

MS DAILY BRIEF – 13 septembrie 2022

Cuprins

Rusia înlătură 2 momeli radar care protejează podul Kerchi.....	1
Dezvoltarea marinei chineze: încă un alt doc uscat masiv prinde formă.....	2
Marina 2032 – Putere de lovituri navală unificată.	2
Rușii fentează interdicția de a intra în porturile UE	3
Situația navală – Sevastopol	4
Au fost dezvăluite noi detalii despre viitoarele nave BMD ale Japoniei.....	4
MDL din India lansează a cincea fregata P17A din clasa Nilgiri.....	5
SUA impune răspunderea pentru limitarea prețului petrolului rusesc pe comercianți, nu pe armatori.....	6
Turcia acuză Garda de Coastă greacă	7
Desemnarea de risc ridicat din Oceanul Indian va fi retrasă la sfârșitul anului 2022.....	7
Congresul SUA: Deciziile de finanțare pe termen scurt creează probleme de securitate internă și națională pe termen lung	8
Guvernul Rusiei va aloca 15 miliarde RUB în cadrul programului de leasing subvenționat pentru nave maritime.....	10

Rusia înlătură 2 momeli radar care protejează podul Kerchi



Podul Kerchi, construit de Rusia de când a anexat Crimeea, are o importanță strategică. În iunie s-au luat măsuri suplimentare pentru a-l proteja de atacurile ucrainene, inclusiv două barje țintă cu reflectoare radar. Acestea au fost acum eliminate. Au fost prezenți în imaginile satelitului Sentinel 2 pe 5 septembrie, dar nu pe 10 septembrie. Barjele au fost o enigmă pentru analiști, deoarece nu este clar ce ar trebui să

realizeze. Barje similare au fost folosite de atunci pentru a proteja podurile din Herson. Dar HIMARS și alte sisteme ucrainene nu folosesc căutători de radar, așa că a fost în zadar. Ar putea fi un caz de confort și imagine („cope-barges”). În orice caz, cei de la Kerchi nu sunt în prezent acolo.

Sursa: <http://www.hisutton.com/Russia-Kerch-Bridge-Decoys-Gone.html>

Dezvoltarea marinei chineze: încă un alt doc uscat masiv prinde formă



Rata producției de nave de război chineze este impresionantă după orice standard. O nouă actualizare a imaginilor din satelit Google Earth a șantierelor navale din Shanghai subliniază acest lucru. Dar, în timp ce mulți ochi sunt ațintiți asupra noului portavion tip-003 Fujian Class și asupra distrugătoarelor/crucişătoarelor, mai este ceva în apropiere. Cea mai recentă imagine arată progrese solide pe un doc uscat masiv. Docul, parte a șantierului

naval Hudong-Zhonghua, este extrem de mare. Mai mult decât suficient de mare pentru un portavion. Estimările provizorii, bazate pe marginile de sprijin vizibile, arată o construcție de aproximativ 90 de metri în diametru și peste 400 de metri lungime. Acesta este mai mare decât un alt doc extrem de mare construit pentru portavioane. Coferdamul este pus și pereții încep să prindă contur. În special peretele de la capăt, care ne permite să estimăm dimensiunile finale. Noul șantier va avea și un bazin mare pentru amenajarea navelor. Halele de construcție, care prind și ele contur, se potrivesc la scară cu docul uscat. Curtea este masivă și se așteaptă să fie folosită pentru construcția navelor de război. Marile nave de război amfibiu sunt cel mai sigur pariu în prezent, bazat pe activitățile curente ale lui Hudong-Zhonghua.

Sursa: <http://www.hisutton.com/China-Dry-Dock-Shanghai.html>

Marina 2032 – Putere de lovituri navală unificată.



Marina finlandeză are o bună pregătire și capacitate de a-și îndeplini sarcinile împotriva oricăror amenințări care s-ar putea prezenta în condiții normale sau de urgență. Mediul nostru de operare se schimbă și evoluează, procedurile noastre de operare și echipamentele și sistemele pe care le folosim continuă să se dezvolte, așa că schimbarea este necesară și sigură. În 2032, Marina va fi o organizație navală unificată, general aprobată și operațională. Acesta va

îndeplini orice sarcini emergente și va răspunde la mediul de operare sub și pe suprafața mării, în spațiul aerian și în dimensiunea cibernetică și informațională cu capacitățile sale militare. Capacitatea Marinei de a-și îndeplini sarcinile se bazează pe pregătirea ridicată a trupelor capabile cu putere de foc mare și sisteme rezistente la luptă, sprijinul armatei și al forțelor aeriene și al partenerilor și executarea flexibilă și coordonată a sarcinilor în toate statele. de disponibilitate și dimensiuni.

Cum funcționează Marina?

În condiții normale, activitățile și forțele Marinei sunt însărcinate cu supravegherea și salvagardarea integrității teritoriale, menținerea unui nivel necesar de pregătire împotriva amenințărilor militare, construirea și asigurarea capacităților necesare pentru situații de urgență și îndeplinirea sarcinilor altor sarcini militare de apărare națională. În condiții de urgență, Marina își controlează spațiul de luptă folosind supremația informațională, prezența și capacitățile sale pentru a refuza adversarului libertatea de a opera. Pentru a-și controla spațiul de luptă, Marina își monitorizează zona de operațiuni, refuză adversarului libertatea de a opera, își protejează propriile operațiuni și lovește țintele adversarului la momentul potrivit, își atrite, respinge și înfrânge puterea de foc. Capacitatea Marinei se bazează pe utilizarea coordonată a mai multor sisteme de arme diferite. Trupele operaționale sunt folosite în zona de operațiuni, conform amenințării, de a uza adversarul, de a respinge atacurile navale și de a învinge puterea de luptă a adversarului. Trupele locale completează imaginea situației și capacitatea de țintire în zona de focalizare. Ele protejează activele, operațiunile și trupele sprijinite din zonă și uzează puterea adversarului. Sarcinile de apărare navală sunt executate prin intermediul operațiunilor navale. Accentul se pune pe mobilitate, viteză, flexibilitate, utilizarea dispersată a trupelor, imaginea comună a situației și efectul de armă centralizat, extins și precis. Operațiunile navale sunt executate cu sprijinul capacităților comune ale Forțelor de Apărare, al Armatei și al Forțelor Aeriene și al partenerilor de cooperare. Ciclul de comandă al Marinei este menținut mai rapid decât cel al adversarului folosind supremația informațională, tacticile misiunii, automatizările, sistemele în rețea și procedurile de operare standardizate, repetate. Marina își folosește sistemele de achiziție de arme și ținte proprii și ale celorlalte Servicii pentru a permite o putere extinsă de lovitură, menită să ia inamicul prin surprindere. Trupele marinei folosesc circumstanțele din zona lor de operațiuni în avantajul lor modificând caracteristicile terenului și protejează operațiunile trupelor prietene și își mențin capacitatea. Trupele marinei își îndeplinesc sarcinile în mod autonom și în cazul în care comunicațiile de comandă se întrerup. Urmărirea cooperării internaționale contribuie la capacitățile naționale ale Finlandei și servește la completarea imaginii situației.

Sursa: <https://merivoimat.fi/en/web/merivoimat/navy-2032-unified-naval-striking-power>

Rușii fentează interdicția de a intra în porturile UE

Rusia ocolește interdicția de a intra în porturile Uniunii Europene transbordând petrolul de pe tancurile sale petroliere pe nave sub pavilion UE, care se duc apoi liniștite în porturile europene. Operațiunile au loc pe mare, chiar în largul Constanței.

O investigație a Radio Svoboda (filiala ucraineană a Radio Europa Liberă) dezvăluie modalitatea foarte simplă prin care rușii încalcă interdicția de mai intra în porturile UE, primită în urma războiului declanșat în Ucraina.

Tancurile rusești continuă însă să livreze produse petroliere, transbordându-le în largul Constanței pe vase aflate sub pavilionul unor state UE, care intră apoi fără probleme în porturile europene, scrie Profit.

Situația poate fi urmărită pe sistemele de monitorizare a navelor Marine Traffic și Equasis, din care reiese că operațiunile tancurilor rusești au loc în Marea Neagră, în largul Constanței.

O primă metodă de încălcare a interdicției presupune, de regulă, ca tancurile petroliere să părăsească pline de marfă porturile rusești, după care se opresc în Marea Neagră, lângă România,



unde marfa e transbordată pe nave sub pavilionul unor țări UE, care o transportă în porturile altor țări, inclusiv din UE.

Tancul petrolier New Legend stă de cinci luni în largul Portului Constanța

A doua metodă implică un tanc de stocare de mare capacitate, New Legend, aflat sub pavilion liberian. Potrivit datelor analizate de Radio Svoboda, este a cincea lună în care acesta staționează, inviolabil, lângă Portul Constanța. Tancurile rusești vin și îl umplu cu regularitate, încă din luna iunie.

Iar New Legend, la rândul său, transferă produsele petroliere pe alte vase, care apoi fie intră direct în porturile europene și descarcă, fie predau ștafeta mai departe și transbordează la rândul lor încărcătura pe alte nave, astfel încât petrolul rusesc poate să treacă și prin patru nave diferite până să ajungă într-un port UE.

Jurnaliștii susțin că tancurile rusești implicate în această schemă aparțin companiei Volga Shipping, deținute de miliardarul rus Vladimir Lisin.

Sursa: <https://www.replicaonline.ro/rusii-fenteaza-interdictia-de-a-intra-in-porturile-ue-531885/>

Situația navală – Sevastopol

3 nave purtătoare de rachete Kalibr (3x (!!!) pr.21631) au fost raportate la ieșirea din portul Sevastopol, direcția N. 1x Kilo SSK a observat aceeași zonă Pr.22160 Vasiliy Bykov a raportat unități de patrulare la intrare la 0700 UTC



Sursa:

https://twitter.com/Cyx_5/status/1568869956774948871

Au fost dezvăluite noi detalii despre viitoarele nave BMD ale Japoniei

Iată cele mai recente detalii despre navele echipate cu sistemul Aegis (ASEV), viitoarele nave de apărare antirachetă balistică (BMD) ale Japoniei.

La 31 august 2022, Ministerul Apărării al Japoniei (MOD) și-a lansat cererea de buget pentru exercițiul financiar 2023, care includea un element pentru navele echipate cu sistemul Aegis (ASEV). Cu toate acestea, nu a fost acordată o sumă bugetară specifică pentru aceasta, deoarece detaliile acesteia nu au fost încă finalizate. Guvernul japonez intenționează să își revizuiască politicile legate de securitatea națională, inclusiv *Strategia de securitate națională*, până la sfârșitul acestui an, motiv pentru care sumele bugetare pentru multe articole nu au fost indicate până la sfârșitul lunii august. După cum a raportat anterior Naval News, ASEV este o navă care s-a decis să fie construită ca un activ pentru a apăra Japonia de amenințarea atacurilor cu rachete balistice, în principal din partea Coreei de Nord, ca alternativă la Aegis Ashore, care a fost anulat în 2020. În Japonia, mai ales din 2016, amenințarea cu rachete balistice din partea Coreei de Nord a fost recunoscută pe scară largă și de atunci, distrugătoarele Aegis ale Forței de autoapărare maritimă a Japoniei (JMSDF) au fost dislocate în Marea Japoniei la tot timpul să fie în alertă pentru lansările de rachete balistice de către Coreea de Nord. Cu toate acestea, aceasta a fost o povară grea pentru distrugătoarele Aegis ale JMSDF, care au avut de-a face și cu activitățile sporite ale marinei

chineze în Marea Chinei de Est. Prin urmare, a fost planificată desfășurarea Aegis Ashore pentru a lua locul acestui rol. Cu toate acestea, deoarece desfășurarea Aegis Ashore a fost forțată să fie anulată din cauza gestiunii proaste a MOD și a opoziției rezidenților locali, a fost luată decizia de a construi un ASEV cu componente Aegis Ashore pentru a-i lua locul. Potrivit ziarelor locale, detaliile inițiale ale ASEV indică o navă masivă: 210 de metri lungime și 40 de metri lățime, cu o deplasare standard de 20.000 de tone și un echipaj de aproximativ 110 de oameni. Confortul echipajului la bord va fi o prioritate, deoarece toți membrii echipajului vor avea cabine private. În ceea ce privește lungimea și deplasarea, este echivalent cu clasa Izumo DDH (248 de metri lungime, deplasare standard 19.500 de tone), cea mai mare navă din JMSDF, dar seamănă mai mult cu o navă civilă decât cu o navă de război prin faptul că toți membrii echipajului sunt date cabine private și dotarea echipajului este destul de redusă pentru o navă de această dimensiune. Ministrul Apărării, Yasukazu Hamada, a explicat, în cadrul unei conferințe de presă susținute pe 2 septembrie, motivele unei nave atât de mari, precum și rațiunea din spatele standardelor ridicate de confort al echipajului: „Motivul este acela de a asigura navigabilitatea, de a putea opera pe vreme nefavorabilă, de a îmbunătăți mediul de viață al echipajului pentru misiuni offshore pe termen lung și de a fi extins pentru a face față vehiculelor cu alunecare hipersonică (HGV) în viitor.” Cu toate acestea, pe lângă motivele invocate de ministrul Apărării, unii consideră că corpul a fost mărit pentru a rezolva problema dimensiunii și greutateii SPY-7, un radar fabricat de Lockheed Martin care va fi instalat pe ASEV. Ministrul Apărării a mai comentat că se așteaptă ca ASEV-urile să fie puse în funcțiune în jurul lunii martie 2028 pentru prima navă și în martie 2029 pentru a doua navă. Rolul principal atribuit ASEV este de a elibera distrugătoarele Aegis ale JMSDF de sarcinile lor de supraveghere în Coreea de Nord și de a le permite să răspundă la expansiunea maritimă a Chinei. Prin urmare, ASEV nu necesită în mod inerent capacități de apărare aeriană sau de război anti-submarin, singurul său obiectiv principal fiind BMD. Acest lucru se datorează faptului că Coreea de Nord nu deține în prezent astfel de arme pentru a ataca ASEV. Cu toate acestea, conform rapoartelor de presă, ASEV va fi echipat cu rachete SM-6 pentru a face față rachetelor de croazieră și rachete antinavă, precum și o versiune îmbunătățită a rachetei navă-navă de tip 12 care poate ataca ținte de suprafață ca precum și a navelor navale și are o rază de acțiune de aproximativ 1.000 km. Prin urmare, ASEV ar putea deveni un activ care ar putea răspunde nu numai rachetelor balistice nord-coreene, ci și atacurilor rachetelor balistice chinezești, HGV-urilor și rachetelor de croazieră. Întrebarea ar fi atunci cum ar răspunde ASEV la amenințarea submarinelor și rachetelor antinavă chineze. Mai presus de toate, în acest caz, ASEV-urile ar trebui probabil planificate ca un tip complet nou de navă de război, deoarece nu poate fi poziționat ca o simplă alternativă la Aegis Ashore.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/new-details-on-japans-future-bmd-vessels-revealed/>

MDL din India lansează a cincea fregata P17A din clasa Nilgiri

Constructorul naval din India Mazagon Dock Limited (MDL) a lansat astăzi cea de-a cincea fregată din clasa Nilgiri (Proiect 17A) pentru Marina Indiană, la șantierul său naval din Mumbai. Viitorul INS „Taragiri” este a cincea dintre cele șapte fregate P17A aflate în prezent în construcție pentru marina indiană. În urma declarării de către Guvernul Indiei a doliului de stat pe 11 septembrie 2022 (în legătură cu trecerea în neființă a Majestății Sale Regina Elisabeta a II-a), evenimentul s-a limitat la o lansare tehnică (lansarea navelor la șantierul naval MDL depinde de marea, orice

modificare în program nu a fost posibil). Șapte fregate P17A se află în diferite etape de construcție la MDL și Garden Reach Shipbuilders & Engineers (GRSE). Taragiri care a fost lansat astăzi este a 5-a fregata construită de GRSE. Este numit după lanțul muntos din statul Uttarakhand. A patra navă din clasă a fost lansată de Garden Reach Shipbuilders and Engineers Limited (GRSE) în Kolkata în iulie anul acesta. Mazagon Dock Shipbuilders Ltd (MDL) a pus chila celei de-a 7-a și ultimei nave la sfârșitul lunii iunie 2022. Această navă a fost construită folosind metodologia de construcție integrată care implică construcția blocurilor de cocă în diferite locații geografice și integrarea/montarea pe Slipway la MDL. Chila Taragiri a fost pusă pe 10 septembrie 2020, iar nava este de așteptat să fie livrată până în august 2025. „Taragiri” proiectat la nivel local va avea arme de ultimă generație, senzori, un sistem de informare avansat de acțiune, un sistem integrat de gestionare a platformei, spații de locuit modulare de clasă mondială, sistem sofisticat de distribuție a energiei și o serie de alte caracteristici avansate. Acesta va fi echipat cu un sistem supersonic de rachete suprafață.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/indias-mdl-launches-5th-nilgiri-class-p17a-frigate/>

SUA impune răspunderea pentru limitarea prețului petrolului rusesc pe comercianți, nu pe armatori

Asigurătorii maritimi, bancherii și proprietarii de tancuri ar putea să nu fie răspunzători în cazul în care clienții lor încalcă noul plafon de preț G7 pentru vânzările de petrol rusesc, potrivit Trezoreriei SUA - atâta timp cât se bazează pe cuvântul clienților lor pentru respectarea prețului de transport. Hotărârea abordează unele dintre principalele preocupări ale industriei de transport maritim cu privire la efectele potențiale ale interdicției. Pe 2 septembrie, miniștrii de finanțe G7 au propus „o interdicție cuprinzătoare a serviciilor care permit transportul maritim al țițeiului și produselor petroliere de origine rusă la nivel global” - cu excepția petrolului achiziționat sub un anumit preț. Ideea este o formă de „OPEC a cumpărătorului”: dacă petrolul nu este vândut sub un prag artificial de preț, nu poate fi asigurat sau mutat fără a risca sancțiuni. Ghidul Trezoreriei, emis vineri, stabilește trei niveluri de furnizori de servicii pentru transportul maritim de petrol rusesc: rafinării și brokerii de petrol cu acces direct la datele privind prețurile (Nivelul I); bancherii și armatorii cu acces ocazional la datele de preț (Tier II); și cei care nu au acces la datele de preț în cursul normal al activității, cum ar fi asigurătorii și cluburile P&I (Nivelul III). Toți trebuie să țină evidența conformității și toți sunt obligați să depună diligență cu privire la clienții lor, dar proprietarii de nave, bancherii și asigurătorii au o scutire importantă: li se permite să se bazeze pe clienții lor pentru datele de preț. Dacă datele respective sunt frauduloase, aceștia nu sunt răspunzători pentru participarea accidentală la o încălcare a sancțiunilor. „Acest proces de evidență și atestare este conceput pentru a crea un „port sigur” pentru furnizorii de servicii de răspundere pentru încălcarea sancțiunilor în cazurile în care furnizorii de servicii se ocupă, din greșeală, de achiziționarea de petrol rusesc pe mare peste plafonul de preț din cauza înregistrărilor falsificate”, a informat Trezoreria. Biroul de control al activelor străine. OFAC se așteaptă să vadă încercări de evaziune a sancțiunilor și a avertizat părțile implicate să urmărească semnele de practici înșelătoare, cum ar fi manipularea AIS sau reticența de a furniza date privind prețurile. Biroul a spus că intenționează să-și armonizeze abordarea de reglementare cu ceilalți membri ai G7, indicând că aceleași îndrumări vor fi aplicate pe scară largă. Decizia fără precedent de a stabili un plafon global de preț pentru transporturile maritime de petrol rusesc este o încercare de a

restricționa suma de bani care circulă către Moscova fără o interdicție totală a țiteiului. O interdicție completă ar avea un impact substanțial asupra restului economiei globale, iar plafonul de preț este conceput ca o soluție de compromis.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/g7-puts-liability-for-russian-oil-price-cap-on-traders-not-shipowners>

Turcia acuză Garda de Coastă greacă

Sâmbătă, paza de coastă a Turciei a susținut că două ambarcațiuni de patrulare grecești au tras focuri de armă în ro/ro Anatolian din largul coastei Bozcaada, Canakkale. În rândul celor 18 membri ai echipajului ro/ro, nu au fost raportate victime sau răniți, iar ambarcațiunile grecești au plecat la sosirea forțelor turce, a susținut serviciul turc. Nava a ajuns în siguranță în Marea Marmara și a ancorat lângă Istanbul. Paza de coastă a Greciei a confirmat că navele sale au interacționat cu ro/ro și că căpitanul navei a refuzat îmbarcarea pentru o inspecție. Paza de coastă greacă a spus că nava a fost escortată înapoi în apele turcești și că echipajele sale au tras „*focuri de avertizare*” pentru a asigura conformitatea. Potrivit presei turce, au fost depuse proteste diplomatice în fața Greciei, cerând o explicație și o anchetă cu privire la circumstanțele incidentului. Tensiunile dintre Grecia și Turcia au crescut mai mult decât de obicei în ultimele săptămâni. Turcia a acuzat Grecia că a instalat avanposturi militare pe insulele de lângă coasta Mării Egee a Turciei și că folosește radare de control al focului pentru a bloca avioanele turcești în timpul unui exercițiu NATO în curs (ambele națiuni sunt membre NATO). Președintele turc Recep Tayyip Erdogan a avertizat Grecia că va plăti un „*preț mare*” dacă își va continua drumul actual; Grecia a răspuns că această formă de retorică este „*inacceptabilă*”, dar este încă deschisă discuțiilor. Anatolian (MMSI 20999016) era cunoscut anterior ca Mavi Marmara. Marmara a câștigat notorietate internațională atunci când activiștii turci au încercat să o folosească pentru a trece prin cordonul naval israelian din largul Gazei în 2010. Mavi Marmara a fost revândută unei companii private, iar ultimele ei date AIS disponibile au arătat-o în largul Mogadiscio și s-a îndreptat către Alang; cu toate acestea, ea s-a întors mai târziu în Marea Egee, iar căpitanul ei a declarat presei locale că s-a întors în Turcia pentru reparații.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/turkey-accuses-greek-coast-guard-of-firing-shots-at-ro-ro>

Desemnarea de risc ridicat din Oceanul Indian va fi retrasă la sfârșitul anului 2022

Reflectând în continuare progresul înregistrat în reducerea pericolului pirateriei în largul coastei de est a Africii și în Oceanul Indian, industria de transport maritim intenționează să încheie oficial desemnarea ca „*Zonă cu risc ridicat*”, începând cu prima zi a anului. Deși rămâne un nivel de risc, ei subliniază că nu au avut loc îmbarcări în aproape patru ani, ultimele rapoarte apărând în 2019, conform cărora piraiții au fost speriați de forțele UE după ce au amenințat o navă în apropierea Cornului Africii. Notificarea oficială a planului de încetare a desemnării a fost transmisă Organizației Maritime Internaționale, pe 22 august, pentru a fi revizuită și aprobată la următoarea ședință a Comitetului pentru Siguranța Maritimă, programată să înceapă pe 31 octombrie 2022. Decizia de a încheia desemnarea a fost făcută de Camera Internațională de Transport Național, BIMCO, Asociația Internațională a Contractanților Marini, INTERCARGO, INTERTANKO și Oil Companies International Marine Forum. „*Acest anunț este o dovadă a aproape 15 ani de*

colaborare dedicată pentru a reduce amenințarea pirateriei în Oceanul Indian. Printr-o combinație a eforturilor armatei, politice, ale societății civile și ale industriei de transport maritim de-a lungul anilor, operatorii și navigatorii sunt acum capabili să opereze cu o încredere sporită în aceste ape”, au spus grupurile în declarația lor comună adresată OMI. Desemnarea regiunii ca zonă cu risc ridicat a început în 2010 în apropierea vârfului atacurilor asupra navelor din apropierea Cornului Africii. Cu doi ani mai devreme, Consiliul Uniunii Europene a adoptat un plan de acțiune bazat pe rezoluțiile ONU, pentru a stabili operațiunea executivă a UE militară maritimă pentru Somalia. Cunoscută sub numele de Operațiunea ATALANTA, misiunea a fost descurajarea, prevenirea și reprimarea actelor de piraterie și jaf armat în largul coastei somaleze. La apogeul pirateriei somaleze, în ianuarie 2011, Forța Navală a UE – Somalia raportează că 736 de ostatici și 32 de nave erau reținute de piraiți. Eforturile combinate au contribuit la o reducere a activității, astfel încât doi ani mai târziu au putut raporta că nu au avut loc deturnări de succes ale unei nave comerciale, iar ultimul atac confirmat asupra unei nave a avut loc în 2018. EU NavFor a raportat că a alungat un ambarcațiune mică în 2019, dar Iranul a continuat să raporteze că marina sa a intervenit în recente atacuri. Misiunea UE a fost extinsă în 2020 pentru a continua să patruleze apele și în special pentru a proteja navele comerciale din Programul Alimentar Mondial și altele care ar putea fi vulnerabile la atac. În prezent, mandatul EU NavFor este programat să se încheie pe 31 decembrie 2022. Înlăturarea HRA reflectă o îmbunătățire semnificativă a situației de piraterie în regiune, au spus organizațiile. Cu un an în urmă, au redus dimensiunea regiunii desemnate, dar au spus astăzi că sfârșitul desemnării nu va veni până la sfârșitul anului, permițând navlositorilor, proprietarilor de nave și operatorilor timp să se adapteze la amenințarea schimbată a pirateriei. Grupurile continuă să avertizeze, totuși, că evaluările amenințărilor și riscurilor ar trebui în continuare efectuate, iar navele sunt în continuare încurajate să se raporteze la UKMTO și să se înregistreze la Centrul de Securitate Maritimă pentru Cornul Africii în zona de raportare voluntară administrată de UKMTO. La sfârșitul anului 2021, Consiliul de Securitate al ONU a început eforturile de a reduce și de a pune capăt programelor internaționale din regiune. Până în martie 2022, UE și-a exprimat, totuși, îngrijorarea cu privire la încheierea programului, cât timp rămân tulburări politice în Somalia.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/indian-ocean-high-risk-designation-to-be-withdrawn-at-end-of-2022>

Congresul SUA: Deciziile de finanțare pe termen scurt creează probleme de securitate internă și națională pe termen lung

An de an, șantierele navale americane care alcătuiesc baza industrială de apărare își sporesc speranța că procesul anual de finanțare a guvernului federal va produce bugete stabile și previzibile pentru programele de achiziție ale Marinei SUA și ale Pazei de Coastă. În fiecare an, șantierele sunt dezamăgite pe măsură ce guvernul SUA trece de la o criză a cheltuielilor la o criză a cheltuielilor. În același timp, șantierele privesc favorabil planurile de construcție navală care cresc în mod semnificativ flota națiunii noastre dincolo de cele 296 de nave de astăzi. Cu toate acestea, pentru a satisface cerințele crescute pe care le-ar necesita aceste planuri, șantierele navale din SUA ar trebui să-și extindă forțele de muncă și să-și îmbunătățească infrastructura - o cerință pe care șantierele navale din Națiunea noastră sunt dornici să o asigure. Dar pentru a construi aceste nave în timp util și la prețuri accesibile, este necesară o finanțare stabilă și robustă pentru a susține acele capacități industriale care sprijină construcțiile navale ale Marinei și Gărzii de Coastă. În absența

acestui tip de certitudine, șantierele navale ca a mea care concurează pentru a construi aceste active de securitate națională sunt susținute de construcții și reparații de nave comerciale, astfel încât să putem rămâne viabile atunci când va veni momentul să construim și să reparăm flotele de securitate națională. În timp ce șantierele au făcut această lucrare an de an, multe șantiere navale ajung la un punct de rupere. Între lanțul de aprovizionare, forța de muncă, accesul la capital și provocările legate de inflație, ceva trebuie să dea. În loc de o altă soluție pe termen scurt sau mai rău, activele noastre critice de securitate națională din SUA merită o soluție cuprinzătoare pe termen lung. Continuarea pe aceeași cale uzată amenință acum securitatea noastră internă și națională, în timp ce adversarii noștri continuă să avanseze. Nu căutați mai departe decât investiția masivă pe care a făcut-o China în marina și paza de coastă, care, după numărul de nave, este acum cea mai mare putere navală din lume, cu aproape 400 de nave. Îndemânarea navală a Chinei a fost pe deplin afișată în ultimele sale jocuri de război și exerciții de incendiu în strâmtoarea Taiwan. Și la începutul acestui an, China a participat la exerciții navale alături de o altă putere navală în creștere - Rusia. Deși sunt alarmante, aceste evoluții nu ar trebui să fie o surpriză. De-a lungul anilor, Washingtonul a aruncat deoparte procesul tradițional de alocare și a devenit prea dependent de rezoluțiile continue care sunt mai strâns aliniată cu ciclurile electorale decât ciclurile economice sau anii fiscali. Potrivit Marinei SUA, utilizarea mecanismelor de finanțare pe termen scurt forțează în mod inutil prioritizarea imediată a forțelor desfășurate înainte, în detrimentul întreținerii esențiale pe termen lung. Pentru șantierele responsabile cu construirea de programe critice, rezoluțiile continue introduc incertitudine în viitorul programelor autorizate anterior și pun presiune inutilă asupra bazei noastre industriale, care dă deja semne de tensiune. Paza de Coastă a SUA, care a devenit parte integrantă a menținerii prezenței în avans a Statelor Unite în IndoPacific și Orientul Mijlociu, este afectată în mod similar de rezoluțiile continue.

Consecința pe termen lung a gândirii pe termen scurt este o nouă flotă militară și comercială epuizată care se luptă să țină pasul cu adversarii și concurenții noștri strategici de pe tot globul. Acest sentiment este clar articulat în recentul articol de opinie al senatorului american John Kennedy, unde discută despre limitarea ambițiilor Chinei în Pacific. El spune: „SUA nu își poate permite să ignore investițiile economice și deschiderile militare pe care China le face vecinilor noștri din Pacific”. China, sub masca Inițiativei sale Belt and Road, și-a construit progresiv o prezență comandantă a flotei, punând în pericol aliații noștri și parteneriatele regionale din Oceana și Indo Pacific. De exemplu, la numai cinci ani după o hotărâre a unei instanțe internaționale care a respins 90% din pretențiile Beijingului în Marea Chinei de Sud, prezența navelor chineze în Zona Economică Exclusivă a Filipinelor este mai frecventă ca niciodată. China a continuat, de asemenea, să desfășoare exerciții militare periculoase în strâmtoarea Taiwan, care riscă o potențială escaladare și pun în pericol grav independența democratică a națiunii. Beijingul a cheltuit miliarde pentru a-și extinde rețeaua de porturi pentru a asigura căile maritime și a se impune ca o superputere maritimă. Liniile de transport maritim din Beijing transportă mai multe mărfuri și livrează mai multe containere decât cele ale oricărei alte națiuni. În total, Marea Chinei de Sud transportă aproximativ o treime din transportul mondial, din care 1,2 trilioane de dolari provin din comerțul cu SUA. Și așa cum am văzut din lanțul global de aprovizionare și criza transporturilor maritime, China profită de toate avantajele pentru a-și alimenta ambițiile. În detrimentul întreprinderilor și consumatorilor americani. Între timp, întreaga flotă americană de nave comerciale oceanice numără mai puțin de 200 de nave, dintr-un total global de 44.000. Permițând Chinei să controleze apele din Indo-Pacific, America își cedează conducerea, punând în pericol grav lanțurile noastre de aprovizionare critice și amenințând securitatea noastră

economică și a aliaților noștri. Statele Unite trebuie să-și reafirme poziția de superputere maritimă fără echivoc a lumii. Industria șantierului naval din SUA și baza industrială sunt pregătite, susținând anual aproape 400.000 de locuri de muncă în Statele Unite, producând 28,1 miliarde USD în venituri directe din muncă și contribuind cu 42,4 miliarde USD în PIB direct la economia națională. Pe măsură ce ne confruntăm cu aceste provocări semnificative în viitor, trebuie să începem mai întâi cu procese de finanțare guvernamentală stabile și previzibile, care sunt concepute pentru a construi și menține activele noastre de securitate națională și internă și pentru a investi în marinarii și baza noastră industrială. Bugetele trebuie concepute pentru decenii, nu cicluri politice. Securitatea noastră internă și națională depind de asta.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/congress-shortterm-funding-decisions-499378>

Guvernul Rusiei va aloca 15 miliarde RUB în cadrul programului de leasing subvenționat pentru nave maritime

Peste 300 de nave vor fi construite până în 2030 Pentru a spori reziliența economică, Guvernul RF va aloca peste 100 de miliarde RUB, inclusiv 15 miliarde RUB alocate în cadrul programului de leasing subvenționat pentru nave maritime. Peste 300 de nave cu destinații diverse urmează să fie construite și livrate companiilor de transport până în 2030, a declarat premierul Mihail Mișustin la întâlnirea cu viceprim-miniștrii, potrivit transcriptului disponibil pe site-ul oficial al Guvernului RF. *„Restricțiile externe au agravat situația cu furnizarea de componente și echipamente pentru industria construcțiilor navale și au dus la o creștere considerabilă a cheltuielilor”*, a explicat Mikhail Mishustin necesitatea de sprijin. Șantierul naval Vyborg va primi o subvenție de 3 miliarde RUB. Șantierul naval lucrează în prezent la un nou spărgător de gheață pentru Bazinul de Nord-Vest. Prim-ministrul a mai spus că va fi acordată asistență specială Regiunii Kaliningrad. *„Datorită acțiunilor statelor neprietenoase, regiunea se confruntă cu restricții privind tranzitul mărfurilor din alte entități ale Rusiei. Pentru a sprijini proiecte de investiții și a genera noi locuri de muncă în regiune, vom aloca 5,5 miliarde RUB”*, a spus Mikhail Mishustin. Potrivit declarației, sunt prevăzute 2 miliarde RUB suplimentare pentru dezvoltarea echipamentelor de producție GNL. Fondul de dezvoltare a industriei va fi capitalizat suplimentar cu 8 miliarde RUB. În plus, vor fi alocate 4 miliarde RUB pentru programele de chimie cu tonaj mic și mediu.

Sursa: <https://en.portnews.ru/news/335382/>