe doar că, cu ajutorul acestuia, militarii ruși pot să monitorizeze obiective maritime și terestre de dimensiuni reduse, precum și să dirijeze armele de mare precizie împotriva acestora.

Comentariul autorului: Ministerul rus al Apărării va dispune în viitorul apropiat de mai multe grupări orbitale de sateliți de comunicații și de cercetare, formate, în principiu, din câte patru sateliți.

Pe lângă sistemul satelitar de cercetare Liana se află în curs de operaționalizare și gruparea de comunicații Blagovest, care va include patru sateliți de tip Meridian-M.

În ceea ce privește sistemul Liana, trebuie spus faptul că întreruperea relațiilor militare cu Ucraina a îngreunat formarea acestuia. Inițial, sateliții din cadrul sistemului urmau să fie lansați cu ajutorul rachetelor Zenit, al căror producător, Yuzhmash din Dnipropetrovsk, se afla pe teritoriul Ucrainei. Ca urmare, a fost solicitată reproiectarea sateliților pentru lansarea cu rachete Soiuz.

Sursa: [https://www.defenseromania.ro/rusia-a-introdus-in-serviciul-de-lupta-experimental-primul-satelit-de-cercetare-navala-pion-nks-sistemul-satelitar-liana-aproape-de-operationalizare\\_618100.html](https://www.defenseromania.ro/rusia-a-introdus-in-serviciul-de-lupta-experimental-primul-satelit-de-cercetare-navala-pion-nks-sistemul-satelitar-liana-aproape-de-operationalizare_618100.html)

## **Japonia plănuiește nave gigant de apărare antirachetă, cele mai mari nave de suprafață de după al doilea război mondial**

Capacitățile de apărare împotriva rachetelor balistice ale Japoniei urmează să fie revizuite de două nave noi de război, înlocuind planurile pentru sistemul Aegis Ashore.

Ministerul Apărării din Japonia a oferit mai multe detalii despre planurile sale de a construi două nave noi de război uriașe, parte a unei inițiative mai ample de apărare antirachetă care a înlocuit o propunere anterioară de a instala sistemul terestru Aegis Ashore în Japonia. Se așteaptă că navele de apărare antirachetă, încă nenumite, vor avea o deplasament standard de aproximativ 20.000 de tone - mai mult de două ori mai mult decât distrugătoarele actuale din clasa Maya echipate cu Aegis - făcându-le potențial cei mai mari nave japoneze de suprafață de la al Doilea Război Mondial. În cererea sa de buget pentru anul fiscal 2023, Ministerul Apărării din Japonia și-a prezentat propunerea pentru cele două nave de război noi, care urmează să fie finanțate dintr-o cerință totală de aproximativ 39,7 miliarde de dolari, comparativ cu 38,4 miliarde de dolari pentru

exercițiul financiar 2022. Rapoarte neconfirmate din mass-media japoneză sugerează că cele două noi nave ar putea avea un preț de 7,1 miliarde de dolari, mult mai mult decât cei aproximativ 4,3 miliarde de dolari pe care se așteptau să îi coste cele două sisteme Aegis Ashore. În general, bugetul de apărare japonez a crescut constant în ultimii ani, reflectând importanța tot mai mare acordată armatei țării și amenințările care se dezvoltă rapid provenind atât din Coreea de Nord, cât și din China.

Vorbind săptămâna trecută, ministrul japonez al Apărării Yasukazu Hamada a declarat că introducerea celor două mari nave noi în rolul de apărare antirachetă le-ar permite celorlalte distrugătoare Aegis să se concentreze asupra altor sarcini critice, în special apărarea împotriva potențialelor incursiuni maritime chineze. În prezent, flota Aegis a Forței Maritime de Autoapărare a Japoniei, sau JMSDF, cuprinde două distrugătoare de clasă Maya, două clase Atago și patru distrugătoare de clasă Kongō. Cele mai recente nave de război din clasă Maya sunt subvariante ale clasei Atago, care, la rândul lor, au evoluat din clasa Kongō, o derivată japoneză a distrugătorului de clasă Arleigh Burke al Marinei SUA. Potrivit cifrelor publicate de The Nikkei, se așteaptă ca navele de război să aibă o lungime de aproximativ 690 de picioare și o lățime de aproximativ 130 de picioare. Aceasta se compară cu o lungime de puțin peste 557 de picioare și o lățime de aproximativ 73 de picioare pentru clasa Maya, cele mai recente distrugătoare Aegis care au intrat în serviciu cu JMSDF. Aceste nave de război au o deplasament standard de aproximativ 10.250 de tone.

Într-adevăr, rapoartele anterioare sugerau că noile nave de război ar fi mult mai apropiate ca mărime de clasa Maya, cu o deplasament standard de aproximativ 9.000 de tone. Acest lucru a contribuit, de asemenea, la speculații că ar putea fi construite pe o carenă de clasă Maya modificată. De fapt, din punct de vedere al dimensiunii, noile nave de apărare antirachetă ar fi mai comparabile cu distrugătoarele de elicoptere din clasa Izumo, în prezent, cele mai mari nave de război ale JMSDF, care au o lungime de puțin sub 814 de picioare, o lățime de aproximativ 125 de picioare și o deplasament de 19.800 tone, crescând la 27.000 tone complet încărcat.

Interesant este că noile nave de război propuse ar fi similare în mare măsură în ceea ce privește dimensiunile crucișătoarelor de luptă clasa Kongō din perioada celui de-al Doilea Război Mondial, care aveau 720 de picioare lungime, 108 picioare lățime, cu o deplasament de 28.000 de tone. Această ultimă cifră, desigur, include o cantitate considerabilă de protecție a armurii care va fi absentă la noile modele.

De asemenea, este important de menționat că cifrele publicate până acum reflectă doar un proiect de plan și ar putea fi supuse modificărilor. Indiferent, noile nave vor oferi, de asemenea, un nod cheie în scutul de apărare antirachetă din SUA, făcând achiziționarea lor o prioritate pentru SUA, precum și pentru Japonia. „*Credem că este o inițiativă extrem de importantă de a ne consolida drastic capacitățile de apărare în decurs de cinci ani*”, a spus Hamada despre noile nave de război, menționând că procesul de dezvoltare a acestora este acum accelerat. Planurile actuale prevăd ca prima dintre noile nave de război să fie pusă în funcțiune la sfârșitul anului 2027, urmând a doua la sfârșitul lui 2028. În general, totuși, nu este clar în acest stadiu cum vor arăta de fapt noile nave de război. Deși au fost descriși anterior de presa japoneză drept „*super-distrugători*”, mai recent s-au speculat că nu vor urma același tip de proiectare de distrugător folosit în navele de război Aegis actuale ale JMSDF. Unele concepte au arătat nave bazate pe un catamaran sau un design cu mai multe cocă, ceea ce ar crește stabilitatea, ceea ce este critic pentru performanța optimă a radarului. Și mai radical, s-a gândit la instalarea arhitecturii de apărare antirachetă pe un fel de barjă nealimentată. Deși acum se pare că va fi folosită o monococă, este posibil ca designul final

să nu aibă neapărat multe în comun cu distrugătoarele sau crucișătoarele convenționale - așa cum indică lățimea planificată relativ enormă de aproximativ 130 de picioare. O opțiune ar putea fi o versiune extinsă a tipului de carenă folosită în clasa Izumo sau în clasa Hyuga puțin mai mică.

Ministrul Apărării Hamada a subliniat arsenalul de rachete balistice în expansiune și tot mai capabil al Coreei de Nord ca un factor în cerința pentru noile nave de război. Nu numai că Coreea de Nord este acum capabilă să lanseze salve mai mari de rachete balistice, dar acestea pot proveni din ce în ce mai mult din locuri de lansare neașteptate, datorită dezvoltării rachetelor balistice mobile, atât rutiere, cât și pe cale ferată. Coreea de Nord dezvoltă, de asemenea, noi rachete balistice cu lansare submarină. În același timp, performanța și profilurile lor de zbor îi fac mai greu de interceptat. Noile nave de război vor fi capabile să intercepteze rachete nord-coreene (sau pe cele lansate de alte puteri ostile) la altitudini mari. Pe lângă rachetele balistice, Hamada a mai spus că noile nave de război vor fi echipate pentru a intercepta armele hipersonice, o clasă de arme care este deja stabilită în China și Rusia și pe care o dezvoltă și Coreea de Nord. Potrivit The Nikkei, capacitatea de a contracara armele cu alunecare hipersonică ar fi „*adăugată mai târziu*”, dar nu au fost furnizate alte detalii. În general, lansarea de interceptori pentru a învinge aceste tipuri de amenințări, care zboară la Mach 5 sau mai mult, este o provocare semnificativă.

Alte caracteristici cheie ale noilor nave de război includ un echipaj relativ mic, cu 110 de personal, comparativ cu aproximativ 300 pentru distrugătoarele din clasa Maya. În acest moment, trebuie amintit că problema numărului de personal din cadrul JMSDF este ceva care a mai fost ridicat în contextul noilor nave de război. La urma urmei, unul dintre motivele inițiale pentru a alege Aegis Ashore a fost preocuparea cu privire la numărul limitat de echipaje JMSDF disponibile pentru a conduce navele tradiționale. Această problemă este atât de semnificativă încât JMSDF introduce în prezent clasa Mogami de „*distrugătoare*” cu mai multe misiuni, care este de fapt de dimensiunea unei fregate pentru a face față lipsei de personal JMSDF.

Alți factori ar putea contribui, de asemenea, la reducerea numărului de echipaj, inclusiv automatizarea sporită, iar sarcinile de luptă pot fi limitate la apărarea aeriană și antirachetă. În același timp, facilitățile echipajului vor fi probabil relativ bine amenajate, făcându-le mai potrivite pentru desfășurări de lungă durată în jurul insulelor de origine japoneze. Deși noile nave de război s-ar putea să nu semene prea mult cu navele Aegis aflate în funcțiune în prezent, Ministerul Apărării din Japonia a confirmat că vor prelua, totuși, cea mai mare parte a sarcinilor de apărare împotriva rachetelor balistice, în special de la aceste distrugătoare. Cert este, prin urmare, că piesa centrală a fiecăreia dintre cele două nave noi de război va fi radarul Lockheed Martin AN/SPY-7 Long Range Discrimination, care este proiectat să se apere împotriva rachetelor balistice. Acestea sunt aceleași radare care au fost planificate inițial să fie utilizate în sistemele Aegis Ashore din Japonia.

Lucrările la perechea planificată de sisteme terestre Aegis Ashore au fost suspendate în 2020, oficialii citând pe fondul problemelor tehnice, costurilor în creștere și criticilor interne. Acesta din urmă includea îngrijorarea că resturile de la rachetele interceptate ar putea ateriza pe teritoriul japonez și ar putea cauza daune sau răni, ceea ce amenința să pună în pericol testarea porțiunii de rachetă a sistemului. De asemenea, a existat o îngrijorare semnificativă a publicului cu privire la impactul potențial asupra sănătății al radiațiilor de la radarele puternice ale sistemului Aegis Ashore. Centrul principal de control al complexului de testare de apărare antirachetă Aegis Ashore din Kauai, Hawaii. Site-urile Aegis Ashore din Japonia erau de așteptat să aibă un design similar, dar cu radarul AN/SPY-7 în loc de AN/SPY-1 văzut aici. KYODO PRIN IMAGINI AP Rachetele vor fi interceptoare SM-3 MkIIA, care oferă un ansamblu de angajare mai larg decât variantele

SM-3 existente în prezent și care sunt mai capabile să abordeze o gamă mai largă de amenințări cu rachete. Această rachetă și consorțiul SUA-Japonia care a dezvoltat-o este ceva pe care l-am acoperit de mai multe ori în trecut, aici, aici și aici. De asemenea, este de remarcat faptul că Japonia nu este prima națiune care a decis să lanseze SPY-7 pe nave de război. Lockheed Martin furnizează deja versiuni ale aceluiași radar pentru instalare pe viitorul Canadian Surface Combatant, care va fi derivat din designul fregatei BAE Systems Type 26, precum și viitoarele fregate din clasa F110 din Spania. Aceste modele sunt semnificativ mai mici decât navele de apărare antirachetă propuse de Japonia. Cu toate acestea, SPY-7 este un radar foarte scalabil, așa că o instalație adaptată pentru apărarea împotriva rachetei balistice ar putea fi, de asemenea, mai mare. Chiar și așa, ar putea fi cazul ca Japonia să opteze pentru această soluție neortodoxă, cel puțin parțial, din motive de cost. În trecut, Japonia a studiat navele cu scop special sau platformele offshore pentru apărarea antirachetă, considerându-le o alternativă mai ieftină la distrugătoarele mai mari. O gândire similară s-a aflat și în spatele navei americane de apărare împotriva rachetelor balistice, sau nava BMD, care a fost concepută de Huntington Ingalls Industries pe baza carcasei existente a platformei de aterizare din clasa San Antonio. Scopul a fost de a oferi o platformă semnificativ mai capabilă pentru apărarea antirachetă decât distrugătoarele de rachete ghidate de clasa Arleigh Burke existente. Pe de altă parte, o navă de apărare antirachetă bazată pe un fel de platformă offshore sau chiar pe o cocă adaptată a unei nave de asalt amfibie ar fi vulnerabilă la atacurile de la rachete antinavă sau submarine. Nu este clar ce tipuri de apărare și alte arme ar fi incluse pe carene, concentrându-se până acum foarte mult pe misiunea de apărare antirachetă. Acest lucru ar putea duce la necesitatea escortării acestor nave de către distrugătoare și submarine. Cu toate acestea, au existat unele indicii că nava de apărare antirachetă ar putea deveni o platformă mai versatilă sau cel puțin una care are capacitatea de a ataca cu rachete de croazieră cu rază lungă de acțiune împotriva lansatoare de rachete nord-coreene, de exemplu. Luna trecută, rapoartele din mass-media japoneză au sugerat că oficialii ar putea căuta să adauge o „capacitate de contraatac” sub forma unei versiuni îmbunătățite a rachetei tip 12. Aceasta ar putea avea o autonomie de peste 600 de mile.

Va fi fascinant să vedem ce fel de nave vor apărea din programul de apărare antirachetă al Japoniei. Ceea ce este clar este că, odată desfășurați, se va aștepta ca aceștia să joace un rol important într-un scut de apărare antirachetă care va proteja interesele SUA și japoneze, într-o regiune în care proliferază rachetele balistice.

Sursa: <https://www.thedrive.com/the-war-zone/japan-to-build-giant-missile-defense-ships-its-largest-post-wwii-surface-combatants>

## **Agencia Spațială Europeană sponsorizează proiectul Grimaldi pentru acostare automată**

Agencia Spațială Europeană (ESA) se alătură efortului de a implementa noi tehnologii care vor contribui la automatizarea transportului maritim. Agenția, prin Programul său de inovare și sprijin în navigație (NAVISP), participă la un program de utilizare a tehnologiei de localizare prin satelit pentru a asista și, în cele din urmă, automatiza acostarea navelor. Noul proiect va implica Grupul Grimaldi din Italia care lucrează cu Kongsberg și Consorțiul Radiolabs și implicarea Agenției Spațiale Italiene (ASI). Scopul proiectului este de a proiecta, executa și valida sistemul de asistență la acostare în condiții de funcționare. Prima fază a proiectului, care este proiectată să dureze 18 luni, se va concentra pe proiectarea echipamentului împreună cu testarea în laborator și

preinstalarea sistemului care urmează să fie testat pe o navă în funcțiune. A doua fază, care a fost convenită și cu ESA și care urmează să înceapă în martie 2024, intenționează să execute teste la bordul navei. Proiectul Grimaldi Satellite Assisted Berthing prevede un sistem de ghidare asistată în timpul acostării folosind noi tehnologii de localizare prin satelit. Scopul este de a lega informațiile din satelit în sistemele de automatizare ale navei. Kongsberg, cu sediul în Norvegia, dezvoltă în mod activ sisteme de automatizare pentru o serie de nave, inclusiv Yara Birkeland, și proiecte în Norvegia pentru șleपुरi de marfă automate. Testarea de automatizare a navigației va fi efectuată folosind unul dintre marile nave ro-ro Pure Car and Truck, operate de Grimaldi. Aceștia vor efectua testul la Euroterminalul Anvers operat de Grimaldi în Belgia. În prima fază a testării, sistemul va furniza informații comandantului navei pentru a ajuta la luarea deciziilor pentru a facilita acostarea. Scopul este de a demonstra un sistem care poate automatiza complet acostarea. La începutul acestui an, cercetătorii japonezi au demonstrat primul lor sistem care gestionează, de asemenea, atât acostarea, cât și plecarea de la cheu a navelor. Sistemul japonez este conceput pentru a funcționa cu nave fără echipaj. Printre elementele testate s-au numărat drone care ar duce parâmele la cheu.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/european-space-agency-sponsors-grimaldi-project-for-automated-berthing>

## Raport: Invazia Taiwanului ar afecta transportul de containere și cablurile de internet

Industria globală de transport maritim ar trebui să se pregătească pentru o criză pe scară largă care ar avea ca rezultat o creștere a costurilor operaționale, pierderi de nave și întârzieri dacă China își actualizează retorica și va continua să invadeze Taiwan, sugerează un nou raport. În același timp, raportul pregătit de grupul de reflecție Mercatus Center de la Universitatea George Mason, arată că dacă China ar tăia cablurile submarine de internet vitale pentru industria semiconductoarelor și ar crea o problemă cheie pentru transmisia de date între Asia și America de Nord. Pe măsură ce tensiunea dintre China și Taiwan a escaladat în ultimele săptămâni, raportul se bazează pe date chineze pentru a ilustra scenariile potențiale și impactul asupra economiei globale. Autorii raportează că Armata Populară de Eliberare a Chinei a pregătit sute de scenarii ca parte a ambițiilor de mult timp ale țării de reunificare. Dacă va fi realizată, invazia pe care o concluzionează este de așteptat să aibă efecte comerciale și economice semnificative care le-ar putea depăși cu ușurință pe cele ale invaziei Rusiei în Ucraina. Indicând potențialul impactului probabil asupra transportului de containere, raportul spune că economia SUA ar suporta cel mai mare impact din cauza expunerii sale uriașe la economiile celor două țări asiatice nu numai în ceea ce privește volumele comerciale, ci și ponderea valorii. Raportul susține că o invazie totală a Taiwanului de către China, o declarație de independență a Taiwanului sau o ciocnire accidentală pe mare între China și Taiwan sau SUA ar putea duce la o criză în strâmtoarea Taiwan. Rezultatul pe care l-au concluzionat este că ar prezenta două riscuri imediate pentru economia SUA, în primul rând sub formă de întârzieri sau întreruperi ale transporturilor de containere în strâmtoarea Taiwan, Marea Chinei de Sud și Marea Chinei de Est, precum și potențialele perturbări ale fluxurilor digitale, prin cablurile submarine vulnerabile cu stații terminale în Taiwan. „Efectele potențiale ale unei invazii chineze a Taiwanului asupra economiei SUA sunt mult mai mari decât cele ale invaziei ruse a Ucrainei. Transporturile de containere către și dinspre porturile majore din regiune, precum și fluxurile digitale, ar fi în pericol direct”, scriu cercetători seniori Christine McDaniel și Weifeng Zhong de la Centrul Mercatus. Potrivit raportului, o invazie chineză ar perturba semnificativ operațiunile de



transport de containere prin strâmtoarea Taiwan, una dintre cele mai aglomerate rute maritime din lume. Ei citează estimări care arată că 3,4 trilioane de dolari în comerț au trecut prin Marea Chinei de Sud, sau 21% din comerțul global, folosind Strâmtoarea Taiwan ca o rută vitală. Întreruperea ar putea afecta transporturile în containere către sau dinspre porturile majore din China, Japonia, Filipine, Coreea de Sud, Taiwan și Vietnam. Raportul arată că una dintre cele mai aglomerate rute maritime se află în strâmtoarea Malacca, având în vedere că este cea mai scurtă rută maritimă dintre oceanele Indian și Pacific. O invazie ar duce la întârzierea rutelor de transport maritim care trec în mod normal prin strâmtoarea Taiwan sau la forțarea navelor să redirecționeze. Așa cum s-a văzut în cazul transporturilor vrac și al altor transporturilor maritime din Marea Neagră, orice formă de ostilități ar aprinde o creștere a primelor de asigurare. În timp ce redirecționarea pentru a evita prima de risc de război este posibilă, autorii observă că ar duce la costuri suplimentare și, de asemenea, ar prelungi timpul de expediere. Costurile redirecționării întregului trafic din jurul strâmtoării Malacca sunt estimate între 279 de milioane de dolari pe lună (dacă se redirecționează prin Indonezia) și 2,8 miliarde de dolari pe lună (dacă se redirecționează prin Australia). „*Orice extindere geografică a unei crize care începe în strâmtoarea Taiwan ar face cu ușurință redirecționarea mai dificilă, dacă nu imposibilă*”, notează raportul. Un alt impact ar fi întârzierile substanțiale în lanțurile de aprovizionare, o evoluție care ar avea efecte de undă în diverse industrii. În SUA, de exemplu, majoritatea firmelor de tehnologie se bazează pe producătorii taiwanezi pentru a produce până la 90 la sută din cipurile semiconductoare. Întreruperea furnizării de cipuri ar perturba întregul ecosistem al lanțului valoric pentru fiecare industrie care utilizează cipuri avansate de computer. În afară de perturbarea industriei transportului de containere, invazia Chinei din Taiwan are potențialul de a perturba fluxurile digitale de la cablurile submarine vulnerabile cu stații de aterizare din Taiwan. În august 2022, Taiwan a fost conectat la 15 cabluri submarine care ajung la țărm la stațiile din orașul New Taipei, orașul Toucheng din nord și orașul Fangshan din sud. Stațiile conectează cabluri de mare capacitate în care companiile de tehnologie din SUA au făcut investiții semnificative. Raportul concluzionează că riscurile economice subliniază necesitatea ca SUA să colaboreze cu autoritățile taiwaneze și cu alți aliați și parteneri din Indo-Pacific pentru a îmbunătăți securitatea cablurilor submarine și a stațiilor lor de aterizare. Ei menționează, de asemenea, necesitatea unei planificări de urgență pentru traficul de containere și inputuri intermediare esențiale pentru producția și lanțurile valorice din SUA.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/editorials/report-invasion-of-taiwan-risks-container-shipping-internet-cables>

## Remorcherul inversează cursul înapoi în Brazilia pentru portavionul „toxic”

Oficialii turci au confirmat astăzi că portavionul brazilian dezafectat NAe São Paulo, care urma să fi fost dezmembrat la Aliaga, și-a inversat cursul și se întoarce acum în Brazilia. Remorcherul și-a schimbat semnalul AIS, arătând acum că vor ajunge înapoi la Rio de Janeiro pe 2 octombrie. Călătoria de două luni dus-întors are o soartă similară cu nava ei soră, portavionul francez Clemenceau, care a fost, de asemenea, respins de guvernul indian în 2006. Scriind că voința poporului turc este onorată, Ednan Arslan, membru al parlamentului turc, a confirmat informațiile conform cărora portavionul se întoarce în Brazilia. El a postat pe Twitter o imagine a AIS care pune capăt a două săptămâni de speculații și inițial un conflict între Brazilia și Turcia. Asemenea navei sale surori, problema pentru NAe São Paulo a devenit problema prezenței materialelor toxice la bordul navei de transport și dacă s-a făcut o inspecție adecvată înainte de vânzarea către

destructori. Anul trecut, Brazilia a scos la licitație transportatorul, care fusese dezafectat în 2018, cu rapoarte conform cărora doar una dintre cele opt oferte s-a constatat că îndeplinește condițiile și are acreditările necesare. Portavionul a plecat din Rio pe 4 august 2022, la remorcă.

La scurt timp după plecare, ecologiștii au început să protesteze, invocând ceea ce credeau că a fost o inspecție defectuoasă a navei care a raportat doar cantități minore de toxine la bord. Organizația de supraveghere ONG Shipbreaking a raportat că doar 12% din spațiile de la bordul navei au fost testate pentru a pregăti raportul, care estima doar 9,6 tone de materiale contaminate cu azbest la bordul navei. Prin comparație, Clemenceau conținea cel puțin 600 de tone de azbest. Raportul nu a testat cablurile electrice și spunea că nu există nicio prezență de PCB. În cele din urmă, ONG-ul a susținut că portavionul a fost folosit de Franța în anii 1960 pentru testarea bombelor nucleare atmosferice în Pacific, ceea ce înseamnă că ar putea avea contaminare radioactivă. Turcia a răspuns solicitând o a doua inspecție a navei înainte de sosire, dar Brazilia a spus că nava a plecat deja, ceea ce face imposibil. În urmă cu două săptămâni, ministrul Mediului, Planificării Urbane și Schimbărilor Climatice din Turcia, Murat Kurum, a anunțat că, din cauza eșecului Braziliei de a efectua un al doilea proces de audit, „nava marinei braziliene NAe Sao Paulo, care va ajunge la instalația de dezmembrare a navelor din Izmir. Aliaga, va fi trimis înapoi.” Remorcherul care remorca portavionul a așteptat în nordul Africii în ultimele două săptămâni, cu rapoarte conform cărora autoritățile britanice au refuzat permisul de tranzit prin strâmtoarea Gibraltar. Rapoartele din presă au indicat că Brazilia a fost de acord ca nava să se întoarcă, dar a continuat să zăbovească în largul coastelor marocane. Dat în funcțiune în 1962 sub numele de Foch, transportatorul de 32.800 dwt (încărcat complet) era o navă soră a lui Clemenceau. Franța a operat-o timp de 37 de ani, vânzând-o în timp ce era încă în serviciu, în 2000, în Brazilia, unde va avea o carieră tulburată de defecțiuni mecanice. După un incendiu din 2012, Brazilia a spus că va fi recondiționată complet, dar până în 2017 a fost listată ca demobilizată și dezafectată oficial anul următor. Clemenceau devenise în centrul atenției mondiale, inclusiv protestatarii care îi blocau intrarea în Canalul Suez, în 2006, când a fost întoarsă după ce un tribunal indian a decis că trebuie să se întoarcă în Franța. Ea a fost în cele din urmă demontată începând cu 2009, la o unitate specializată din Marea Britanie, care a îndeplinit standardele internaționale pentru manipularea materialelor toxice.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/tow-for-toxic-aircraft-carrier-reverses-course-back-to-brazil>

## **MacGregor, parte a Cargotec, a fost aleasă să furnizeze două macarale telescopice auxiliare offshore pentru nava de instalare a turbinelor eoliene de nouă generație Van Oord.**

Noua navă va funcționa în principal pentru a sprijini parcuri eoliene europene. Nava este construită de Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd și este o nouă generație de nave de instalare a turbinelor eoliene (WTIV). Nava de instalare offshore de 175 de metri va fi construit special pentru transportul și instalarea fundațiilor și turbinelor la parcuri eoliene offshore. Capacitatea principală de ridicare a macaralei este de peste 3.000 de tone. Nava are un sistem avansat de cric. Patru picioare uriașe, fiecare măsurând 126 de metri lungime, permit navei să fie ridicate cu cric și să lucreze în ape de până la 70 de metri adâncime. Este considerată una dintre cele mai mari nave WTIV din lume în ceea ce privește dimensiunile totale, capacitatea de ridicare și capacitățile de ridicare. Domeniul de aprovizionare al lui MacGregor cuprinde două macarale telescopice auxiliare offshore, care sunt utilizate pentru a sprijini încărcătura și manipularea încărcăturii în timpul instalării turbinelor eoliene în mediul offshore și sunt echipate cu un sistem anti-coliziune.

Contractul a fost înscris în comenzile primite ale Cargotec din al doilea trimestru din 2022. Livrarea este programată pentru al treilea trimestru al anului 2023. Sun Shiyang, director al Centrului de management al lanțului de aprovizionare, Yantai CIMC Raffles Shipyard, a declarat: „Aceste macarale telescopice offshore sunt personalizate în funcție de cerințele proprietarului navei, cu performanțe ridicate de ridicare și extindere lungă, dar un design foarte compact și robust pentru a îndeplini cerințele stricte offshore.”

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/macgregor-supply-deck-handling-solutions-499357>

## Garda de coastă a Greciei a tras focuri de avertisment către o navă a Turciei care efectua „manevre suspecte”



Garda de Coastă elenă a confirmat că au tras focuri de avertisment în direcția unei nave care "făcea manevre suspecte" în apele teritoriale ale Greciei, în zona insulei Lesbos, după ce Turcia a acuzat țara vecină de "foc de hărțuire", transmite duminică dpa.

Căpitanul navei "Anatolian" - cu un echipaj format din 18 membri, din Turcia, Egipt, Somalia și Azerbaidjan, și care naviga sub pavilionul Insulelor Comoros - a refuzat să permită o inspecție la bord, după care nava a fost escortată în apele teritoriale ale

Turciei, au declarat duminică oficialii ai pazei de coastă elene, care au menționat totodată că au informat paza de coastă turcă. Incidentul, care a avut loc sâmbătă, survine într-un moment în care relațiile dintre Grecia și Turcia sunt foarte tensionate din cauza unei dispute privind drepturile suverane. Ankara a acuzat Atena că "ocupă" unele insule din Marea Egee și că hărțuiește avioanele turcești cu sistemele de apărare antiaeriană S-300, de fabricație rusească și pe care le are staționate în această zonă. Atena neagă acuzațiile.

## Turcia acuză că elenii au atacat cu „foc de hărțuire nava” care spun ei se afla în apele internaționale

Sâmbătă, presa turcă a relatat că un vas cargo a fost atacat "cu foc de hărțuire" în apele internaționale, la 11 mile nautice de insula turcă Bozcaada. Potrivit televiziunii de stat turce TRT, două nave elene s-au îndepărtat în momentul în care paza de coastă turcească a ajuns la fața locului și a escortat vasul Anatolian în apele teritoriale ale Turciei. Zona este cunoscută pentru faptul că multe nave aduc ilegal migranți din Turcia în Grecia și Italia, țări membre ale Uniunii Europene. Paza de coastă elenă a informat că inspectează cu regularitate nave cu comportament suspect în Marea Egee.

Sursa: [https://www.defenseromania.ro/garda-de-coasta-a-greciei-a-tras-focuri-de-avertisment-catre-o-nava-a-turciei-care-efectua-manevre-suspecte\\_618110.html](https://www.defenseromania.ro/garda-de-coasta-a-greciei-a-tras-focuri-de-avertisment-catre-o-nava-a-turciei-care-efectua-manevre-suspecte_618110.html)

<https://monitorulapararii.ro/turcia-acuza-grecia-ca-a-deschis-focul-asupra-unei-nave-in-apele-internationale-1-45609>