

MS DAILY BRIEF – 22 septembrie 2022

Cuprins

Submersibile britanice fără pilot pentru Ucraina	1
Opțiunile Rusiei. George Friedman: „Gambitul” românesc este foarte dubios. Ce s-ar întâmpla dacă forțele ruse ar debarca pe litoralul României?	3
Marina Rusă mută în siguranță submarinele de atac în Kilo. Risc de lovitură	5
Parteneriat semnat între marina franceză și marina italiană pentru fregate FREMM.....	6
GDMS a atribuit un contract de catarg ridicat legat de containere (C-TEM).....	7
Feriboturile de marfă electrice și autonome Ro-Ro încep să funcționeze în Norvegia	7
Investiția în bunkerarea GNL ar putea duce la o reducere de 850 de miliarde de dolari.....	8
Raport către Congres asupra structurii US Navy	10

Submersibile britanice fără pilot pentru Ucraina

Marea Britanie ajută în mod activ Ucraina și îi transferă în mod regulat anumite arme și echipamente. Recent s-a cunoscut faptul că Marina Britanică va alocă mai multe vehicule subacvatice fără pilot cu echipament hidroacustic la bord ca asistență și va pregăti și operatori ucraineni. Se presupune că, cu ajutorul unor astfel de echipamente, Ucraina va putea să caute și să distrugă minele marine din Marea Neagră.

Un alt ajutor

Ministerul britanic al Apărării a anunțat oficial transferul planificat al vehiculelor subacvatice pe 27 august. Într-un comunicat de presă, a acuzat în mod obișnuit și previzibil Rusia că exploatează în Marea Neagră, blochează porturi, folosește cereale ca armă, obstrucționează un acord cu cereale și așa mai departe. În acest sens, Ministerul britanic al Apărării intenționează să ajute încă o dată regimul de la Kiev oferindu-i fonduri pentru a corecta situația actuală.

Se raportează că dronele subacvatice anti-mine vor fi predate Ucrainei. Tipul acestei tehnici nu a fost încă specificat. Totodată, se menționează că vorbim de dispozitive de clasă luminoasă capabile să funcționeze la o adâncime de până la 100 m. Acestea poartă un set de instrumente de supraveghere și detecție cu care trebuie să detecteze și să recunoască minele.

Șase submersibile vor fi alocate ca asistență. Jumătate va fi luată în diviziile relevante ale CVMF, iar restul va fi comandat de la firma producătoare. Societatea executantă, costul viitoarei comenzi și momentul executării acestuia nu sunt menționate.

Marea Britanie va instrui câteva zeci de operatori ucraineni pentru a opera noul echipament. Totodată, la procesul de instruire vor participa și specialiști din Flota a 6-a a Marinei SUA. Cursul de formare durează doar trei săptămâni. În acest timp, viitorul operator trebuie să stăpânească materialul, să învețe cum să lucreze cu sisteme hidroacustice etc. De asemenea, sunt planificate

ieșiri la mare pentru a căuta ținte de antrenament. Toți operatorii sunt de așteptat să fie instruiți în următoarele câteva luni.

Împreună cu vehiculele subacvatice, intenționează să transfere dragămine de tip Sandown. Echipajele ucrainene ale acestor nave au început deja antrenamentele. În viitor, vor trebui să se mute în Marea Neagră.

Astfel, în câteva luni, regimul de la Kiev va avea la dispoziție o întreagă gamă de contramăsuri pentru mine. Potrivit datelor oficiale, pentru asigurarea navigației vor fi folosite nave și submersibile. Cum vor fi aplicate în realitate - va deveni clar mai târziu.

Probă sugerată

Ministerul britanic al Apărării nu a spus ce fel de vehicul subacvatic va fi transferat în Ucraina. Cu toate acestea, unele dintre caracteristicile sale sunt denumite, în funcție de care se poate stabili un anumit tip. Așadar, se menționează că acest complex fără pilot este în serviciu cu CVMF și aparține clasei ușoare. Poartă echipamente sonar, poate căuta mine și poate opera la adâncimi de până la 100 m.

Aparent, vorbim despre un vehicul subacvatic fără pilot REMUS 100 (Unități de măsurare a mediului la distanță 100 m). Prima versiune a acestui complex a apărut la începutul anilor 2000 de către compania norvegiană Hydroid, care face parte din Kongsberg Maritime. Acesta din urmă a fost responsabil de dezvoltarea platformei subacvatice, iar complexul de echipamente de bord a fost creat la Instituția Oceanografică Woods Hole.

REMUS 100 face parte din familia de sisteme fără pilot. Împreună cu el au dezvoltat REMUS 300, REMUS 600 etc., mai mari și mai grei. Sunt capabili să transporte echipamente mai grele cu performanțe îmbunătățite și să opereze la adâncimi crescute. Primul client pentru REMUS 100 a fost Marina SUA. Deja în 2003, astfel de drone au participat pentru prima dată la o operațiune reală. În timp ce se pregăteau pentru ofensiva împotriva Irakului, au lucrat în Golful Persic și au căutat mine marine. În viitor, REMUS 100 a fost achiziționat de alte țări. În special, din 2006, CVMF din Marea Britanie folosește astfel de echipamente. La începutul anului al zecelea, aceste complexe au fost modernizate în scopul îmbunătățirii performanței.

„Instrument de măsurare la distanță”

REMUS 100 este un submarin în miniatură cu o cocă cilindrică și avioane proeminente. Lungimea unui astfel de produs este de numai 1,6 m, diametrul carcasei este de 190 mm. În funcție de configurație, greutatea poate ajunge la 37-38 kg. Dispozitivul și celelalte componente ale complexului sunt transportate într-o pereche de containere pe orice transport adecvat. Drona subacvatică este complet electrică. Motorul electric în funcțiune, sistemele de control și echipamentul țintă primesc energie electrică de la o baterie litiu-ion. Viteza maximă atinge 5 noduri; REMUS 100 se deplasează pe el cel puțin 8 ore. Viteza economică de 3 noduri mărește durata ieșirii la 10-12 ore. Designul aparatului asigură funcționarea la adâncimi de până la 100 m. Un sistem de control este utilizat cu capacitatea de a lucra la comenzile operatorului sau de a îndeplini în mod independent anumite sarcini. Principalul mijloc de navigare este un sistem inerțial cu un set de senzori și un computer. În poziția de suprafață se poate folosi sistemul GPS. În modul automat, dispozitivul este capabil să treacă pe o anumită rută și să folosească echipamentul țintă. Sunt oferite mai multe mijloace de comunicare. Pe mal, în pregătirea plecării la mare, este posibil să se folosească cabluri sau Wi-Fi. În poziția de suprafață, sunt utilizate canale wireless, incl. satelit. Sub apă, mijloacele acustice de transmisie a datelor sunt pornite. REMUS 100 poate transporta diferite echipamente țintă. Principalul tip de încărcare sunt stațiile hidroacustice cu scanare laterală. Datele colectate pot fi scrise pe un dispozitiv de stocare intern sau, dacă este

posibil, transmise operatorului. Software-ul complexului face posibilă compilarea hărților tridimensionale ale zonelor de apă și marcarea diferitelor obiecte pe acestea, inclusiv minele marine. Complexul REMUS 100 diferă de alte sisteme similare prin simplitatea sa relativă și costul redus. Acest lucru vă permite să utilizați simultan mai multe vehicule subacvatice în aceeași zonă și să colectați mai multe date mai rapid, nivelând caracteristicile limitate ale fiecăreia dintre drone. Ținte și obiective Vehiculul fără pilot REMUS 100, echipat cu echipamente sonar, este capabil de monitorizare, supraveghere și recunoaștere. Acestea sunt sarcinile care urmează să fie rezolvate de dispozitivele pe care Marea Britanie urmează să le transfere în Ucraina. În același timp, sunt de interes atât posibilele premise pentru un astfel de pas, cât și consecințele acestuia. Aparent, obiectivele reale ale transferului de mine și vehicule subacvatice sunt pe deplin în concordanță cu cele declarate și chiar trebuie să caute și să distrugă mine în Marea Neagră. Amintiți-vă că în februarie-martie, formațiunile ucrainene au minat mai multe ape de coastă. Acum, aceste câmpuri minate amenință transportul comercial, în special exportul de cereale ucrainene în țări terțe. Pentru a evita problemele cu alimentele, Marea Britanie și alte țări sunt gata să ajute la curățarea Mării Negre și la curățarea rutelor comerciale cât mai curând posibil. Chiar dacă pentru aceasta este necesar să se transfere nave sau echipamente complexe fără pilot. Trebuie remarcat faptul că vehiculele subacvatice nu pot doar să caute mine, ci și să efectueze recunoașteri. Cu toate acestea, REMUS 100 nu poate rezolva pe deplin astfel de sarcini. În primul rând, este împiedicat de caracteristicile limitate de conducere. O rază de croazieră de cel mult 30-40 de mile nu permite organizarea de misiuni de recunoaștere fără riscul detectării premature a unui aparat sau a unei nave de transport. În teorie, REMUS 100 sau dispozitive similare pot fi folosite pentru sabotaj - în acest caz, echipamentul țintă este înlocuit cu un focos. Dar în acest caz, problema oportunității se adaugă problemei intervalului. O dronă subacvatică este prea scumpă pentru a fi trimisă „un sens”. Desigur, dacă operatorul ia în considerare costurile acestora. Episod necaracteristic După cum puteți vedea, Marea Britanie se pregătește din nou să ajute Ucraina cu furnizarea de echipamente militare și pregătirea operatorilor pentru aceasta. Cu toate acestea, de data aceasta nu este vorba despre arme și vehicule de luptă, ci despre mijloacele de combatere a minelor marine. Și se pare că complexe fără pilot planificate pentru transfer vor rezolva doar astfel de sarcini. Datorită minelor ucrainene din Marea Neagră, țări străine, incl. Marea Britanie s-ar putea confrunta cu probleme în linia de aprovizionare cu alimente - și trebuie luate măsuri pentru a le elimina. Astfel de măsuri vor fi dragătorii britanici de mine, vehicule subacvatice, care vor trebui să asigure exportul de cereale. Totodată, toate activitățile de combatere a minelor vor fi desfășurate de marinari ucraineni. Ei trebuie să muncească din greu și să-și asume riscuri pentru ca partenerii străini să obțină cerealele dorite.

Sursa: <https://topwar.ru/202052-britanskie-bezjkipazhnye-podvodnye-apparaty-dlja-ukrainy.html>

Opțiunile Rusiei. George Friedman: „Gambitul” românesc este foarte dubios. Ce s-ar întâmpla dacă forțele ruse ar debarca pe litoralul României?

Analistul american George Friedman analizează pe Geopolitical Futures opțiunile strategice pe care le are la ora actuală Vladimir Putin, după înfrângerile suferite în regiunea Harkov.

Săptămâna trecută, am discutat despre natura armelor nucleare tactice. Sunt construite pentru efect tactic, nu pentru efect strategic. Armele nucleare strategice, cum ar fi cele aruncate asupra Hiroshima și Nagasaki, pot distruge o zonă mare, atât prin explozie, cât și prin precipitațiile

nucleare. Zona exploziei ar fi devastată, iar precipitațiile radioactive ar crește letalitatea și ar duce-o la o distanță semnificativă în aval. Cu toate acestea, trebuie amintit că, indiferent de victime, niciun oraș nu a fost complet abandonat, și ambele erau populate și funcționau la un nivel rezonabil, la aproximativ un an după detonarea bombelor. Puterea armelor nucleare tactice (în funcție de tip) este mai mică de 1% din explozia de la Hiroshima și, la fel de important, produc puține efecte nucleare.

Armele nucleare tactice pot determina rezultatul unei bătălii, dar nu al unui război, și nu ar face pământul de nelocuit. Prin urmare, cealaltă opțiune nucleară a Rusiei este strategică: distrugerea orașelor ucrainene cu o armă de tip Hiroshima. Această opțiune are două puncte slabe. Vânturile din Ucraina sunt variabile, iar în estul Ucrainei, de exemplu, bat spre nord-est. O detonare nucleară strategică ar trimite precipitații radioactive în Rusia și, în acest exemplu, către Voronej, un oraș strategic rusesc. Orice utilizare a unei arme nucleare strategice ar afecta probabil teritoriul Rusiei. Un al doilea risc, oricât de puțin probabil, se referă la răspunsul occidental. Statele Unite, Regatul Unit și Franța dețin, toate, arme nucleare strategice. Oricare dintre ele ar putea considera o lovitură rusă asupra Ucrainei drept o potențială amenințare pentru ele însele, declanșând un răspuns. Acest lucru poate fi exagerat și niciuna dintre cele trei nu și l-ar putea imagina, dar într-un centru de comandă, fricile sunt amplificate. Având în vedere valoarea limitată a armelor nucleare tactice și potențialul dezastru provocat de armele nucleare strategice, amenințările nucleare rusești sunt un război psihologic excelent (cu excepția cazului în care un inamic rus ia amenințarea în serios), dar nu pot rezolva problema militară a Rusiei.

Problema sa constă în patru părți. Prima se referă la faptul că rușii sunt desfășurați în Ucraina, de când au început războiul, pe punctele importante vulnerabile la atacurile de flanc, care s-au și întâmplat. O retragere în formațiuni mai apărate ar avea sens, dar ar avea și consecințe politice grave, deoarece ar indica o altă retragere după cea din nord, de la începutul războiului. O a doua problemă pare să țină de forțele insuficiente, slab antrenate și lipsite de motivație, cu care să poată organiza un contraatac suficient pentru a forța o retragere majoră a Ucrainei. O a treia problemă este vechea problemă rusă/sovietică: logistica. Pentru a organiza un contraatac, rușii trebuie să aibă nu numai provizii inițiale, ci și provizii suplimentare masive care ajung în mod fiabil acolo unde este nevoie. Aceasta duce la a patra lor problemă. Sateliții americani furnizează informații constante și precise asupra tuturor forțelor, inclusiv asupra mișcărilor logistice. În plus, artileria americană de diferite tipuri este capabilă să taie linia rusă de aprovizionare, lăsând o ofensivă paralizantă. Și, în cele din urmă, forțele ucrainene sunt suficient de dispersate încât o lovitură nucleară tactică de ultimă oră să aibă un probabil impact asupra ofensivei ruse.

S-ar părea că Rusia a fost forțată într-o poziție defensivă permanentă. Dacă acesta ar fi al Doilea Război Mondial, Rusia ar putea reveni. Dar Rusia nu a purtat un război multi-divizional de 77 de ani. I-am văzut pe ruși deschizând războiul cu trei lovituri blindate, în mare măsură incapabile să facă față problemelor logistice și armelor antitanc. De fapt, ei au fost forțați să se retragă din misiunile ofensive, să se regrupeze și să ajungă în poziția în care se află acum. Ei luptă cu un inamic în aceeași poziție, dar unul care nu are o problemă logistică datorită SUA care, de asemenea, a avut parte de eșec, dar a cărei capacitate cea mai robustă este logistica.

În mod evident, rușii trebuie să schimbe dinamica războiului dacă nu vor fi forțați la o înțelegere politică. Cheia este de a reprezenta amenințări pentru ucraineni din mai multe direcții, atât tactic, cât și strategic. Într-adevăr, nevoia lor principală este să răspândească logistica SUA prin crearea unei amenințări militare serioase pentru un alt aliat american sau atacând direct pe unul. Nu este

clar că SUA ar fi incapabile să asigure două fronturi, dar ar putea să le dezechilibreze și să le forțeze să reducă sprijinul pentru Ucraina, deschizând posibile oportunități pentru Rusia.

Geografia oferă puține opțiuni în acest sens, dar cele mai probabile sunt Moldova și România, două țări legate între ele. Nu ar putea fi o ofensivă pe uscat, dar ar trebui să profite de Marea Neagră, debarcând forțe semnificative în România, membru NATO și gazdă a unei forțe navale americane. Pentru a realiza acest lucru, rușii ar trebui să folosească mai întâi rachete pentru a elimina rachetele antinavă ucrainene precum cele care au scufundat Moskva. Făcând acest lucru, ei ar trebui să obțină și să mențină superioritatea aeriană sau cu rachete asupra Mării Negre și apoi să aterizeze și să dobândească suficientă forță pentru a obliga forțele române să intre în luptă, cu forțe americane substanțiale. Având în vedere că există forțe navale americane în afara Bosforului și având în vedere că mandatul NATO sau necesitatea absolută ar forța Bosforul să se închidă, acest lucru ar reprezenta o amenințare serioasă pentru ruși. Adăugați la asta un atac aerian asupra forțelor ruse și probabil că această operațiune ar eșua.

Există probabil și alte acțiuni de diversiune viabile, de suficientă semnificație, pentru a obliga Statele Unite să-și devieze forțele, dar toate ar fi construite pe mișcări de teren într-un moment în care Rusia este presată din greu. Un atac asupra țărilor baltice ar declanșa un atac polonez semnificativ pe flancul Rusiei, iar lansarea unui atac asupra Finlandei, de exemplu, ar fi detectată și anticipată. Același lucru este valabil și cu România, dar cu oportunități ceva mai mici.

Desigur, „gambitul” românesc în sine este foarte dubios, dar noi presupunem aici că Rusia a fost forțată să se apere și că nu este dispusă să abandoneze războiul. Puține opțiuni sunt atractive în acest moment, dar costul politic al abandonării războiului este enorm. Dacă trebuie să continue și rușii nu pot recâștiga inițiativa, atunci „Ave Maria” este singura opțiune.

Opțiunea finală este una despre care am scris anterior, care presupune comasarea forțelor în est și apoi atacarea Ucrainei cu noi forțe. Aceasta rămâne soluția cea mai probabilă pentru Rusia, presupunând că poate comasa, antrena și motiva o forță mare. Dacă nu, Rusia ar putea obține o remiză slabă, dar nu își poate impune voința asupra Ucrainei.

Sursa: http://stiri.tvr.ro/op-iunile-rusiei-george-friedman-gambitul-romanesc-este-foarte-dubios-ce-s-ar-intampla-daca-for-ele-ruse-ar-debarca-pe-litoralul-romaniei_914544.html#view

Marina Rusă mută în siguranță submarinele de atac în Kilo. Risc de lovitură.

Ministerul Apărării din Regatul Unit Rusia și-a mutat „aproape sigur” submarinele din clasa Kilo din Flota Mării Negre din Sevastopol, Crimeea, în portul Novorossiysk din Krasnodar Krai, a anunțat marți Ministerul Apărării al Regatului Unit într-un raport informativ. Rusia ar putea avea până la patru dintre submarinele de atac diesel-electrice în Marea Neagră. Toate clasele Kilo sunt capabile să lanseze rachete de croazieră Kalibr NK. Rachetele Kalibr lansate de pe mare au fost folosite în atacuri asupra Ucrainei, a declarat un înalt oficial militar în cadrul unei conferințe de luni. În timp ce Statele Unite au văzut rapoarte, secretarul de presă al Pentagonului Generalul Pat Ryder în timpul briefingului său de presă de marți nu a putut confirma că Rusia își mută submarinele. Mișcarea submarinelor se datorează probabil creșterii capacităților ucrainene de lovire cu rază lungă de acțiune, care ar pune în pericol submarinele de atac din baza Flotei Mării Negre din Sevastopol, potrivit evaluării serviciilor de informații britanice. Cartierul general al flotei marinei ruse și aerodromul principal al aviației navale de la Sevastopol au fost atacate în ultimele două luni, se arată în evaluare.

„Comandamentul Flotei Ruse de la Marea Neagră și-a mutat aproape sigur submarineele din clasa Kilo din portul lor de origine Sevastopol din Crimeea la Novorossiysk din Krasnodar Krai, sudul Rusiei”, se arată în evaluare. „Garantarea bazei în Crimeea a Flotei Mării Negre a fost probabil una dintre motivațiile președintelui rus Vladimir Putin pentru anexarea peninsulei în 2014. Securitatea bazei a fost acum subminată direct de agresiunea continuă a Rusiei în Ucraina.” Înainte de mutare, nu era neobișnuit ca Rusia să aibă trei dintre submarineele sale din clasa Kilo la baza de la Sevastopol și unul pe mare, potrivit unui raport din Naval News. Submarineele sunt încă capabile să lanseze rachete de croazieră Kalibr în Ucraina din vecinătatea Novorossiysk, potrivit Naval News. Kalibir-urile, care imită capacitățile rachetelor americane Tomahawk de atac terestre, au o rază de acțiune estimată de 1.000 de mile marine. Marina rusă a jucat un rol de fundal în invazia ucraineană de când Ucraina a scufundat RTS Moskva (121), nava amiral a flotei Mării Negre. Ucrainenii au folosit rachete Neptune pentru a lovi Moskva, făcând-o să ia foc în aprilie. S-a scufundat în timp ce Marina Rusă o remorca, a raportat anterior USNI News.

Sursa: https://news.usni.org/2022/09/20/russian-navy-moving-kilo-attack-boats-to-safety-from-ukraine-strike-risk-says-u-k-mod?utm_source=sailthru&utm_medium=email&utm_campaign=dfn-ebb&SToverlay=2002c2d9-c344-4bbb-8610-e5794efcfa7d

Parteneriat semnat între marina franceză și marina italiană pentru fregate FREMM

Marine Nationale și Marina Italiană (Marina Militare) au încheiat ieri două parteneriate legate de fregatele lor FREMM aflate în serviciu. Cele două acorduri de parteneriat au fost semnate la Napoli de generalul (DGA) Guillaume de Garidel-Thoro, șeful „Serviciului de sprijin al flotei” al Marinei Franceze și amiralul Giuseppe Abbamonte, șeful Comandamentului Logistic al Marinei italiene. Primul acord de parteneriat permite celor două marine să aibă acces reciproc la inventarul de piese de schimb FREMM. Un acord similar pentru distrugătorul de tip Horizon era deja în vigoare între cele două marine. Al doilea parteneriat se referă la schimbul de informații privind întreținerea fregatelor FREMM.

Marina franceză are 8 fregate FREMM din clasa Aquitaine la comandă (cu o navă încă urmând să fie livrată de Naval Group). Ultimele două nave ale clasei, Alsace și Lorraine, au capacități îmbunătățite de apărare aeriană și sunt cunoscute sub numele de „FREMM DA”. Marina italiană are la comandă 10 fregate FREMM din clasa Bergamini (cu două nave încă urmând să fie livrate de Fincantieri). Ele vin în două variante: General Purpose și Anti-Submarine Warfare.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/french-navy-and-italian-navy-ink-partnership-for-fremm-frigates/>

GDMS a atribuit un contract de catarg ridicat legat de containere (C-TEM).



General Dynamics Mission Systems (GDMS) a anunțat că i s-a atribuit un contract de livrare pe perioadă nedeterminată/cantități nedeterminate pentru a proiecta, fabrica, testa și livra prototipuri de catarg înălțat prin container (C-TEM) către Marina SUA. C-TEM a fost achiziționat în mod competitiv prin intermediul familiei de sisteme de vehicule fără pilot de suprafață de contract de atribuire multiplă și oferă o extensie de comunicare în linie de vedere pentru navele de suprafață. O comandă de livrare pentru primul catarg C-TEM a fost exercitată cu o finanțare de 10,1 milioane USD obligată la momentul atribuirii. Lucrările vor fi efectuate în Essington, Pennsylvania (48%); Pittsfield, Massachusetts (35%); Taunton, Massachusetts (14%); și Fair Lakes, Virginia (3%) și este de așteptat să fie finalizat până în decembrie 2023. Acest contract include opțiuni care, dacă ar fi exercitate, ar aduce valoarea cumulată a acestei comenzi de livrare la 39,4 milioane USD. Dacă toate opțiunile sunt exercitate, lucrările vor continua până în iunie 2027.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/gdms-awarded-containerized-tethered-elevated-mast-c-tem-contract/>

Feriboturile de marfă electrice și autonome Ro-Ro încep să funcționeze în Norvegia



Primele „drone maritime” electrice, operate autonom, au fost botezate în Norvegia săptămâna trecută și urmează să înceapă în funcțiune săptămâna aceasta pentru cel mai mare distribuitor de produse alimentare din Norvegia. Este începutul perioadei de probă de doi ani pentru ca navele să obțină certificarea completă pentru operațiunile fără echipaj. Cele două nave, care au fiecare aproximativ 220 de picioare lungime și cântăresc 60 de tone, au fost construite în India pentru ASKO Maritime, o nouă divizie a operatorului de produse de băcănie. Acestea sunt concepute pentru a opera în mod complet autonom remorci de transport de marfă prin fiordul Oslo din Norvegia. Odată certificați complet, aceștia vor funcționa controlați de un centru onshore folosind tehnologia de la Massterly, o societate în comun între Wilhelmsen și Kongsberg. Navele au fost numite Marit și Therese în timpul ceremoniei de botez din Moss Havn, Norvegia, pe 15 septembrie, în onoarea a doi dintre schiorii de fond și campionii olimpici ai țării. Operațiunile au

Început săptămâna aceasta cu primele călătorii adaptate distribuției pentru ASKO Oslofjord din Østfold, Norvegia. În timpul perioadei de certificare de doi ani, navele vor naviga cu un echipaj limitat de patru persoane, inclusiv căpitanul. Odată ce au fost certificate, planul prevede ca navele să opereze fără echipaj și ca parte a unui sistem de transport mai mare fără emisii. Fiecare navă va transporta remorci care vor fi mutate între centrul de distribuție din Moss și Horten, Norvegia, folosind camioane electrice. În porturi, camioane electrice autonome vor încărca remorcile la bordul barjelor. Fiecare navă are capacitatea de a transporta 16 remorci, fiecare cu o capacitate maximă de 29 de tone. Navele sunt alimentate de baterii cu o capacitate de 1846 kWh și se vor reîncărca automat când sunt andocate în port. ASKO se așteaptă să ajungă la un nivel de transport a 150 de remorci pe zi în câțiva ani pe traseu, economisind aproape un milion de mile de transport rutier anual și eliminând 5.000 de tone de emisii de CO2 anual. Navele au sosit în Norvegia pe 9 august după o călătorie de livrare la bordul unei nave grele care a început în India pe 29 iunie. Testele inițiale au fost efectuate în ultimele săptămâni în portul din Parcul Industrial Horten. Norvegia este lider în industria maritimă cu mai multe proiecte de nave autonome. În primăvară, Yara a botezat primul lor vas container electric autonom Yara Birkeland. La fel ca feriboturile de marfă ASKO, Yara Birkeland începe un proces de certificare de doi ani. Producătorul de mobilă Ekornes a anunțat în mai 2022 că colaborează cu compania germană de logistică DB Schenker împreună cu firma de proiectare Naval Dynamics pentru dezvoltarea unei nave containere autonome, electrice, pentru transportul containerelor pe o rută de 23 de mile marine între instalația Ekornes și portul de la Ålesund. Aceste programe fac parte dintr-un efort de a transfera mai multă mișcare a mărfurilor către navele de coastă pentru a reduce utilizarea transportului rutier.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/electric-autonomous-ro-ro-freight-ferries-begin-service-in-norway>

Investiția în bunkerarea GNL ar putea duce la o reducere de 850 de miliarde de dolari

Dezbaterea privind viabilitatea pe termen lung și rolul pe care GNL-ul îl va juca în industria de transport maritim este reînnoită, cu două noi rapoarte fiind lansate ca parte a reuniunilor în curs de desfășurare a Săptămânii Climatului. Un raport avertizează că eforturile de reglementare ar putea lăsa industria de transport maritim cu până la 850 de miliarde de dolari în active eșuate, în funcție de acțiunile factorilor de decizie care conduc transportul către decarbonizare, în timp ce celălalt pune sub semnul întrebării ipotezele privind tranziția la bioLNG. Grupul comercial din industrie SEA-LNG a răspuns la raportul Consiliului Internațional pentru Transport Curat (ICCT), spunând că datele sale sunt depășite și subestimează disponibilitatea viitoare a bioLNG pentru transport maritim. Motivul reînnoirii dezbaterii este adoptarea rapidă continuă de către industria navală a GNL ca sursă de combustibil preferată pentru navele noi. Două treimi din noile construcții actuale care urmează să fie livrate în următorii trei ani vor fi capabile să funcționeze cu GNL, în creștere față de doar 10% în urmă cu câțiva ani. La începutul acestui an, consultantul principal al DNV Maritime, Martin Christian Wold, a subliniat că comenzile pentru nave alimentate cu GNL au fost într-un ritm record. Datele din Alternative Fuel Insights de la DNV arată că există peste 500 de nave alimentate cu GNL la comandă, care urmează să fie livrate până în 2028, ceea ce ar aduce flota globală la peste 800 de nave cu încă 229 de nave gata pentru GNL, de asemenea, la comandă pentru livrare până în 2028. „Dacă politicile care stimulează transportul maritim să se decarboneze în conformitate cu Acordul de la Paris ar fi puse în aplicare până la sfârșitul deceniului, flota capabilă de GNL ar concura cu transportul cu emisii zero, fiind în același timp

stimulată să renunțe la utilizarea combustibililor fosili. ” scrie un nou studiu al cercetătorilor de la University College London’s Energy Institute. Analiza sugerează că navele mai scumpe capabile să utilizeze GNL ar înregistra reduceri ale valorii lor pentru a se potrivi cu valoarea navelor convenționale similare vechi, dar cu costuri mai mici, proiectate să utilizeze păcură. „Cu cât lăsăm mai mult în funcțiune tranziția GNL și apoi comutăm, cu atât va fi mai dureros”, spune Marie Fricaudet, autor principal și doctorat. student la Institutul Energetic UCL. În raport, ei încearcă să cuantifice potențialul și costul activelor eșuate în industria de transport maritim pe măsură ce tranziția energetică progresează. Raportul concluzionează că industria de transport maritim bazată pe comenzile actuale de construcție nouă a GNL ar putea fi forțată să reducă investiții de 850 de miliarde de dolari în cel mai rău scenariu, pe măsură ce autoritățile de reglementare iau măsuri pentru a stimula decarbonizarea navelor. Chiar dacă navele capabile să utilizeze GNL sunt modernizate pentru a funcționa cu combustibili scalabili cu emisii zero (hidrogen și combustibili derivați din hidrogen, cum ar fi amoniacul), ele estimează pierderea potențială la aproximativ 15-25% din valoarea lor, oriunde între 128 de miliarde de dolari și 210 de miliarde de dolari, în funcție de privind creșterea flotei de GNL. „Cea mai ieftină cale pentru transportul maritim pentru a face față trecerii necesare de la combustibilii fosili este o combinație de electrificare în transportul maritim pe distanțe scurte și utilizarea hidrogenului scalabil și a combustibililor derivați din hidrogen, cum ar fi amoniacul și metanolul pentru transportul maritim de adâncime, ” conform cercetătorilor Institutului de Energie. Raportul spune că există încă timp pentru a anticipa evoluțiile de reglementare și tehnologice și pentru a gestiona expunerea la potențialul de risc de valoare eșuat cu navele care ar putea avea rentabilitatea economică scurtată de noile reglementări. Aceștia recomandă proprietarilor de nave să nu comande nave capabile să utilizeze GNL și să investească în nave cu combustibil convențional care sunt proiectate pentru modernizarea la combustibili cu emisii zero, sau să ia în considerare costul renovărilor viitoare pentru navele cu GNL pentru a le asigura viabilitatea financiară pe termen lung. În timp ce cercetarea Institutului de Energie indică necesitatea de a avea o cale de tranziție pentru navele alimentate cu GNL, ICCT pune sub semnul întrebării ipoteza că navele cu GNL pot trece la bio și e-LNG în viitor. Cercetările lor menționează o potențială lipsă de aprovizionare cu GNL regenerabil pentru a satisface cererea viitoare și anticipează că costurile combustibilului vor fi substanțial mai mari. Ei citează previziuni pentru o triplare a cererii între 2019 și 2030, împreună cu o estimare că costul GNL din surse regenerabile va fi de peste șapte ori mai mare decât GNL fosil în 2030. SEA-LNG răspunde spunând că ICCT supraestimează costurile și subestimează furnizarea de bioGNL. Ei citează niveluri de producție actuale mai ridicate, conform Asociației Europene de Biogaz, fără a menționa investițiile planificate de multe companii pentru extinderea producției viitoare. Abordând costul, SEA-LNG subliniază că cea mai mare parte a costurilor este producția pentru materia primă de hidrogen regenerabilă comună necesară pentru toți combustibilii electronici, ceea ce sugerează că toți combustibilii electronici vor avea costuri similare. Raportul ICCT trece la vechiul argument privind alunecarea de metan atât de la nave, cât și de-a lungul lanțului de producție și aprovizionare. Ei susțin că, chiar și utilizarea 100% GNL din surse regenerabile dublează emisiile de metan comparativ cu 2019, în primul rând din cauza alunecării de metan din marin.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/lng-debate-with-report-warning-of-850b-potential-for-stranded-assets>

Raport către Congres asupra structurii US Navy

Următorul este raportul Serviciului de Cercetare al Congresului din 19 septembrie 2022, Structura forțelor navale și planurile de construcție navală: Context și probleme pentru Congres. Din raport Dimensiunea și componența actuală și planificată a Marinei, rata anuală a achizițiilor de nave ale Marinei, accesibilitatea prospectivă a planurilor de construcții navale ale Marinei și capacitatea industriei de construcții navale din SUA de a executa planurile de construcții navale ale Marinei au fost chestiuni de supraveghere pentru apărarea Congresului. comitete de mulți ani. În decembrie 2016, Marina a lansat un obiectiv de structură de forță care solicită realizarea și menținerea unei flote de 355 de nave de anumite tipuri și numere. Obiectivul de 355 de nave a fost stabilit în politica S.U.A. prin Secțiunea 1025 din Actul de autorizare a apărării naționale FY2018 (H.R. 2810/P.L. 115-91 din 12 decembrie 2017). Obiectivul de 355 de nave precede strategiile naționale de apărare ale administrațiilor Trump și Biden și nu reflectă noua arhitectură a flotei (adică noua combinație de nave) către care Marina vrea să se orienteze în următorii ani. Această nouă arhitectură a flotei va prezenta o proporție mai mică de nave mai mari, o proporție mai mare de nave mai mici și un nou al treilea element de vehicule mari fără pilot (UV-uri). Marina și Departamentul de Apărare (DOD) lucrează din 2019 pentru a dezvolta un succesori pentru obiectivul la nivel de forță de 355 de nave care să reflecte strategia actuală de apărare națională și noua arhitectură a flotei. Planul de construcții navale FY2023 pe 30 de ani (FY2023-FY2052) al Marinei, lansat pe 20 aprilie 2022, prezintă rezultatele a trei studii privind posibilitățile pentru obiectivul succesori la nivel de forță al Marinei. Aceste studii necesită o viitoare Navy cu 321 până la 404 nave cu echipaj și 45 până la 204 UV mari. Un document de construcții navale ale Marinei cu rază lungă, pe care Marina l-a lansat pe 17 iunie 2021 și care reflectă unele dintre aceste studii, a subliniat o viitoare Marine care ar include 321 până la 372 de nave cu echipaj și 77 până la 140 de UV mari. Un raport de evaluare și cerințe a forței de luptă (BFSAR) mandatat de Congres, care se pare că a fost furnizat Congresului în iulie 2022, ar fi cerut o Marine cu 373 de nave ale forței de luptă. Bugetul propus de Marinei pentru FY2023 solicită 27,9 miliarde USD în finanțare pentru construcțiile navale, printre altele, pentru achiziționarea a opt nave noi, inclusiv două submarine de atac din clasa Virginia (SSN-774), două distrugătoare de clasă Arleigh Burke (DDG-51), un Constellation (Fregata clasa FFG-62), o navă amfibie clasa LPD-17 Flight II, un ulei de clasă John Lewis (TAO-205) și o navă de remorcare, salvare și salvare din clasa Navajo (TATS-6). Prezentarea bugetului pentru FY2023 a Marinei arată că o nouă navă - nava de asalt amfibie LHA-9 - a fost, de asemenea, solicitată pentru achiziție în FY2023. În concordanță cu autorizarea și acțiunile de încadrare ale Congresului din anul anterior, precum și cu Secțiunea 126 din Actul de autorizare a apărării naționale (NDAA) FY2021 (H.R. 6395/P.L. 116-283 din 1 ianuarie 2021), CRS raportează despre programele de construcții navale ale Marinei, inclusiv acest raport, tratați LHA-9 ca pe o navă pe care Congresul a achiziționat-o (adică, a autorizat și a furnizat achiziții — nu achiziții anticipate [AP] — finanțare) în exercițiul financiar 2021. Oficialii marinei au descris listarea LHA-9 în depunerea bugetului Marinei pentru FY2023 ca fiind o navă solicitată pentru achiziție în FY2023 ca o neglijare. Bugetul propus de Marinei pentru exercițiul financiar 2023 propune, de asemenea, retragerea a 24 de nave, inclusiv 9 Littoral Combat Ships (LCS) relativ tinere. Planul de construcții navale pe 30 de ani pentru FY2023 (FY2023-FY2052) lansat pe 20 aprilie 2022, include trei profiluri potențiale de construcții navale pe 30 de ani și previziuni rezultate la nivel de forță pe 30 de ani, denumite Alternative 1, 2 și 3. Alternative 1. și 2 presupune că nu există o

creștere reală (adică peste inflație) a finanțării construcțiilor navale dincolo de nivelul care trebuie atins în perioada de cinci ani FY2023-FY2027, în timp ce Alternativa 3 presupune o anumită creștere reală a fondurilor pentru construcții navale după FY2027. În cadrul Alternativei 1, Marina ar ajunge la 300 de nave cu pilot în FY2035 și va crește la 316 nave cu echipaj până în FY2052. În cadrul Alternativei 2, Marina ar ajunge la 300 de nave cu pilot în FY2035 și va crește la 327 de nave cu echipaj până în FY2052. În cadrul Alternativei 3, Marina ar ajunge la 300 de nave cu pilot în FY2033 și va crește la 367 de nave cu echipaj până în FY2052.

Sursa și **documentul complet**: <https://news.usni.org/2022/09/21/report-to-congress-on-navy-force-structure-35>