

MS DAILY BRIEF – 17 septembrie 2022

Cuprins

Flota rusă din Marea Neagră rezolvă parțial problemele cu apărarea antiaeriană: Prima navă Karakurt cu complexul Pantsir-M.....	1
Rusia efectuează exerciții militare în Marea Arctică, vizavi de Alaska	2
Turcia Dearsan pune chila primului dintre cele două OPV-uri pentru Nigeria	3
Noile drone submarine foarte mari din China au fost dezvăluite	4
Taifunul Muifa lovește Shanghai și distruge o construcție nouă la șantierul naval.....	5
Concept automatizează reciclarea navelor într-un proces verde, circular	6
În Federația Rusă vor să lanseze un „canal logistic direct” prin porturile din regiunea Ulyanovsk și Iran	8
De la începutul războiului, flota ucraineană de transport maritim al Dunării a transportat peste 3.000 de TEU-uri	8
Turcia a dezvoltat prima barcă militară fără pilot cu funcții de război electronic	9

Flota rusă din Marea Neagră rezolvă parțial problemele cu apărarea antiaeriană: Prima navă Karakurt cu complexul Pantsir-M

În perioada următoare, Flota rusă din Marea Neagră (FRMN) va primi în înzestrare prima navă din clasa Karakurt, Proiect 22800, dotată cu versiunea navală a complexului de rachete antiaeriene Pantsir-M. Este vorba despre nava mică purtătoare de rachete Tsiklon, aflată în teste pe mare.

Până în prezent, navele de acest tip au fost dotate cu o instalație de artilerie antiaeriană AK-630, cu șase țevi, cu calibrul de 30 de milimetri. Toate navele seriei vor primi acum complexul Pantsir-M.

Navale mici purtătoare de rachete din clasa Karakurt sunt construite la trei Șantiere Navale din Sankt Petersburg, Zelenodolsk și Amur.

Tsiklon este prima navă din clasa Karakurt construită integral la Șantierul Naval Zaliv din Kerch, care este o filială a șantierului din Zelenodolsk. Construcția navei a început în 2016, iar lansarea la apă a avut loc în luna iulie a anului trecut. În prezent, nava desfășoară testele finale pe mare, urmând ca, până la sfârșitul anului, să fie introdusă în dotarea Brigăzii 41 Vedete Purtătoare de Rachete din Sevastopol a FRMN.

“Sperăm să continuăm construirea de nave din clasa Karakurt, Proiect 22800, atât la Kerch, cât și la Zelenodolsk. Navele seriei vor fi dotate cu complexe de rachete antiaeriene Pantsir. În acest an vom preda prima navă de acest tip, Tsiklon”, a precizat directorul general al corporației constructoare de nave Ak Bars, Renat Mistakhov, citat de agenția de presă RIA Novosti.

Navele mici purtătoare de rachete Proiect 22800 din clasa Karakurt au o lungime de 67 de metri, o lățime de 11 metri și pescajul de patru metri. Deplasamentul este de aproximativ 800 de tone, distanța de navigație de până la 2.500 de mile, iar autonomia de 15 zile. Armamentul de bază al navelor este reprezentat de complexul universal de rachete Kalibr, cu opt rachete de croazieră de acest tip. În dotarea acestora se mai află o instalație de artilerie AK-176MA, cu calibrul de 76 de milimetri, precum și două mitraliere de 14,5 sau 12,7 milimetri.

Complexul maritim Pantsir-M este capabil să descopere ținte la o distanță de 75 de kilometri și să le distrugă la o distanță de 40 de kilometri de navă și 15 kilometri în altitudine. În compunerea acestuia se află rachete antiaeriene și două tunuri cu tragere rapidă, cu câte șase țevi, concepute pentru a organiza protecția navei pe două nivele, nu numai împotriva țintelor aeriene, ci și a celor navale și terestre.

Problemele Flotei Ruse din Marea Neagră s-au văzut în războiul din Ucraina

Comentariul autorului: Prin introducerea în dotare a navelor din clasa Karakurt, FRMN va începe să-și rezolve problemele de apărare antiaeriană, care s-au dovedit a fi atât de deficitare în timpul conflictului din Ucraina. În primul rând, complexe antiaeriene Pantsir sunt specializate în lupta împotriva dronelor, dar și a rachetelor de croazieră.

Planurile curente ale Forțelor Navale prevăd construirea a 18 nave din clasa Karakurt, câte șase pentru Flota din Marea Baltică, FRMN și Flota din Oceanul Pacific.

În prezent, în exploatare se află trei nave de acest tip (Mytishchi, Sovetsk și Odintsovo), toate în cadrul Flotei din Marea Baltică.

Pentru FRMN se mai află în construcție navele Askold, Amur, Tucha și Tayfun. Prima dintre acestea ar trebui să fie livrată flotei în anul 2022, iar următoarele trei în 2023. Este posibil însă ca aceste planuri să fie prea optimiste și să nu poată fi respectate. Cel mai probabil, nava mică purtătoare de rachete Askold va fi introdusă în dotarea FRMN în 2023.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/flota-rusa-din-marea-neagra-rezolva-partial-problemele-cu-apararea-antiaeriana-prima-nava-karakurt-cu-complexul-pantsir-m_618189.html

Rusia efectuează exerciții militare în Marea Arctică, vizavi de Alaska

Submarinele rusești cu propulsie nucleară au tras vineri rachete de croazieră în Arctica, în cadrul unor exerciții militare menite să testeze gradul de pregătire al Moscovei pentru un eventual conflict în apele sale nordice înghețate, a anunțat Ministerul rus Apărării, relatează [Reuters](#).

Exercițiile, denumite Umka-2022, au avut loc în Marea Chukchi, o porțiune estică a Oceanului Arctic care separă Rusia de statul american Alaska.

Rusia consideră vastul său teritoriu arctic ca fiind un interes strategic vital și de ani de zile își consolidează capacitățile militare în regiune, ceea ce ridică semnale de alarmă în Occident.

Ministerul rus al Apărării a declarat vineri că două submarine cu propulsie nucleară – Omsk și Novosibirsk – au tras rachete de croazieră anti-navă din Marea Chukchi, lovind ținte la o distanță de 400 de kilometri.

Ministerul a publicat un videoclip pe rețelele de socializare care, potrivit acestuia, arată că rachetele au fost lansate de pe nave situate în puncte de pe ruta maritimă nordică – un canal de transport comercial pe care Rusia îl promovează ca o opțiune alternativă pentru navele de marfă care călătoresc între Europa și Asia.

Moscova a continuat un program de exerciții militare de profil înalt, chiar dacă cea mai mare parte a forțelor sale terestre este angajată în războiul din Ucraina. La începutul acestei luni, a desfășurat exerciții militare la scară redusă în Orientul Îndepărtat rusesc, la care au participat aproximativ 50.000 de soldați.

Aceste exerciții au avut loc chiar în momentul în care începea o contraofensivă ucraineană fulgerătoare care a forțat trupele rusești să abandoneze porțiuni de teritoriu în regiunea estică Harkov din Ucraina.

Ministerul Apărării a declarat că exercițiile din această săptămână în Arctica au fost un test al „capacității și pregătirii Rusiei de a apăra Arctica rusă prin mijloace militare”.

Pe lângă lansările de rachete de pe submarinele cu propulsie nucleară, sistemul rusesc de rachete de coastă „Bastion” a tras, de asemenea, rachete asupra unor ținte aflate pe mare la o distanță de 300 de kilometri de peninsula Chukchi – cel mai estic teritoriu rusesc.

Sursa: <https://www.g4media.ro/rusia-efectueaza-exercitii-militare-in-marea-arctica-vizavi-de-alaska.html>

Turcia Dearsan pune chila primului dintre cele două OPV-uri pentru Nigeria

Șantierul naval turc Dearsan a pus chila primei dintre cele două nave de patrulare offshore de mare rezistență (HE OPV 76) pentru marina nigeriană în timpul unei ceremonii desfășurate la unitățile Dearsan din Istanbul, pe 16 septembrie 2022.

Așezarea ceremonială a chilei primei dintre cele două nave de patrulare de 76 de metri proiectate și construite de șantierul naval Dearsan pentru nevoile marinei nigeriene a avut loc astăzi (16 septembrie) la Tuzla, Istanbul, în prezența unor oaspeți distinși.

Ministrul nigerian al Apărării, Bashir Salihu Magashi, a fost invitatul principal al evenimentului, la ceremonie au participat comandantul marinei turce, amiralul Ercument Tatlioglu, viceministrul turc al apărării Muhsin Dere, viceamiralul Awwal Zubairu GAMBO, comandantul marinei nigeriene, și președintele șantierului naval Dearsan. Turcia Dearsan pune chila primului dintre cele două OPV-uri pentru Nigeria Șantierul naval Dearsan a încheiat un acord cu Nigeria pentru construirea a două nave de patrulare offshore pentru Marina Nigeriană pe 03 octombrie 2021. Ceremonia de depunere a chilei a marcat începutul construcției navelor, care se așteaptă să fie livrate în 37 de luni, potrivit la declarațiile anterioare ale oficialilor companiei. Achiziționarea HE OPV 76 reprezintă o etapă importantă în forța de reînnoire a flotei marinei nigeriene către implementarea Planului său strategic 2021-2030. Potrivit declarațiilor șefului marinei nigeriene din octombrie 2021, aceste OPV-uri vor fi capabile să desfășoare operațiuni maritime de interdicție, supraveghere și operațiuni ale forțelor speciale, precum și să ofere sprijin de foc naval forțelor terestre, ceea ce va ajuta la susținerea angajamentele operaționale ale Marinei nigeriene pe o traiectorie ascendentă.

Despre HE OPV-76



HE OPV -76 are o lungime totală de 76,90 metri, o grindă de 11,90 metri și o deplasare de 1.100 de tone, potrivit videoclipului difuzat de companie. Nava va fi operată de 47 de angajați și va avea o autonomie de 2500 de mile marine la viteza economică. HE OPV 76 va putea sta pe mare timp de 16 zile. Nava are o punte de zbor care poate găzdui un singur elicopter, dar fără hangar. Motoarele principale sunt patru motoare diesel MAN

18VP185 cu o viteză maximă de 28 kt. Tunul principal al navei va fi tunul MARLIN de 40 de milimetri al lui Leonardo și va fi înarmat cu SMASH de 30 de milimetri al lui Aselsan la pupa navei. Nava va fi echipată și cu două ștampile RWS Aselsan de 12,7 mm. Compania turcă HAVELSAN va furniza sistemul de management de luptă ADVENT pentru noile OPV-uri, iar consolele operatorului vor fi furnizate de o altă companie turcă, YALTES. Combinația de senzori a noilor OPV-uri constă din radarul de căutare de suprafață 2D de la compania italiană GEM Elettronica și sistemul de control al incendiului EO. HE OPV-76 va transporta 2 RHIB-uri pentru operațiunile relevante.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/turkish-dearsan-lays-keel-of-first-of-two-opvs-for-nigeria/>

Noile drone submarine foarte mari din China au fost dezvăluite

Expansiunea navală a Chinei poate avea un program cheie care nu a fost raportat anterior. Desfășurate în secret în Marea Chinei de Sud, două vehicule subacvatice necunoscute au fost văzute la baza navală Sanya. Acesta poate fi primul indiciu al unui program mult mai mare.

U.S. Navy și Royal Navy urmăresc ambele vehicule subacvatice foarte mari fără echipaj (XLUUV-uri). Aceste submarine drone sunt considerate pe scară largă ca o parte cheie a flotei de mâine. Iar cei care s-au mutat timpuriu pot avea un avantaj semnificativ.

Nu este surprinzător faptul că Marina chineză (PLAN) pare să aibă și un program corespunzător. Cu toate acestea, nu au fost disponibile detaliile până acum.

Imaginile din satelit ale bazei navale Sanya din Hainan, în Marea Chinei de Sud, dezvăluie două XLUUV. Cele două vehicule sunt prezente din martie-aprilie 2021, dar au ieșit la iveală abia acum. Aranjamentul indică încercări sau teste. Sanya face parte dintr-o serie de baze navale importante din zonă și găzduiește submarine operaționale. Cheiul pe care au fost văzute noile XLUUV-uri este aproape de locul unde China a bazat anterior submarinele pitice.

Imaginile de înaltă rezoluție, realizate de sateliții Maxar Technologies, sunt disponibile în Google Earth. Google Earth este unul dintre cele mai vechi instrumente Open Source Intelligence (OSINT) din spațiul de apărare. Odată cu apariția periselor de satelit aproape zilnice din alte surse, acesta poate fi trecut cu vederea, dar verificarea celor mai recente actualizări poate aduce recompense.

Vehicul subacvatic foarte mare fără echipaj

Evaluarea noastră preliminară arată că cele două obiecte negre sunt XLUUV-uri (Extra-Large Uncrewed Underwater Vehicle). Acestea sunt prea mici pentru a fi submarine obișnuite și prea mari pentru a fi vehicule de livrare pentru înotători (SDV).

Cele două submersibile au dimensiuni diferite și par a fi modele semnificativ diferite. Acest lucru sugerează o încercare competitivă a diferitelor prototipuri sau demonstratori.

Primul XLUUV are o lungime de aproximativ 16 metri (52 picioare) și o lungime de 2 metri (6,4 picioare). Are arcul aerodinamic. La coada sa, pare să aibă două elice (șuruburi) într-un aranjament unul lângă altul. Acest lucru este interesant deoarece poate indica o legătură către HSU-001 LDUUV.

(Vehicul subacvatic fără pilot cu deplasare mare). HSU-001 a fost prezentat pentru prima dată în public în septembrie 2019 și se crede că este în serviciu cu PLAN, deși au apărut puține detalii de atunci. Cu toate acestea, noul vehicul este mai mult de două ori mai mare.

Dimensiunea noului submersibil este foarte asemănătoare cu Orca XLUUV al Marinei SUA. Dezvoltat de Boeing, acel sistem este văzut ca fiind primul care se mișcă în acest spațiu. Cu toate acestea, prima Orca a fost botezată abia în aprilie, în timp ce se pare că PLAN-ul și-au avut prototipurile în apă din 2021 sau mai devreme. Celălalt XLUUV este în exterior mai simplu ca formă. Este mult mai subțire, dar și mai lungă, în jur de 18 metri (59 picioare). Acest design amintește de concurentul lui Lockheed Martin pentru programul Orca XLUUV al Marinei SUA. Implicații XLUUV-urile sunt considerate pe scară largă ca tehnologii navale cheie care ar putea modela conflictele viitoare. La fel ca UUV-urile de dimensiuni medii existente, ele pot efectua misiuni ISR (informații, supraveghere și recunoaștere). Cu toate acestea, dimensiunea lor mai mare ar trebui să se traducă în intervale mult mai lungi. De asemenea, deschide și alte roluri, cum ar fi depunerea de mine ofensive, războiul antisubmarin și transportul. Așa cum este natura inteligenței, noile vehicule se pot dovedi a fi altceva decât XLUUV. Oricum ar fi, ele sunt probabil interesante și relevante pentru analiștii apărării. China și-a construit și modernizat marina în ultimii 20 de ani. Aceasta a inclus o serie de vehicule subacvatice avansate, dintre care unele nu au fost recunoscute public. Deci, deși acest ultim program poate fi o surpriză, nu ar trebui. Este o amintire a puterii navale și a ambițiilor în creștere ale Chinei. Și că poate construi noi capacități în relativ secret.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/chinas-secret-extra-large-submarine-drone-program-revealed/>

Taifunul Muifa lovește Shanghai și distruge o construcție nouă la șantierul naval

Taifunul Muifa a lăsat o cale de pagube și ploi abundente în timp ce a ajuns la pământ de patru ori în China, inclusiv trecând peste porturi maritime cheie și pe unul dintre marile șantiere navale ale Chinei de lângă Shanghai. Grupul Jan De Nul din Belgia a raportat că a fost informat că noua sa construcție de la șantierul naval COSCO a suferit daune din cauza furtunii. Taifunul a căzut pentru prima dată pe coasta de lângă Zhoushan miercuri târziu, 14 septembrie, iar câteva ore mai târziu, a doua aterizare în districtul Fengxian din Shanghai. Oficialii chinezi raportează că a fost cea mai puternică furtună tropicală care a afectat vreodată Shanghai. Vânturile au fost de aproximativ 95 mph, cu înălțimi ale valurilor raportate la 16 picioare lângă Shanghai. Furtuna a adus, de asemenea, aproape opt inci de ploaie în regiune. Jan De Nul a spus că a fost informat că ochiul furtunii a

trecut direct peste șantierul naval COSCO din Nantong la primele ore ale dimineții de joi. Potrivit companiei, vânturile puternice și valurile au făcut ca nava de ridicare a turbinelor eoliene, Voltaire, să se desprindă de acostele sale. Nava de 21.500 dwt este în prezent în construcție, fiind lansată în ianuarie 2022 și urmează să fie livrată în a doua jumătate a acestui an. Vasul masiv, care are o lungime de 555 de picioare, va fi cel mai mare din flota companiei, cu capacitatea de a opera în ape de până la 262 de picioare în adâncime și o sarcină ridicată de până la 16.000 de tone. Este conceput pentru a sprijini instalarea celor mai mari parcuri eoliene offshore. Ei raportează că nava a ancorat în siguranță înapoi în șantierul naval după ce s-a eliberat în timpul furtunii. Primele evaluări vizuale arată daune limitate la anumite părți ale macaralei și helipuntate. Evaluări



ulterioare sunt în curs. Oficialii din Shanghai au spus că au avertizat peste 7.400 de nave să se adăpostească înainte de sosirea furtunii. Operațiunile din cel mai mare port de containere din lume au fost suspendate împreună cu toate operațiunile de bunkerare. Zborurile spre și dinspre aeroportul internațional au fost, de asemenea, suspendate. Furtuna, deși slăbită, a continuat spre nord de-a lungul coastei chineze. Taifunul a atins două aterizări vineri prima în orașul de coastă

Dalian. Mai târziu a ajuns la Qingdao, în provincia Shandong, relatează agenția de presă Xinhua. Deși a continuat să fie o furtună puternică, a fost degradată, vânturile încetinind la aproximativ o viteză maximă de 50 mph. Chinezii nu au publicat alte evaluări ale daunelor. Există rapoarte de inundații și întreruperi de curent cu servicii și întreprinderi suspendate pe tot parcursul furtunii.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/typhoon-mufia-hits-shanghai-and-damages-newbuild-at-shipyard>

Concept automatizează reciclarea navelor într-un proces verde, circular

Eliminarea navelor retrase într-un mod ecologic și sigur rămâne una dintre cele mai mari provocări pentru industria maritimă. În ciuda inițiativelor guvernamentale și a grupurilor de supraveghere, distrugerea navelor rămâne o operațiune murdară și intensivă în forță de muncă, cu un record



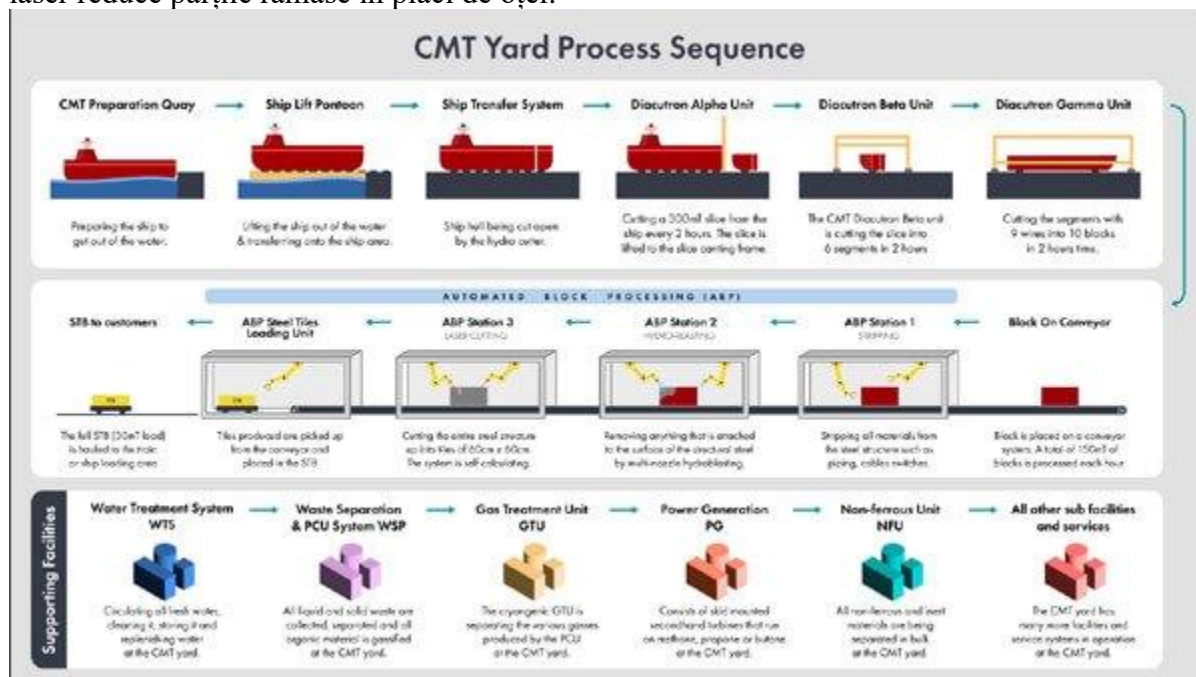
general de siguranță scăzut, conform unor grupuri precum ONG-ul Shipbreaking.

O companie start-up olandeză raportează că a proiectat un nou proces care este complet automatizat și extrage rapid oțelul de pe nave, creând o economie circulară care este, de asemenea, sensibilă la mediu. Circular Maritime Technologies International (CMT) declară că, cu sprijinul unor parteneri precum Asec Europe, Damen Shipyards, Enviu, Fluor, Grimbergen

Industrial Systems, Huisman Equipment, Jansen Recycling Group, KCI, Sea2Cradle, Sojitz Corporation și Stork, va lansa în curând prototip de dovadă de concept în Țările de Jos. CMT intenționează să înființeze șantiere cu parteneri internaționali și să atragă afaceri de la proprietarii de nave prin egalarea prețului plătit de concurenții din Asia de Sud.

Aproape 150 de nave comerciale au fost vândute destructorilor în al doilea trimestru al anului 2022, informează ONG Shipbreaking. Majoritatea navelor merg în Orientul Îndepărtat, India, Pakistan și Bangladesh fiind cei mai mari operatori de casare. Șantierele din Turcia sunt printre puținele care au certificare UE.

CMT spune că nu au existat evoluții majore în ultimii 50 de ani în industria de casare a navelor. În ciuda cerințelor UE, majoritatea navelor sunt casate folosind torțe și muncă umană. O concesiune majoră care a fost câștigată este îndepărtarea unor materiale adecvate pentru reciclare și utilizarea plăcuțelor de beton în unele locații, astfel încât deșeurile să nu intre în sol. Cu toate acestea, în multe locații, cum ar fi Asia, navele sunt pur și simplu alergate pe plajă și desfășurate. „CMT va revoluționa reciclarea navelor prin furnizarea de oțel curat datorită unui proces automatizat, cu emisii reduse de carbon, conținut și circular, care nu dăunează oamenilor sau mediului”, raportează compania. Într-o schemă a operațiunii, ei arată, după pregătire, o navă ar fi ridicată din apă și așezată pe un sistem de transfer unde tăierea automată începe cu freze hidro. Nava ar fi fost tăiată inițial în felii de 300 MT, o felie durând aproximativ două ore și fiecare bucată pusă pe un cadru. Felia ar fi tăiată în șase bucăți în aproximativ două ore, iar apoi cu tăietoare de sârmă luate în 10 blocuri în încă două ore. Blocurile sunt apoi mutate într-o operație de decapare care separă elemente precum țevi și cabluri înainte ca blocul să fie hidro sablat. Apoi tăierea cu laser reduce părțile rămase în plăci de oțel.



Potrivit companiei, șantierul funcționează cu energie proprie și produce oțel curat, strâns legat de producția de oțel verde. Pe lângă oțel, fiecare navă va fi separată în deșeuri obișnuite, materiale neferoase curate asortate, materiale inerte asortate curate și materiale deșeuri lichide și solide și

procesate la șantierul CMT și transformate în gaze de bază pentru a produce energie electrică, GNL și sau H2. Procesul va fi pe deplin circular și ei cred că poate fi dezvoltat la scară pentru a deveni competitiv în ceea ce privește costurile cu racletorii din Asia de Sud-Est.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/concept-automates-ship-recycling-in-a-green-circular-process>

În Federația Rusă vor să lanseze un „canal logistic direct” prin porturile din regiunea Ulyanovsk și Iran

Regiunea Ulyanovsk din Federația Rusă, cu sprijinul afacerilor și al autorităților din Iran, va organiza un „canal logistic direct” care va permite „livrarea directă a mărfurilor către Republica Islamică”. Acest lucru a fost anunțat pe 16 septembrie de șeful centrului regional „Afacerea mea” Ruslan Gainetdinov, care lucrează în Iran ca parte a delegației de la Ulyanovsk din 12 întreprinderi, scrie rusul TASS. „Guvernatorul Alexei Russkikh a stabilit sarcina de a elabora un canal logistic direct de la porturile regiunii Ulyanovsk la porturile Iranului. Un canal logistic direct de la porturile Ulyanovsk la Iran (de-a lungul Volga până la Marea Caspică), până la portul din Anzali și vama, terminalele de depozit din Qazvin, vor permite antreprenorilor să efectueze livrări fără intermediari inutili, să folosească toate avantajele porturilor libere și ale terminalelor vamale specializate pentru depozitarea produselor fabricate în regiunile Rusiei”, a spus sursa. Gainetdinov a subliniat că proiectul va deveni un plus semnificativ și va fi integrat în proiectul coridorului de transport Nord-Sud. „În contextul unor relații comerciale dificile cu țările neprietenoase, canalul devine unul dintre principalele canale de transport și reduce timpul de livrare din bazinul Oceanului Indian direct către malurile Volgăi”, a explicat el. Potrivit lui Gainetdinov, o delegație de antreprenori din Ulyanovsk a vizitat mai multe întreprinderi iraniene. "Scopul vizitei a fost acela de a studia posibilitatea de a achiziționa bunurile necesare și de a forma o încărcătură de retur. Acest lucru va reduce semnificativ costul logisticii", a spus sursa.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/194427>

De la începutul războiului, flota ucraineană de transport maritim al Dunării a transportat peste 3.000 de TEU-uri

3.298 TEU au fost transportate în cadrul convoaielor de containere pe care PJSC „Ukrainian Danube Shipping” (UDP) a început să le formeze și să le transporte pe Dunăre în legătură cu portul românesc Constanța de la Marea Neagră după începerea invaziei militare ruse. Acest lucru a fost raportat prin actorie Dmytro Moskalenko, director general al UDP, scrie Porta Ukrainy. Printre mărfurile de export: metale, făină și ulei de floarea soarelui, produse alcoolice, lapte, produse pentru prelucrarea lemnului, mazăre, cereale în vrac. Se importă electronice, țevi, piese de schimb pentru utilaje agricole, anvelope auto, orez și alte produse alimentare. În plus, aproximativ 600 de TEU de mărfuri umanitare au fost transportate în cadrul Programului Alimentar Mondial al ONU. În prezent, în direcția containerului sunt utilizate 12 nave - șlepuri deschise și împingătoare. UDP a început transportul containerelor în urmă cu aproape șase luni. La început a fost un experiment, exclusiv inițiativa unei noi echipe. Am văzut că, în urma blocadei porturilor maritime din Odesa, transportul containerelor a fost oprit. În același timp, cererea trebuie să rămână. Singura întrebare a fost: vom putea crea un lanț logistic funcțional pe Dunăre, cât de justificată va fi economia

proiectului, vom putea găsi un echilibru între fluxurile de marfă dinspre și către țară? Dar am reușit! Transportul containerelor a început”, a scris Moskalenko pe Facebook. Șeful UDP a reamintit că prima rulotă de containere formată din nava autopropulsată „căpitanul Shirkov” și cinci șlepuri a fost formată la sfârșitul lunii mai. De atunci, transportul containerelor de către flota UDP a devenit regulat. S-a format un grup de navlositori, volumul necesar de mărfuri atât de export, cât și de import este asigurat în mod stabil. Din august, industria de transport maritim a trecut complet la transportul de containere cu rulote. În același timp, există probleme care mai trebuie rezolvate. În primul rând, este supraîncărcarea transbordării containerelor în porturile ucrainene, unde navele maritime sunt procesate în primul rând, și posibilitățile limitate de acumulare de containere. În al doilea rând, este o perioadă lungă de procesare a declarației de tranzit la Galata și întâzieri în procesarea barjelor la terminalul de containere DP World din Constanța, unde operațiunile de încărcare și descărcare sunt adesea efectuate fără o planificare adecvată”, a menționat Moskalenko. Cu toate acestea, el și-a exprimat încrederea că, în ciuda dificultăților temporare, direcția de transport de containere pe Dunăre va continua să se dezvolte. În iunie, UDP a efectuat prima rulotă de containere pe ruta Izmail-Konstanza-Izmail, constând din nava autopropulsată „căpitanul Shirkov” și cinci șlepuri cu o capacitate totală de 300 TEU. PJSC „UDP” efectuează transport fluvial de mărfuri pe Dunăre și transport maritim de mărfuri. Flota fluvială de marfă include 75 de nave autopropulsate și 245 de nave neautopropulsate. Flota de marfă maritimă este reprezentată de șapte nave cu o greutate proprie de 3,3-4 mii tone (șase nave de marfă uscată de tip „Izmail” și un tanc „Desna”). Baza încărcăturii este materiile prime metalurgice furnizate țărilor dunărene. Flota fluvială de pasageri a companiei este reprezentată de navele „Moldavia”, „Ucraina”, „Dnipro” și „Volga”. În 2021, flota UDP a crescut transportul de mărfuri cu 3,8% față de 2020 - până la 1,37 milioane de tone. În special, transportul de către flota fluvială UDP a scăzut anul trecut cu 0,9%, până la 1,08 milioane de tone.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/194395>

Turcia a dezvoltat prima barcă militară fără pilot cu funcții de război electronic



Industria turcă de apărare a dezvoltat prima barcă maritimă fără pilot din lume cu un sistem de război electronic. Despre acest lucru a scris pe rețelele de socializare șeful Departamentului pentru Industria de Apărare din Turcia, Ismail Demir, scrie Anadolu. În urma dronelor de atac care au schimbat tactica de război, Turcia a implementat un nou proiect ambițios pentru a crea primul vehicul aerian fără pilot de suprafață

de atac din lume, a scris Demir. „MARLIN SIDA este singura barcă militară fără pilot din lume cu capacitate de război electronic. Turcia este o putere care nu rămâne în urmă, ci în față”, a subliniat Demir. Proiectul a fost implementat de nava amiral a industriei turce de apărare - ASELSAN și șantierul naval de apărare Sefine Shipyard (Șantierul naval SEFİNE) din provincia



FORUMUL SECURITĂȚII MARITIME



Yalova. MARLIN este planificat să fie utilizat în scopuri militare atât în largul coastei, cât și în marea liberă.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/194419>