

MS DAILY BRIEF – 19 septembrie 2022

Cuprins

Corpul viitorului flagship al Marinei Ucrainene a fost construit în Turcia	1
Corveta MİLGEM din Ucraina se pregătește	2
Designul rachetei de apărare antiaeriană LEVENT a fost distribuit pentru prima dată	3
Forțele Armate ale Ucrainei au scufundat o barjă inamică cu echipament militar și ocupanți ..	3
Șantierul Naval 2 Mai SA, cifră de afaceri de 1,3 milioane de lei în primele șase luni ale anului, cu 25% sub nivelul aceleiași perioade din anul trecut	4
Regatul Unit va atribui contractul de dezmembrare nucleară în 2023.....	5
O nava de croazieră s-a desprins de cheu în portul Ravenna.....	6
Software-ul pornește	6

Corpul viitorului flagship al Marinei Ucrainene a fost construit în Turcia

În Turcia, formarea carenei corvetei ADA pentru Marina Ucrainei a fost de fapt finalizată.



Fotografiile viitoarei nave ucrainene au fost publicate de publicația TurDef, scrie Military.

Fotografiile au fost făcute la Istanbul la șantierul naval RMK Marine. Corpul navei este în prezent în doc uscat. Numărul F 211 și numele „Hetman Ivan Mazepa” au fost deja aplicate la bord.

Corpul corvetei „Hetman Ivan Mazepa”.

Fotografie de pe site-ul militar

Ministerul Apărării al Ucrainei a semnat un contract pentru construcția a două corvete tip ADA cu companii turcești în decembrie 2020.

Prima corvetă pentru Marina Ucrainei a fost instalată în Turcia în septembrie 2021. La sfârșitul lunii decembrie 2021, carena navei a început să fie asamblată la o întreprindere de construcții navale din Istanbul.

Anterior, era planificat ca până la sfârșitul anului 2022, nava cu echipament parțial să fie remorcat în Ucraina pentru finalizare.

Ada este un proiect de corvetă MILGEM creat pentru Marina Turcă.

Caracteristici principale:

Tonajul - 2400 de tone

Lungimea este de 99,5 m

Lățimea este de 14,4 m

Pescaj - 3,6 m

Centrală electrică: 1 GTD GE 2500, 30800 CP. + 2 diesel MTU 16V595TE90, 11.580 CP.

Viteză - până la 29 de noduri

Autonomia de navigație - 3500 mile la 15 noduri

Echipajul - 93

Potrivit unor surse deschise, problema armelor pentru corveta ucraineană nu a fost în cele din urmă rezolvată. Ca arme de rachetă antinavă au fost considerate rachetele antinavă Neptune, Harpoon, NSM, Atmaca. Sistemul de apărare aeriană navală francez VL MICA a fost netezit la rolul de arme antiaeriene. Artileria corvetei ar trebui să fie formată din tunul OTO Melara Super Rapid de 76 mm și Millennium de 35 mm. Murene 90 Impact a fost considerat o torpilă.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/194482>

Corveta MİLGEM din Ucraina se pregătește



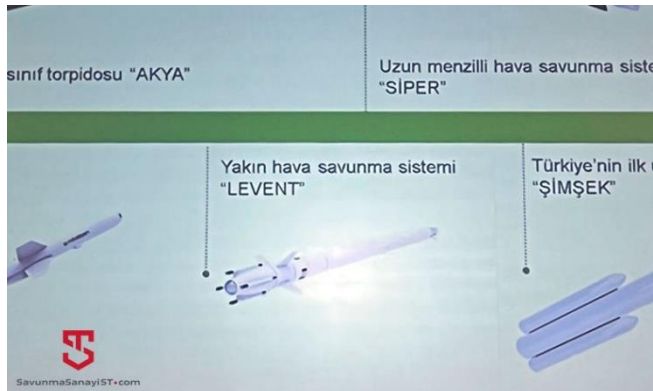
Corveta MİLGEM Hetman Ivan Mazepa (F-211), care a fost produsă pentru Marina Ucrainei sub contractul principal, se pregătește pentru lansare. Autoritățile turce și ucrainene au semnat un acord pentru furnizarea de corvete de clasă MİLGEM ADA la 14 decembrie 2020. În această direcție; STM A.S. pentru Marina Ucraineană. Activitățile de construcție a Hatman Ivan Mazepa (F-211) Corvette, care a fost produsă sub contractul principal, continuă conform fotografiilor împărtășite de Turdef. Se știe că

Ucraina a comandat un total de 4 Corvete MİLGEM, dintre care 1 definitivă și 3 opționale. Corveta, care este în construcție, este planificată să fie lansată în acest an. De altfel, activitățile de construcție a corvetei ar urma să se desfășoare în Turcia, iar activitățile de echipare să se desfășoare în Ucraina. La sfârșitul acestui an, corveta, care a fost lansată, era planificată să fie tractată și transportată în Ucraina și să-și înceapă tachelajul la șantierul naval Ocean din Mikolayiv. Cu toate acestea, din cauza războiului Ucraina-Rusia început în februarie, este foarte probabil ca echipamentul navei să fie realizat în Turcia. În Corvette Clasa ADA care urmează să fie produsă pentru Ucraina, racheta NEPTUN, fabricată în Ucraina, a fost aleasă ca rachetă antinavă. Cu toate acestea, sectorul de apărare ucrainean a fost grav afectat în timpul războiului. În prezent, ATMACA de la Roketsan și rachetele anti-navă Harpoon de la Boeing sunt în curs de evaluare. Ambele rachete sunt standard NATO. În prezent, în inventarul Comandamentului Forțelor Navale Turce se află 4 corvete de clasă MİLGEM ADA. Turcia a reușit să exporte corvete de clasă MİLGEM ADA în Pakistan și Ucraina. Potrivit declarației Ministerului Apărării al Ucrainei, armamentul corvetelor MİLGEM din clasa ADA din Ucraina va fi după cum urmează: Corvette clasa MİLGEM ADA (Ucraina) 76 mm OTO Melara Super Rapid Sea Gun Sistem de apărare aeriană VL MICA NG cu rază medie de acțiune CIWS de 35 mm ASELSAN STAMP 12,7 mm Sistem stabilizat 8x rachete anti-navă NEPTUNE sau ATMACA sau HARPOON Torpilă de impact MU90 de 324 mm Radar de căutare 3D fabricat de ASELSAN sau Thales Radar Vision Master FT Un total de 8 VLS (4x2) cu 4 celule fiecare pe babord și tribord Sistemul de management al luptei HAVELSAN ADVENT



Sursa: <https://www.savunmasanayist.com/ukraynanin-milgem-korveti-denize-inmeye-hazirlaniyor/>

Designul rachetei de apărare antiaeriană LEVENT a fost distribuit pentru prima dată



LEVENT va participa la apărarea aeriană apropiată a platformelor de suprafață. Sistemul de rachete de apărare aeriană LEVENT, dezvoltat de Roketsan în conformitate cu nevoile Comandamentului Forțelor Navale Turce, a fost prezentat pentru prima dată în cadrul Târgului IDEF'21. După sistemul de arme LEVENT, a fost distribuită și imaginea rachetei. S-a văzut că LEVENT, care a fost dezvoltat peste racheta portabilă de apărare aeriană SUNGUR, are atât un cap de

căutare, cât și patru antene care permit obținerea transmisiilor RF ale țintei. Racheta RAM produsă în SUA, care este utilizată în prezent de Marina Turcă ca echivalent al lui LEVENT, are 2 antene. Directorul general Roketsan, Murat Second, care a făcut o declarație către SavunmaSanayiST.com în septembrie 2022 despre sistemul de rachete de apărare aeriană LEVENT, a folosit următoarele declarații: „Activitatea actuală a LEVENT continuă în ritmul său obișnuit. Principala sa muniție va fi o rachetă produsă de SUNGUR. Pe lângă SUNGUR, vor exista capete de căutare pasive și capete de căutare RF. Experimentele și activitățile de dezvoltare continuă. LEVENT, atunci când este implementat, va avea moduri care pot funcționa pe cont propriu sau ca ghidate de radar integrate cu radarele proprii ale navei. Scopul nostru este să atingem un nivel care să poată trage primele lovituri într-un timp foarte scurt și să începem încercările în anul următor. Producându-le într-un timp foarte scurt, încercăm să creștem capacitatea de apărare aeriană a forțelor noastre armate, în special cu platforma LEVENT.” **Soluție națională împotriva embargoului SUA**

Împreună cu corvetele din clasă MİLGEM ADA, Turcia a luat în inventar pentru prima dată sistemul RIM-116 RAM (Rolling Airframe Missile) Close Air Defense System, fabricat în SUA. În prezent, patru corvete de clasă MİLGEM ADA livrate Comandamentului Forțelor Navale Turce sunt echipate cu sisteme RAM. În timp ce lansatoarele sistemului RAM sunt furnizate din Germania, rachetele sunt furnizate din SUA. SUA a pus embargoul Turciei asupra rachetelor RAM de mult timp. Cu LEVENT se urmărește eliminarea embargoului în acest domeniu cu mijloace naționale. Căutătorul de radar pasiv necesar în a doua configurație a LEVENT va fi dezvoltat și de Roketsan.

Sursa: <https://www.savunmasanayist.com/levent-hava-savunma-fuzesinin-tasarimi-paylasildi/>

Forțele Armate ale Ucrainei au scufundat o barjă inamică cu echipament militar și ocupanți

Forțele armate ale Ucrainei de pe frontul de sud au scufundat o barjă inamică cu echipament militar și ocupanți la bord. După cum a raportat comandamentul operațional „Sud”, rușii au încercat să-și transporte armele cu ajutorul acestei nave, relatează Ukrinform. „Nava” deja avariata a fost trimisă de-a lungul cursului războiului cu echipament militar încărcat și personal de însoțire”, se arată în mesaj. Potrivit comandamentului, Forțele Armate au asigurat controlul cu foc al rutelor de

transport, centrelor logistice, manevrelor și redistribuirii, punctelor de bază și controlul unităților inamice. În general, situația de pe frontul de sud este constant tensionată, dar controlată de Forțele de Apărare. „Inamicul ceda poziții, pierzând o poziție avantajoasă din punct de vedere tactic. Cu toate acestea, el nu încetează să încerce să testeze puterea unităților noastre”, a spus Armata.ak, invadatorii au efectuat din nou operațiuni de asalt cu forțe până la un pluton cu sprijinul a două tancuri T-72 și a altor vehicule blindate, dar nu au reușit. Au pierdut două vehicule de asalt amfibie și o treime din forța de muncă și s-au retras. În timpul zilei, inamicul a continuat activ recunoașterea aeriană, focul de rachete și artilerie și a lansat 12 lovituri aeriene asupra pozițiilor ucrainene și a grupărilor teroriste de-a lungul liniei frontului. În același timp, aviația ucraineană a făcut trei lovituri asupra inamicului și a distrus 2 drone de recunoaștere rusești de nivel operațional-tactic, iar unitățile de rachete și artilerie ale Forțelor Armate ale Ucrainei au efectuat peste 320 de misiuni de foc pe zi. Potrivit raportului, în total, armata ucraineană a distrus 62 de ocupanți și 5 unități de vehicule blindate în sud în timpul zilei.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/194483>

Șantierul Naval 2 Mai SA, cifră de afaceri de 1,3 milioane de lei în primele șase luni ale anului, cu 25% sub nivelul aceleiași perioade din anul trecut

Șantierul Naval 2 Mai SA, deținut de statul român și care controlează alături de olandezii de la Damen Shipyards șantierul din Mangalia, a înregistrat în primele șase luni ale anului o cifră de afaceri de 1,3 milioane lei, cu 25% sub nivelul din perioada similară din 2021, și pierderi de 129.000 lei, în scădere de la 324.000 lei în S1 2021, scrie ZF.



Scăderea veniturilor a fost determinată de reducerea vânzărilor de mărfuri după suspendarea contractelor cu Damen Shipyards Mangalia, potrivit raportului financiar al companiei. Veniturile totale s-au diminuat cu 17%, la 1,6 milioane lei. Pierderile au fost generate de plata în avans a impozitului pe teren pentru 2022, de creșterea cheltuielilor salariale și nerealizarea veniturilor planificate din contractele comerciale.

”Conform angajamentelor conducerii executive a Damen Shipyards Mangalia, abia din 2024 activitatea asocierii va deveni

profitabilă”, citează Ziarul Financiar.

În primele luni din 2022, Damen Shipyards Mangalia SA a suspendat contractele derulate pe șantierul Mangalia, conducerea Șantierul Naval 2 Mai SA precizând în raportul financiar că această colaborare trebuie reluată sau identificate noi oportunități de afaceri. Șantierul Naval 2 Mai SA este deținut de statul român, prin Ministerul Economiei, cu 93% din acțiuni. Firma are o capitalizare de 70,7 milioane lei, iar de la începutul anului acțiunile s-au depreciat cu 12%, după tranzacții de doar 35.800 lei. Anul trecut, Șantierul Naval 2 Mai SA a avut afaceri de 3,34 milioane lei și un profit de 14.325 lei, cu șapte angajați.

Șantierul naval din Mangalia a fost preluat la jumătatea lui 2018 de olandezii de la Damen și rebranduit sub numele de Damen Shipyards Mangalia. La momentul preluării, olandezii declarau că vor ajunge la 3.000 de salariați la Mangalia, însă acest obiectiv nu a fost atins.

Sursa: <https://monitorulapararii.ro/santierul-naval-2-mai-sa-cifra-de-afaceri-de-1-3-milioane-de-lei-in-primele-sase-luni-ale-anului-cu-25-sub-nivelul-aceleiasi-perioade-din-anul-trecut-1-45679>

Regatul Unit va atribui contractul de dezmembrare nucleară în 2023

Prima fază a Proiectului de dezmembrare a submarinelor va folosi HMS Swiftsure ca un caz de testare înainte de extinderea în continuare a programului. Ministerul Regatului Unit al Apărării (MOD) va organiza o zi de angajament pe piață la sfârșitul acestui an la șantierul naval Rosyth al Babcock Marine pentru a determina capacitățile industriale înainte de începerea fazei inițiale a Proiectului de dezmembrare a submarinelor (SDP), un program de eliminare a zeci de produse cu propulsie nucleară. În colaborare cu Autoritatea de vânzare a echipamentelor de apărare din Marea Britanie, evenimentul, care va avea loc pe 12 octombrie a acestui an, se va concentra pe planurile pentru ca primul submarin – fostul HMS Swiftsure – să fie reciclat în limitele șantierului naval Rosyth. Cronologia actuală va face ca Babcock Marine să acorde un contract de reciclare în numele Ministerului de Apărare în T2 2023 doar pentru etapa HMS Swiftsure. Dat în funcțiune în 1972, HMS Swiftsure a fost principalul submarin cu propulsie nucleară (SSN) din clasa Swiftsure și a funcționat până la dezafectarea sa în 1992. Potrivit unei notificări oficiale a Ministerului Apărării cu privire la intenția de a desfășura ziua angajamentului pe piață, evenimentul este menit să „asigure o conștientizare continuă a pieței cu privire la această oportunitate”, precum și să „măsoare apetitul, capacitatea și capacitățile pieței din Regatul Unit” în capacitatea sa de a recicla un submarin nuclear. Majoritatea submarinelor stocate la Rosyth, Scoția și Devonport, Anglia, se crede că a fost scos combustibilul de când au fost scoase din funcțiune, deși materialele periculoase și clasificate rămân la bord, necesitând autorizații și capacități specifice pentru a fi eliminate în siguranță. Mandatul SDP este menit să demonteze complet 27 de submarine cu propulsie nucleară ale Regatului Unit după ce acestea au fost alimentate, inclusiv cele cu rachete balistice (SSBN) care găzduiau dispozitivul de descurajare nuclear al țării. În urma unei consultări publice, s-a luat decizia de a demonstra modul în care Ministerul Apărării va elimina astfel de platforme pe o singură navă (HMS Swiftsure), prima dezmembrare având loc în interiorul șantierului naval Rosyth pentru a asigura limitarea „riscurilor tehnice” asociate cu programul. Cunoscut sub numele de Disposal 26, proiectul de dezmembrare și reciclare a HMS Swiftsure este planificat să înceapă în 2026. Prin această etapă inițială, alte opțiuni pentru dezmembrarea a șase submarine suplimentare deținute la Rosyth plus alte 20 stocate în Devonport, Plymouth.

Decizie pentru Devonport

În luna februarie a acestui an, Ministerul de Justiție a dezvăluit că HMS Valiant va fi primul submarin cu propulsie nucleară din Devonport care va fi supus dezmembrării. Potrivit unei investigații din 2019 a Biroului Național de Audit al Regatului Unit cu privire la scoaterea combustibilului și dezmembrarea submarinelor. Ministerul a cheltuit aproximativ 500 de milioane de lire sterline din 1980 pentru depozitarea și întreținerea submarinelor sale nucleare retrase. HMS Valiant a fost pus în funcțiune în 1966 și a servit mai puțin de 30 de ani înainte de a fi scos din funcțiune în 1994. Submarinele de la Devonport și Rosyth sunt menținute în stare de plutire, după ce au fost îndepărtate reactoarele nucleare pentru eliminare. Cu toate acestea, natura complicată a casării și a reciclării unui submarin nuclear a însemnat că submarinele au fost lăsate ascunse la

vedere, deoarece Ministerul a determinat cea mai bună metodă de eliminare a navelor. În prezent, Regatul Unit are cinci dintre cele mai recente SSN-uri de clasă Astute în serviciu sau puse în funcțiune (Astute, Ambush, Artful, Audacious și Anson), împreună cu un singur SSN de clasă Trafalgar rămas, HMS Triumph. În plus, RN operează patru SSBN din clasa Vanguard (Vanguard, Victorious, Vigilant, Vengeance), care vor fi înlocuite cu submarinele din clasa Dreadnought, primul din clasă fiind în prezent fabricat la șantierul BAE Systems din Barrow. -in-Furness, Marea Britanie.

Sursa: <https://www.naval-technology.com/analysis/uk-to-award-contract-for-nuclear-sub-dismantling-in-2023/>

O nava de croazieră s-a desprins de cheu în portul Ravenna

Sâmbătă dimineața, o navă de croazieră din portul Ravenna, Italia, s-a desprins de la cheu și a plecat în derivă în port, amenințând cu o posibilă eșuare. Viking Sea acostat în portul exterior al portului Ravenna, sâmbătă, la ora 03:00. Potrivit Autorității Portului Ravenna, un vânt bora extrem de puternic a lovit portul mai târziu în acea dimineață. Bora este un model puternic de vânt catabatic găsit în nordul Adriaticii. Vânturile puternice au făcut ca liniile navei de croazieră să se rupă, iar ea s-a îndepărtat de cheu. Echipajul a aruncat rapid ancora pentru a-i controla deriva, iar un remorcher portuar operat de compania de remorcare Gesmar a intervenit pentru a-i încetini mișcarea. Alte patru remorchere s-au alăturat și au împins treptat vasul de croazieră înapoi la dană. Datele AIS arată că mișcarea lui Viking Sea a fost rapid oprită la aproximativ 60 de metri de călătorie de dana ei. Până când s-a oprit, înregistrarea ei AIS pare să arate că se afla la doar 30 de metri de următorul dig la sud. Cu ajutorul remorcherului, ea a revenit în siguranță la poziția inițială până la începutul după-amiezii și acostat cu linii suplimentare. Pasagerii au rămas la bord pe toată durata evoluției și nu au fost afectați, potrivit Autorității Portuare Ravenna. „Mulțumiri din suflet comandantului portului, piloșilor, remorcherelor și operatorilor de dană pentru răspunsul prompt dat, permițându-ne să facem față cu siguranță și viteză unei situații total excepționale. Mulțumiri de asemenea operatorului terminalului și întregii comunități portuare care au înțeles dificultățile cauzate de aceste condiții meteorologice excepționale”, a spus autoritatea portuară într-un comunicat. Viking Sea este o navă de croazieră cu 900 de pasageri, construită de Fincantieri pentru Viking în 2016. Are o lungime de aproximativ 750 de picioare și o înălțime deasupra liniei de plutire de aproximativ 120 de picioare (până la nivelul punții superioare).

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/video-cruise-ship-breaks-away-from-moorings-at-port-of-ravenna>

Software-ul pornește

A durat ceva timp, dar standardizarea software-ului nou în domeniul maritim. „Software-ul mănâncă lumea.” Acest citat, acum faimos, a apărut pentru prima dată într-o listă de invitați a miliardarului vizionar tehnologic Marc Andreessen în Wall Street Journal în 2011. Poate cel mai cunoscut pentru vânzarea Netscape de 4,2 miliarde de dolari către AOL în 1998. Gluma lui Andreessen a însemnat că companiile de software vor perturba tradiționale industrii până la punctul în care nu ar mai fi recunoscute. Întrucât companii bazate pe software precum Amazon, Apple, Google și Microsoft formând patru dintre primele cinci companii cele mai valoroase din lume, este clar că viziunea lui s-a împlinit. Industria maritimă este una plină de tradiție și din punct

de vedere istoric se schimbă mai lent decât altele. În timp ce anumite segmente îmbrățișează rapid noile tehnologii, altele încă gestionează operațiunile folosind echivalentul digital al creionului și hârtiei. O parte a problemei este că, deși nu lipsesc soluțiile sofisticate, multe sunt dezvoltate în local, datorită naturii globale a industriei maritime. Este necesară standardizarea de-a lungul lanțului valoric – echivalentul tehnologic al containerului de 40 de picioare care a revoluționat transportul în vrac.

Dar ne apropiem.

Tehnologiile dezvoltate pentru un singur scop sunt acum grupate în pachete precum cele care pot gestiona o întreagă flotă sau un segment al industriei. Inovațiile din alte industrii se deplasează în spațiul marin mai repede ca niciodată. Navele devin din ce în ce mai avansate și interconectate cu porturile, birourile și alte părți interesate. Software-ul maritim începe să se dezvolte.

Spargerea Barrierelor

Una dintre cele mai mari bariere în calea gestionării soluțiilor IT complexe la bord este bine-cunoscută, puțin înțeleasă și adesea citată drept motiv pentru a nu crește investițiile. Știți deja ce este – lipsa lățimii de bandă pe mare. O problemă majoră este că software-ul conceput pentru conectivitate completă folosind livrarea pe lățimii de bandă ale fibrei optice este instalat pe nave și se așteaptă să funcționeze corect. CEO-ul și fondatorul ShipSafe Maritime Technologies din Vancouver, Sahil Andrews Chand, a recunoscut această problemă și a dezvoltat o suită de instrumente pentru centrul de operațiuni de rețea (NOC) special concepute pentru a ține cont de limitările lățimii de bandă. Oferind automatizare IT pentru servere și rețelele de la bord, software-ul permite monitorizarea și controlul infrastructurii IT de la bord în timp ce automatizează sarcinile consumatoare de timp. Cu noile cerințe prezentate în Codul de management al riscurilor cibernetice din 2021 al OMI, conformitatea și asigurarea pentru viitor devin provocări. ShipSafe ajută la această conformitate, reducând în același timp costurile cu 40-60%. Compania a semnat recent un memorandum de înțelegere cu Danaos Management Consultants S.A. pentru a dezvolta și implementa suita sa de inspecții la distanță bazată pe AR (Realitate Augmentată) pe flotele din întreaga lume. Software-ul marin generează, de asemenea, soluții inovatoare pentru proiectarea, certificarea și conformitatea navelor. Oricine este familiarizat cu navele din clasa American Bureau of Shipping (ABS) a folosit probabil *Freedom Portal*. Acest sistem ERP (planificarea resurselor întreprinderii) bazat pe web este baza digitală a fluxului de lucru ABS, inclusiv revizuirea designului, urmărirea și emiterea certificărilor navelor și gestionarea aprobărilor de clasă. Portalul trece printr-o actualizare majoră pentru 2023. Actualizarea va adăuga o componentă de management al ciclului de viață al produsului (PLM), devenind în cele din urmă baza pentru un geamăn digital aprobat de clasă. Sistemul sofisticat de gestionare a datelor va fi utilizat pe parcursul întregului ciclu de construcție – de la proiectare până la livrare. Un aspect unic al filozofiei ABS este abordarea „CAD-nostic” a propunerilor de design. În loc să prescrie CAD ca standard, permite orice format. Apoi, echipa le transformă în ceea ce este necesar pentru fluxul său de lucru intern. Deși necesită forță de muncă intensivă, aceasta permite industriei să continue să inoveze și să țină cont de nevoile unice ale clienților individuali. Într-un semn al lucrurilor care urmează, ABS a clasificat primul navă comercială din SUA proiectată și verificată folosind un proces de proiectare 3D complet, de la capăt la capăt, eliminând desenele tradiționale de producție, economisind timp și costuri și îmbunătățind în continuare lanțul valoric.

Managementul flotei și optimizarea verticală Pachetele software nu sunt folosite doar la bord, ci și pentru gestionarea flotei cu spectru complet. MariApps Marine Solutions, membru al grupului Schulte, este un furnizor de soluții digitale specializat în aplicații și software personalizate pentru

industria maritimă. Împreună cu companiile partener Rescompany (Resco) și Onboard, oferă un spectru larg de soluții software industriei de croazieră pentru a îmbunătăți eficiența operațională, performanța și capacitățile de monitorizare - atât la bord, cât și la uscat. Fiecare dintre cele trei companii se concentrează pe o suită specifică de produse, de la managementul flotei și performanța până la PMS, managementul stocurilor și servicii la bord. Ofertele combinate acoperă toate fațetele industriei de croazieră, permițând o soluție unică. Oferta SmartOps MariApps este o soluție de performanță a călătoriei menținută la bord și monitorizată de la distanță. Ajută la îndeplinirea cerințelor de reglementare pentru transportul durabil, oferind optimizare operațională, rutare meteorologică și reducerea emisiilor de carbon. Optimizarea flotei este o cerință pentru proprietarii de nave, dar cum să influențeze toate părțile interesate prin lanțul valoric? Harbour Lab urmărește să construiască încrederea în ecosistemul maritim prin transparență și inovație. Platforma sa inovatoare de plăți electronice optimizează procesul de analiză a conturilor de plăți și de management al costurilor portuare, rezultând eficiențe semnificative în economii de timp și costuri, păstrând în același timp controlul DA-urilor la nivel intern. Oferă, de asemenea, externalizarea DA pentru a suplimenta cerințele de personal și pentru a se conecta printr-o platformă simplă proprietarilor de nave, companiilor de management și navlositorilor cu agenți și vânzători din porturile din întreaga lume. Instrumentul DA ajută la eficientizarea programărilor, la furnizarea de analize a costurilor portuare și la trimiterea cererilor de cerere pentru serviciile navelor din întreaga lume. De asemenea, are un estimator de costuri portuare și un instrument de urmărire a flotei care se ocupă de monitorizarea vremii și organizarea operațiunilor. Rezultatul final este o singură pagină cu soluții perfecte pentru a ajuta părțile interesate în optimizarea și automatizarea proceselor cheie de evaluare a costurilor legate de activitățile portuare ale unei nave. Calea spre Succes O temă comună în știrile despre tehnologie este creșterea bazată pe achiziții pentru a crea un grup de oferte care oferă un pachet cuprinzător de soluții pentru o anumită piață. Spațiul software marin nu este diferit. Veson Nautical este considerat cel mai mare furnizor de software comercial din spațiul maritim. În timp ce alte companii s-au redus pentru a se concentra pe câteva oferte selectate, Veson a mers în cealaltă direcție. De asemenea, este lider în standardizarea software-ului pentru industria maritimă. Soluția sa de nivel enterprise, Veson IMOS Platform (VIP), propulsează comerțul maritim pentru peste 300 de organizații din peste 60 de țări. Combinând chartering, operațiuni, financiare și analize cu big data, platforma atinge toate punctele lanțului de aprovizionare printr-un singur set integrat de fluxuri de lucru conectate. Acesta își propune să reducă sarcinile operaționale și să permită părților interesate din domeniul maritim să ia decizii mai informate, bazate pe date și în timp util. Bazându-se pe viziunea sa declarată de a deveni platforma standard pentru flota globală, Veson a achiziționat furnizorul maritim SaaS Q88 LLC la începutul acestui an. Fondată în 2001, Q88 construiește soluții de transport maritim de peste 20 de ani. Foarte apreciate în sectoarele tancuri și vrac, produsele companiei sunt concepute pentru a eficientiza operațiunile, a accelera comunicațiile și a îmbunătăți siguranța. Ambele companii văd achiziția ca pe o oportunitate de a învăța și de a se adapta una de la cealaltă. Clienții Veson vor avea acces la suita complementară de oferte Q88, în timp ce clienții Q88 vor beneficia de repetarea și îmbunătățirea rapidă a liniilor lor de produse existente. Achiziția este, de asemenea, un studiu de caz în segmentarea pieței și adaptarea industriei. VMS-ul Q88 este un software similar cu oferta Veson VIP. Cu toate acestea, mai degrabă decât consolidarea platformelor, este clar că există o piață pentru ambele – crearea diversității produselor și personalizarea soluțiilor pentru a satisface cerințele clienților. Potrivită soluția la client și nu invers.

Inovatori – Aplicați aici

Rata dezvoltării tehnologice este uluitoare. Se estimează că 90% din datele lumii au fost colectate doar în ultimii doi ani. Șaptezeci la sută din toate organizațiile fie dezvoltă o strategie de transformare digitală, fie au una deja în proces. S-a dovedit că acest model digital crește eficiența operațională, permite un timp mai rapid de comercializare și răspunde mai bine așteptărilor clienților. Dar a avea cunoștințele tehnice nu înseamnă că aveți perspicacitatea în afaceri pentru a vă aduce soluția pe piață. Aici intervine modelul de incubator, pionier în Silicon Valley. Salturile inovatoare și ideile noi sunt adesea generate de noii copii din bloc. Platforma maritimă digitală axată pe ESG RightShip a anunțat luna trecută o nouă colaborare cu Plug and Play, una dintre cele mai de succes platforme globale de inovare din lume. Condușă de la Centrul de inovare al RightShip cu sediul în Singapore, colaborarea permite fiecărei companii să se concentreze pe domeniul său de expertiză, ridicând în același timp industria de transport maritim în ansamblu. Plug and Play oferă programe de accelerare pe tot globul și în diverse industrii, oferind capital de risc celor mai promițătoare startup-uri. RightShip, între timp, este cea mai mare organizație de due diligence maritime din lume, cu accent pe siguranță, durabilitate și responsabilitate socială. Parteneriatul va folosi Plug and Play să vadă startup-uri emergente de tehnologie axată pe maritime, care completează afacerea RightShip – cu un accent special pe durabilitate. RightShip va colabora apoi cu aceste startup-uri pentru a-și extinde soluția și a le crește acoperirea în sector. Acest lucru aduce beneficii RightShip prin promovarea viziunii sale de zero daune în sector, oferind în același timp startup-urilor o cale accelerată către piață. Întreaga industrie beneficiază ca rezultat. Îndreptat către Blue Water Progresul software-ului în viața noastră personală este evident și a atins fiecare aspect al vieții noastre, de la felul în care călătorim și mâncăm, până la cumpărături și joacă. Schimbarea care are loc acum în industria maritimă va fi, de asemenea, atotcuprinzătoare. Utilizarea inteligentă a software-ului va permite eficiența operațională și colaborarea la un nivel încă nemaiauzit. Software-ul maritim a pornit, iar standardizarea se apropie. – MarEx

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/magazine/software-sets-sail>