

MS DAILY BRIEF – 24 septembrie 2022

Cuprins

Demonstrație de forță în Atlanticul de Nord – în cadrul manevrelor aeronavale Atlantic Thunder 22 a scufundat o fregată dezafectată	1
Raportul privind situația din Ucraina: Războiul dronelor din Rusia izbucnește datorită Iranului	3
Armata ucraineană a eliberat de sub controlul trupelor ruse localitatea Iațkivka din regiunea Donețk.....	5
Rachetele americane HARM integrate pe Su-27 și MiG-29 ale Ucrainei au început să facă diferența. Ucrainenii intensifică atacurile	6
Rusia se plânge că transporturile de cereale prin porturile maritime au scăzut cu 20%.....	8
Un navă de croazieră pentru imigranții ucraineni a sosit în portul Țărilor de Jos	8
Navele de croazieră străine nu mai fac escală în portul rusesc Soci.....	9
Un tanc petrolier care se îndrepta din Rusia către Turcia a luat foc în Golful Finlandei	9
„Inițiativa cerealelor”: încă 11 nave cu produse agricole au părăsit porturile ucrainene	9
Portul Constanta inregistreaza un transbordare record datorita marfurilor ucrainene	10
Columbia apelează la Damen pentru proiectul fregatei	10
Mărfuri de orez blocate în marile porturi indiene din cauza interzicerii exporturilor de orez..	11
Cal Maritime a numit prima femeie care a servit ca căpitan al navei sale de instruire.	11

Demonstrație de forță în Atlanticul de Nord – în cadrul manevrelor aeronavale Atlantic Thunder 22 a scufundat o fregată dezafectată



Nave și aeronave din Regatul Unit și Statele Unite au desfășurat un exercițiu de scufundare – SINKEX, în cadrul manevrelor aeronavale comune Atlantic Thunder 22, din Atlanticul de Nord.

Pe 7 septembrie, participanții la exercițiu au lansat mai multe rachete asupra fregatei dezafectate USS Boone, nava fiind în cele din urmă scufundată, potrivit unui comunicat de presă al Forțelor Navale americane (US NAVY).

- Fosta fregată a fost lovită cu rachete aerosol Martlet lansate de pe elicopterele Wildcat alocate fregatei de tip 23 HMS Westminster. Elicopterele au folosit în

premieră sistemul ochire cu laser care, este întrebuințat și de avioanele de luptă Typhoon ale Forțelor Aeriene Regale (RAF) împreună cu bombele ghidate Paveway IV.

- O aeronavă de patrulare maritimă P-8 Poseidon a Marinei SUA, din Escadrila 46 Patrulare, a lansat o rachetă antinavă cu rază lungă de acțiune (LRASM). Un avion de luptă - F-15E Eagle al Forțelor Aeriene americane, din Escadrila 494 Luptă, a folosit bombe ghidate JDAM (Joint Direct Attack Ammunition) la atacul asupra fregatei dezafectate.

- În cele din urmă, distrugătorul Arleigh Burke (DDG 51) a lovit fosta USS Boone cu o rachetă Standard 6 (SM-6), prima întrebuințare antinavă a SM-6 în cadrul Comandamentului European al SUA. La rândul său, HMS Westminster a lansat prima rachetă RGM-84D Harpoon, pentru Regatul Unit, din 2004.

De la exercițiu nu au lipsit nici pușcașii marini americani (Unitatea Expediționară 22 – MEU 22), care de la bordul distrugătorului USS Arleigh Burke, au furnizat imagini pentru evaluarea daunelor de luptă prin desfășurarea unui vehicul aerian fără pilot (UAV) cu decolare și aterizare verticală (VTOL), V-BAT 128, marcând prima lansare a unui astfel de UAV de pe un distrugător din clasa Arleigh Burke.

„Exercițiile de scufundare nu numai că oferă oportunități excelente de a câștiga experiență operațională în atacurile maritime cu rază lungă de acțiune, dar demonstrează și puterea colectivă a forțelor noastre combinate”, a declarat contraamiralul Oliver „Ollie” Lewis, director Operațiuni Maritime în cadrul Forțelor Navale americane din Europa-Africa (NAVEUR-NAVAF).

„Exercițiul Atlantic Thunder a demonstrat că forțele navale și aeriene ale Regatului Unit și SUA se pot integra pentru a oferi un lanț de ucidere complet împotriva unei ținte maritime aflată la mare distanță”, a declarat Comandorul Ed Moss-Ward, comandantul fregatei HMS Westminster. Integrarea armelor de vârf, a senzorilor și a comunicațiilor cu aliații noștri NATO este cheia capacității de luptă colectivă a Alianței, demonstrată de exercițiul de scufundare (SINKEX).

Fosta fregată Boone a fost a douăzecea navă din clasa Oliver Hazard Perry. A intrat în serviciul naval al Statelor Unite, 15 mai 1982 și a fost scoasă din funcțiune pe 23 februarie 2012. Este prima navă cu acest nume, în onoarea Viceamiralului Joel Thompson Boone, care a primit medalia de onoare, fiind și cel mai decorat ofițer medical în timpul Primului Război Mondial. Aceste fregate aveau un deplasament de 4.200 tone, lungimea de 136 m, lățimea - 14 m și pescajul de 6,7 m.

Racheta Martlet, operaționalizată în 2021, are o rază de acțiune de 8 km și o masă de 13 kg. Este polivalentă putând fi întrebuințată în variantele suprafață-suprafață, aer-suprafață, suprafață-aer. A primit botezul focului în războiul ruso-ucrainean din 2022, fiind semnalată în versiunea suprafață-aer.

Racheta LRASM, în serviciu din 2018, are o masă de 1.100 kg (focos de 450 kg) și o rază de acțiune de 560 km, fiind o armă special destinată distrugerii navelor de suprafață.

Muniția JDAM – bomba de aviație, de regulă GBU-31 de 928 kg, la care s-a adăugat un kit de ghidare, are o rază de acțiune de 28 de km, cu lansare de la mare altitudine – 14.000 m. În plus este foarte ieftină – 25.000 de dolari, și extrem de precisă – eroare medie la țintă de 7 m.

Racheta SM-6, destinată angajării țintelor aeriene, inclusiv balistice, este folosită și împotriva țintelor navale. Are raza de acțiune de 240 km, masa de 1.500 kg (focos 64 kg), raza de acțiune de 240 km și o viteză de 3,5 Mach.

Veteranele rachete antinavă Harpoon, aflate în serviciu din 1977, au avut parte de multe îmbunătățiri, ajungând până la versiunea Harpoon Block II+, în 2015. Rămâne o armă redutabilă, cu o rază de acțiune de până la 124 km, în versiunea navală, la o masă de 691 kg (focos 221 kg).

Sursa: https://www.defenseromania.ro/demonstratie-de-fora-in-atlanticul-de-nord-in-cadrul-manevrelor-aeronaule-atlantic-thunder-22-a-scurfundat-o-fregata-dezafectata_618347.html

Raportul privind situația din Ucraina: Războiul dronelor din Rusia izbucnește datorită Iranului

Zone cheie din sudul Ucrainei au fost atacate astăzi de mai multe drone "kamikaze" sau "sinucigașe" Shahed-136 furnizate de Iran. Este de departe cea mai importantă și concentrată utilizare a acestor tipuri de arme de către forțele rusești. În ultimele ore au apărut, de asemenea, dovezi video care arată un vehicul aerian fără pilot iranian Mohajer-6 de altitudine medie și lungă durată (MALE) recuperat din apă de către forțele ucrainene, servind drept prima apariție înregistrată a dronei pe câmpul de luptă ucrainean.



Dovada prezenței Mohajer-6 a fost împărtășită de Comandamentul aerian de sud al Forțelor Aeriene ucrainene. Până în prezent, doar Shahed-136 fuseseră reperate în Ucraina, astfel încât recenta recuperare a lui Mohajer-6 ar confirma că ambele drone iraniene au fost incluse în livrările din Iran către Rusia care au avut loc la începutul acestei luni. Acest lucru se potrivește cu raportul nostru cu privire la dronele care ar putea sfârși prin a fi folosite de Rusia în Ucraina, ca parte a unui acord între Iran și Rusia care a fost în lucru cel puțin din iulie. Angajarea acestor drone iraniene are potențialul de a perturba conflictul în mai multe moduri. Puteți citi mai multe despre acest lucru în reportajul nostru anterior aici. În timp ce am văzut o utilizare sporadică a dronelor sinucigașe Shahed-136s - care sunt mici tipuri de aripi zburătoare alimentate cu gaz care pot căuta emisii radar sau pot lovi ținte statice, în ultimele două săptămâni - atacul de astăzi arată clar că acestea sunt în creștere în volum.

Mai multe înregistrări video arată mai multe drone Shahed-136 care taie spațiul aerian al orașului ucrainean Odesa, deși unele sunt unghiuri diferite ale aceleiași aeronave. Contul oficial de Twitter al Ministerului ucrainean al Apărării a reacționat la aceste evoluții prin divulgarea faptului că armata ucraineană a distrus șase dintre dronele sinucigașe Shahed-136 lansate de Rusia, dar a omis să ofere informații suplimentare.

Într-o declarație pentru The War Zone, Andrii Ryzhenko, căpitan în retragere al Marinei ucrainene și fost membru al Statului Major General al acestei națiuni, a oferit mai mult context, explicând că o dronă Shahed-136 a reușit să lovească cu succes sediul unei baze navale ucrainene din Odesa. El a adăugat că drona a lovit în apropierea cafenelei bazei, ucigând o femeie afiliată la armată și rănind o alta care a rămas neidentificată. Ryzhenko a extins, de asemenea, postarea ministerului, confirmând că apărarea aeriană ucraineană a neutralizat șase drone, dar a continuat să noteze că una sau două ținte au fost totuși lovite.

Zona de Război nu poate confirma detaliile declarațiilor lui Ryzhenko, dar acestea se potrivesc, în general, cu ceea ce vedem, deși adevărata amploare a atacurilor rămâne neclară.

O lovitură asupra cafenelei bazei navale ucrainene ar fi probabil o răzbunare pentru o lovitură foarte similară efectuată de Ucraina asupra sediului Flotei Mării Negre la 1 august. La vremea respectivă, am remarcat că acest atac a fost probabil un semn prevestitor al unui război sinucigaș cu drone care va urma.

Mohajer-6 pe care Ucraina l-a recuperat din apă este proiectat pentru a efectua atât operațiuni de recunoaștere, cât și de atac cu bombe de planare Qaem TV/IR sau rachete Almas. Faptul că drona este atât de intactă ar putea fi încă un avantaj în materie de informații pentru Ucraina și mai ales pentru SUA și aliații săi.

<https://www.thedrive.com/the-war-zone/ukraine-situation-report-russias-drone-war-erupts-thanks-to-iran>

Armata ucraineană a eliberat de sub controlul trupelor ruse localitatea Iațkivka din regiunea Donețk



Armata ucraineană a anunțat vineri că a recuperat de sub controlul trupelor ruse localitatea Iațkivka din provincia Donețk, în timp ce au început referendumurile de alipire la Rusia organizate de Moscova în această provincie și în alte trei aflate parțial sub controlul său în estul și sudul Ucrainei, relatează AFP.

Recuperarea acestei localități situate pe malul estic al râului Oskil pare să confirme continuarea contraofensivei care a permis Kievului să elibereze mii de kilometri pătrați din teritoriul ocupat de Rusia după lansarea invaziei pe 24 februarie, în special în regiunea nord-estică Harkov.

Potrivit unui reprezentant al Statului Major ucrainean, Oleksii Gromov, care a anunțat recucerirea localității Iațkivka, trupele ucrainene și-au restabilit și controlul asupra pozițiilor la sud de Bahmut, un oraș cheie în provincia Donețk vizat de mai multe săptămâni de atacurile rusești.

Armata ucraineană își menține presiunea și continuă să atace depozitele de muniții și centrele de comandă rusești, în timp ce trupele ruse au trecut la consolidarea defensivei de-a lungul celei mai mari părți a liniei frontului, care în total are o lungime de circa o mie de kilometri.

După succesul contraofensivei din Harkov, armata ucraineană a făcut unele progrese și în apropierea localității Bilogorivka, în provincia Lugansk, și în apropiere de Sloviansk, în nordul provinciei Donețk. Însă, spre deosebire de Harkov, defensiva rusească în aceste provincii este mai puternică, astfel că nu este clar cât de mult ar putea avansa acolo trupele ucrainene.

Trupele ruse au trecut de altfel în defensivă pe cea mai mare parte a liniei frontului, renunțând cel puțin deocamdată la intențiile de a înainta, cu excepția direcțiilor către orașele Bahmut și Adviiivka în regiunea Donețk.

În acest timp, în provincia sudică Herson circa 20.000 de soldați ruși riscă să fie izolați de restul armatei lor după ce armata ucraineană a distrus podurile peste fluviul Nipru, aprovizionarea lor și evacuarea răniților devenind astfel dificilă.

În fața acestor eșecuri, președintele rus Vladimir Putin a decretat o mobilizare parțială a rezerviștilor. Ministerul rus al Apărării consideră că este prioritar să fie mobilizați lunetiști, tanchiști, artileriști, șoferi și mecanici militari, etc. Însă instruirea și echiparea lor va necesita timp și, în principiu, acești rezerviști ar urma să fie desfășurați nu pe front, ci în ariergarda trupelor aflate în prima linie.

De partea cealaltă, Ucraina are mobilizați circa un milion de soldați, dar numai o parte dintre aceștia sunt desfășurați pe front. În plus, cu tot ajutorul militar substanțial primit din Occident, armata ucraineană are nevoie de tot mai multe arme de calitate și muniții, în special armament greu pentru a face față superiorității artileriei rusești.

https://www.defenseromania.ro/armata-ucraineana-a-eliberat-de-sub-controlul-trupelor-ruse-localitatea-iatkivka-din-regiunea-donetk_618349.html

Rachetele americane HARM integrate pe Su-27 și MiG-29 ale Ucrainei au început să facă diferența. Ucrainenii intensifică atacurile



Forțele ucrainene au raportat că au crescut numărul de atacuri aeriene. Unele dintre ele au vizat apărarea antiaeriană rusească, fiind folosite rachetele antiradar HARM, furnizate de SUA.

Pe 21 septembrie, Forțele Aeriene ale Ucrainei au efectuat 15 lovituri aeriene de grup asupra pozițiilor rusești pe diferite direcții operative. Atacurile s-au soldat cu distrugerea unei poziții fortificate de nivel pluton, unei baterii de aruncătoare de bombe și a 15 vehicule blindate de luptă.

În plus, avioanele ucrainene Su-27 și MiG-29 au lovit „aproximativ 10” poziții ale apărării antiaeriene a armatei ruse cu ajutorul rachetelor antiradar AGM-88 HARM, potrivit publicației ucrainene Defense Express.

”Cu cât sunt distruse mai multe sisteme de apărare antiaeriană inamice, cu atât aviația noastră lovește mai activ pozițiile armatei ruse”, sintetizează analiștii de la Defense Express, tactica câștigătoare folosită de Forțele Aeriene ucrainene.

Volumul pierderilor rusești în mijloace blindate și sisteme de artilerie nu este unul mare, fiind unul obișnuit pentru o zi de luptă, dar surpriza este dată de faptul că aceste pierderi au fost cauzate de aviația ucraineană, care până acum era întrebuițată mai limitat. Succesul se datorează distrugerii sistemelor antiaeriene rusești cu rachetele HARM, ulterior avioanele ucrainene putând opera mai lejer și mai precis împotriva grupurilor tactice de luptă rusești (formate în principal din infanterie, tancuri și artilerie) aflate în zona liniei de contact.

Din rapoartele Statului Major General ucrainean pentru 21 septembrie mai aflăm un lucru interesant și anume că din cele 10 sisteme de rachete antiaeriene distruse, cel puțin opt au fost atacate pe timp de zi, ceea ce indică o superioritate aeriană absolută de partea ucrainenilor, cel puțin până la 50 - 100 de km de linia frontului.

Pe 22 septembrie, până la 09.00 dimineața, forțele aeriene ucrainene deja executaseră 41 de lovituri aeriene, printre obiectivele rusești distruse fiind și 15 sisteme de rachete antiaeriene, potrivit Defense Express.

Cea mai avansată variantă a rachetei americane HARM poate lovi la 300 de km și amenință să încline de partea Ucrainei supremația aeriană și, posibil, chiar soarta războiului.

Nu se cunoaște câte rachete HARM au trimis SUA în Ucraina, dar se pare că forțele Kievului le folosește cu destulă precizie și larghețe. Nici în privința tipului/tipurilor de rachetă HARM lucrurile nu sunt clare, însă se știe că americanii au trecut de anul trecut la producția celei mai recente variante, AGM-88G AARGM-ER, creditată cu o rază de acțiune de 300 km și o viteză de 4 Mach.

Dacă această variantă este lansată de la 50 de km față de linia de contact dintre trupe, poate lovi nu doar sistemele antiaeriene rusești Buk dispuse mai avansat, ci chiar sistemele S-300 dislocate mai în adâncime, la peste 100 de km de linia frontului numită și linie de contact. Distrugerea acestora din urmă expune grav depozitele și raioanele de concentrare ale trupelor rusești la atacurile ucrainene cu aviația, inclusiv cu elicopterele.

Rușii au și ei rachete antiradar, pe care le pot lansa de pe avioanele tactice, Kh-31P fiind varianta de bază cu o rază de acțiune de cel puțin 110 km. Dar, se pare că nu le întrebuițează, explicațiile ținând fie de faptul că nu se pot apropia la minim 50 de km de linia frontului pentru a le lansa asupra sistemelor importante cum ar fi S-300, fie nu au suficiente informații despre pozițiile antiaeriene de tragere fie nu sunt suficient de precise. Este posibil, chiar să nu mai dețină rachete antiradar.

Mobilizarea anunțată de Putin nu e o soluție fără protecție aeriană

Mobilizarea anunțată de Vladimir Putin poate fi o soluție la oprirea contraofensivei ucrainene, dar fără protecție aeriană, noile trupe care vor fi trimise pe front nu au prea multe șanse.

Indiferent de explicație, forțele ruse riscă să piardă toată apărarea antiaeriană în adâncimea operativă – până la 150 – 200 de km de linia frontului, ceea ce este sinonim cu pierderea războiului, inclusiv ce aveau până la data de 24 februarie, posibil chiar și Crimeea.

Din această nouă perspectivă, mobilizarea anunțată de președintele Vladimir Putin începe să prindă o explicație mult mai gravă și anume salvarea a ceea ce Rusia deținea din Ucraina până pe 24 februarie.

Într-o primă urgență, de două săptămâni până la o lună, vor fi trimise pe front forțele active care încă se mai află în centrul, nordul și estul Rusiei, urmând ca rezerviștii să vină după minim șase luni. Aceste forțe active, care vor veni rapid pe front, pot încetini ofensiva ucraineană, cu condiția să le fie asigurat sprijinul aerian.

Scopul secret al mobilizării urmărește întărirea controlului asupra populației Rusiei.

Mai există un scop ascuns al mobilizării parțiale anunțată ieri de președintele Vladimir Putin. Rezerviștii chemați în rândul forțelor armate vor fi de acum sub un control strict, reducându-se astfel, posibil chiar semnificativ, numărul total al persoanelor care pot produce tulburări interne în Rusia.

https://www.defenseromania.ro/rachetele-americane-harm-integrate-pe-su-27-si-mig-29-ale-ucrainei-au-inceput-sa-faca-diferenta-ucrainenii-intesifica-atacurile_618327.html

Rusia se plânge că transporturile de cereale prin porturile maritime au scăzut cu 20%

În acest sezon agricol, transporturile de cereale și semințe oleaginoase prin principalele porturi rusești au scăzut semnificativ. În special, transporturile prin Novorossiysk au scăzut cu 35%. Situația este similară cu porturile Azov și Tuapse. Acest lucru a fost anunțat de Elena Tyurina, directorul Departamentului de Informare și Suport Analitic al Uniunii Ruse de Cereale, relatează RZD Partner. „În total, transporturile maritime au scăzut în toate porturile cu o medie de 20%. Sezonul trecut, prin porturi maritime au fost expediate aproximativ 15 milioane de tone de produse, sezonul acesta - doar 12%. În termeni fizici, aceasta este de 2 milioane 78 de mii de tone. Acest volum se datorează impactului sancțiunilor și interzicerii intrării și navlosirii navelor de mare capacitate care sunt folosite pentru a furniza cereale țărilor africane. Acesta este un panamax cu o capacitate de transport de până la 60.000 de tone”, spune expertul. Potrivit acesteia, astăzi se discută un program de finanțare a construcției și achiziționării de nave de mare capacitate pentru export de către marile companii rusești. În ceea ce privește transporturile pe calea ferată, pentru perioada 1 iulie - 16 septembrie din sezonul trecut, volumul livrărilor către piața mondială prin calea ferată s-a ridicat la 683 de tone. În acest sezon, potrivit RGU, nu s-au efectuat transporturi de export pe calea ferată. „Sezonul trecut am încărcat 170.000 de tone în Letonia, 74.000 de tone în Finlanda și 40.000 de tone în China. Deși coridorul feroviar către China este astăzi o direcție în curs de dezvoltare. Dar transportul containerizat este mai relevant aici. Nu furnizăm cereale în Elveția, Letonia, Danemarca, Belgia pe calea ferată”, spune Tyurina. Ea amintește că autoritățile turce plănuiesc să crească de cinci ori costul trecerii navelor comerciale prin Bosfor și Dardanele începând cu 7 octombrie 2022. Acest lucru va afecta costul cerealelor atunci când este livrat direct în țara destinată. Potrivit Tyurinei, în aceste condiții, este recomandabil să se renunțe la taxa de export la grâu din Federația Rusă. Acest lucru va contribui la creșterea competitivității Federației Ruse. Astăzi, taxa de export este un factor de descurajare serios pentru dezvoltarea exporturilor din Federația Rusă.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/194711>

Un navă de croazieră pentru imigranții ucraineni a sosit în portul Țărilor de Jos

Nava de croazieră Silja Europa a sosit în orașul olandez Velsen Nord. Acesta va găzdui o mie de imigranți ucraineni. Imigranții ucraineni sunt așteptați să rămână acolo până în februarie, relatează usm.media cu referire la NH Nieuws. Agenția Centrală de Primire a Migrantilor va pregăti o navă de croazieră și o dană pentru a găzdui oamenii. Toate lucrările durează trei până la cinci zile. Mass-media relatează că locuitorii satelor din jur nu sunt de acord cu ideea de a plasa nava în port. Au mers în mod repetat la acțiuni de protest. Antreprenorii locali cred că terasamentul nu este potrivit pentru locuirea umană. O inițiativă similară pentru a găzdui ucrainenii a fost introdusă și în Scoția, care a închiriat nava de pasageri Ambitio. În Estonia, feribotul Isabelle a fost alocat temporar, iar în Edinburgh, primul vagon de croazieră pentru imigranți va fi MS Victoria. Amsterdam va folosi și o navă de croazieră pentru imigranții ucraineni.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/194707>

Navele de croazieră străine nu mai fac escală în portul rusesc Soci

Toate navele de croazieră străine au renunțat la contractele pe care le semnaseră anterior cu portul Soci. De la începutul invaziei pe scară largă a Ucrainei de către Rusia, companiile străine de croazieră care au semnat contracte cu rușii au renunțat la acorduri. Toate cele 19 croaziere anunțate au fost anulate, relatează usm.media cu referire la rosZMI. Directorul general al portului Soci, Yuriy Vladimirov, a spus că portul și-a pierdut complet profitul din croazierele internaționale. „Anul trecut, au fost anunțate 19 croaziere, dar toate au fost anulate după februarie. Am pierdut complet toată această componentă”, a spus directorul general al rosZMI, citat. Probleme datorate sancțiunilor sunt observate și la compania de stat rusă „Rosmorport”: acolo au început deja să-și demonteze propriile spărgătoare de gheață pentru piese de schimb.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/194706>

Un tanc petrolier care se îndrepta din Rusia către Turcia a luat foc în Golful Finlandei

Tancul Alexia a luat foc în dimineața zilei de 22 septembrie în Golful Finlandei, pe drumul din Rusia către Turcia. În dimineața zilei de 23 septembrie, tancul era încă în golf. Potrivit centrelor de control ale SAR Finlandei și Estoniei, incendiul a fost stins, nu au fost victime, scrie usm.media. Cu toate acestea, petrolierul nu poate continua călătoria singur după incendiu. Alexia plutește acum în derivă înconjurată de o pereche de nave de salvare din Finlanda și Estonia, scrie Fleetmon. Petrolul Alexia arborează pavilionul Insulelor Marshall. Managerul navei este CENTROFIN MANAGEMENT INC.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/194705>

„Inițiativa cerealelor”: încă 11 nave cu produse agricole au părăsit porturile ucrainene

Alte 11 nave au părăsit porturile ucrainene, navele se îndreaptă către țări africane și asiatice. Acest lucru a fost anunțat de Ministerul Infrastructurii al Ucrainei pe Facebook „Vrachierul ZEKO Y a plecat din portul Odesa, MERRY M, LADY AYANA, MO GAN SHAN, TZAREVICH, GUDENA, NIL DEMIR, SEA DOVE din portul Chornomorsk, iar FORTUNA, GEM STAR, MAVKA din portul Pivdenny. La bord 201 mii tone de mâncare”, se spune în mesaj. De la plecarea primei nave cu alimente ucrainene, au fost deja exportate 4,58 milioane de tone de produse

agricole. Un total de 203 nave cu alimente pentru țările din Asia, Europa și Africa au părăsit porturile ucrainene.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/194700>

Portul Constanta inregistreaza un transbordare record datorita marfurilor ucrainene

Conform rezultatelor anului 2022, porturile maritime din România ar putea depăși indicatorul record al cifrei de afaceri de marfă anul trecut. Această evaluare a fost exprimată de către Compania Națională Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța într-un mesaj dedicat Zilei Portului Constanța din Serbia, care a avut loc pe 22 septembrie, scrie Porta Ukraine. Ultimii doi ani au fost favorabili pentru portul Constanta din punct de vedere al traficului de marfa. Anul trecut, cel mai mare volum de operațiuni s-a înregistrat în porturile maritime românești, iar în primele opt luni ale anului 2022, conform datelor preliminare, s-a înregistrat o creștere a traficului de mărfuri cu aproximativ 13% până la 51 de milioane de tone, ceea ce creează condițiile depășirii traficului record din 2021”, se spune în mesaje. În ceea ce privește direcția sârbă, traficul de mărfuri provenind din sau tranzitând în țară prin portul Constanța a fost de 8,9 milioane de tone în 2021 și de 4,1 milioane de tone în primele șase luni ale anului 2022. Cel mai mare port maritim românesc din Constanța a procesat 2,3 milioane de tone de mărfuri de export ucrainene, inclusiv aproximativ 1,5 milioane de tone de cereale și 800.000 de tone de materii prime de minereu de fier, în câteva luni de la începerea invaziei ruse în Ucraina. În plus, portul a crescut semnificativ traficul de containere din cauza direcției ucrainene. În special, în prima jumătate a anului 2022, transbordarea containerelor a crescut cu 10,4% față de aceeași perioadă a anului trecut. De obicei, rata de creștere a traficului de containere în port este de 2-3%. Potrivit estimărilor companiei de analiză Informall, această dinamică se explică prin reorientarea fluxului de containere ucrainene.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/194697>

Columbia apelează la Damen pentru proiectul fregatei

Ministerul columbian al Apărării a anunțat că constructorul naval local COTECMAR va semna în zilele următoare un contract cu Șantierul Naval Damen pentru a dezvolta în comun „prima fregată columbiană”.

Colombia apelează la Damen pentru proiectul de fregate Columbia va colabora cu Damen pentru proiectul fregatei Redare fregate multi-misiune SIGMA 10514 (imagine marinei columbiene) Columbia apelează la Damen pentru proiectul fregatei Ministerul columbian al Apărării a anunțat că constructorul naval local COTECMAR va semna, în zilele următoare, un contract cu Șantierul Naval Damen pentru a dezvolta în comun „prima fregată columbiană”. Cotecmar, o companie a Grupului Social și Corporativ al Sectorului Apărării GSED, și-a dezvoltat timp de 22 de ani capacitățile sale în știință și tehnologie pentru a satisface nevoile Marinei Columbiene și pentru a genera sprijinul necesar pentru toate activitățile maritime și fluviale prin soluții tehnologice care includ proiectarea și construcția de nave care au reprezentat importante beneficii industriale și tehnologice pentru țară. Toate aceste beneficii vor fi consolidate în îndeplinirea „Misiunii de a construi prima fregată fabricată în Columbia”, care va apărea dintr-un proces industrial planificat și intensiv în cunoștințe, care nu numai că va face posibilă îndeplinirea îndatoririi de a proteja mediul maritim. moștenirea tuturor columbienilor, dar va contribui și la crearea de locuri de muncă

decente și stabile, la potențarea lanțurilor de producție și la promovarea științei și tehnologiei pentru a consolida competitivitatea și capacitatea de export a navelor țării.

Sursa și continuarea: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/colombia-taps-damen-for-frigate-project/>

Mărfuri de orez blocate în marile porturi indiene din cauza interzicerii exporturilor de orez

În urma interzicerii Indiei de a exporta diferite soiuri de orez la începutul acestei luni, aproape 20 de nave sunt blocate în marile porturi indiene, așteaptă să încarce peste 600.000 de tone de orez, forțând vânzătorii să plătească taxe de șomaj. Pe 8 septembrie, New Delhi a făcut un anunț surpriză prin care restricționează exporturile de orez spart. Mai mult, s-a impus o taxă de 20% pentru orezul alb nealbit, orezul brun decorticat și orezul semialbit sau albit. Doar orezul basmati, cel mai cunoscut soi de orez din India, a fost scutit de aceste restricții. Aceasta este o decizie semnificativă, deoarece India este unul dintre cei mai mari exportatori de orez din lume, reprezentând peste 40% din comerțul global. Ministerul de Finanțe a spus că India trebuie să ia măsuri pentru a susține securitatea alimentară și pentru a limita inflația, deoarece lanțurile de aprovizionare sunt afectate de pandemia COVID-19 și de războiul în curs din Ucraina. Faptul că interdicția de export a fost încărcătura prinsă neașteptată care era în tranzit înainte ca guvernul să facă anunțul. „Am solicitat guvernului să acorde concesiile acestei mărfuri de tranziție, deoarece plătim taxe mari de stație. În afară de cele 600.000 de tone de orez care așteaptă încărcarea la navele acostate, alte 400.000 de tone sunt blocate în depozitele portuare și stațiile de marfă pentru containere (CFC), chiar dacă contractele sunt susținute de scrisori de credit (LC)”, B.V Krishna Rao, președinte al companiei. Asociația Exportatorilor de Orez, a declarat India pentru Reuters. În timpul interdicției de grâu efectuată în mai, guvernul indian a oferit scutiri pentru contractele susținute de LC. Pentru această interdicție specială, astfel de scutiri nu sunt aplicabile, dezavantajând vânzătorii care au deja garanții de plată de la cumpărători. Parțial, unele loturi de orez sunt blocate din cauza interdicției. Pentru alții se datorează refuzului comercianților de a plăti taxa de 20 la sută peste prețul convenit. Cea mai mare parte a încărcăturii întârziate a fost destinată Chinei, Senegalului, Sri Lanka și Emiratelor Arabe Unite. Între timp, miercuri, Krishna Rao a declarat că guvernul a fost de acord să revizuiască unele aspecte ale interdicției, în special pentru a elibera mărfurile care erau în tranzit și care acum sunt reținute în porturi. „Ne-am întâlnit cu oficialii Direcției Generale Comerț Exterior (DGFT) și ai Ministerului de Finanțe pentru a rezolva problema. Am cerut DGFT să permită transporturile de orez pe care am încheiat un contract înainte de intrarea taxei de export și a interdicției”, a spus Krishna Rao.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/rice-cargoes-stranded-at-major-indian-ports-due-to-export-ban>

Cal Maritime a numit prima femeie care a servit ca căpitan al navei sale de instruire.

Academia Maritimă a Universității de Stat din California a anunțat săptămâna aceasta că Samaro Bannister-Schneider va servi ca pe funcția de căpitan interimar al TS Golden Bear. Căpitanul Bannister este un absolvent al Cal Maritime care aduce cu ea un CV extins în transportul maritim. „Căpitanul Bannister este un maestru marinar experimentat, care aduce o mulțime de cunoștințe și experiență la Cal Maritime și știu că fiecare cadet va beneficia enorm de pe urma conducerii ei pe Training Ship Golden Bear”, a declarat președintele Cal Maritime Thomas A. Cropper. „Ea este o

completare superbă și binevenită la echipa noastră talentată de profesori și personal, care reprezintă gama variată de profesioniști dedicați care fac ca industria noastră maritimă națională să aibă succes.” Înțelegem că căpitanul Bannister nu este doar prima femeie căpitan al TS Golden Bear, ci și prima femeie care a îndeplinit acest rol la oricare dintre academiile maritime din SUA. Bannister, care deține o licență de master nelimitată, a absolvit programul de transport maritim (MT) al Cal Maritime în 2000. Ea și-a început cariera pe navele de cercetare Small Waterplane Area Twin Hull (SWATH) înainte de a trece la o flotă mai mare de nave, cum ar fi Military Sealift. Navele cu rulouri/răsărire din clasa Watson ale Comandamentului. Înainte de MSC, căpitanul Bannister a petrecut peste 14 ani la Maersk Line Ltd și Ocean Ships Inc. în poziții senior și junior. Ea a lucrat, de asemenea, în sprijinul direct al Operațiunii Iraqi și a ocupat poziții de conducere pentru Joint Logistics Over the Sea (JLOTS) în largul Guatemala în 2007 și în largul Lynnhaven, Virginia, în 2008. Ultimii șase ani din serviciul ei de adâncime au fost petrecuți ca ofițer comandant al USNS Soderman al MSC, până în 2014, când s-a mutat pe țărm pentru a-și întemeia o familie. „Cu toată inima și cu mare entuziasm mă întorc la Academia Maritimă a Universității de Stat din California”, a spus căpitanul Bannister. „Când am auzit că nava de antrenament Ursul de Aur avea nevoie de un căpitan, busola mi-a devenit adevărată și am știut că aceasta este o oportunitate incredibilă de a da înapoi. Cal Maritime mi-a deschis porțile și m-a pregătit pentru o carieră unică de a fi marinar comercial. Timpul petrecut și educația primită au permis ca visele unei fete din Colorado să devină realitate. Sunt peste măsură de recunoscător pentru anii petrecuți navigând pe mare adâncime și pentru mentorii uimitori ale căror cunoștințe m-au ajutat să rezolv dificultățile întâmpinate în călătoriile mele. Sunt recunoscător pentru timpul meu recent de predare la Training Resources Maritime Institute. În timpul liber, căpitanului Bannister se pare că îi place să petreacă timpul cu fiica și soțul ei înotând, stand-up paddleboarding, drumeții și ciclism. „Sunt recunoscător în special pentru soțul meu Jack și fiica mea Madeline, care mi se vor alătura și pentru părinții mei, Jim și Kent Milski, al căror sentiment de aventură și sprijin neclintit au fost catalizatorul carierei mele. Aștept cu nerăbdare să conduc următoarea generație de navigatori comerciali în acest domeniu interesant. Sunt încântat să fiu noul căpitan al TSGB și aștept cu nerăbdare să vă cunosc pe toți”, a spus căpitanul Bannister.

Sursa: <https://gcaptain.com/cal-maritime-appoints-first-female-training-ship-captain/>