

MS DAILY BRIEF – 26 septembrie 2022

Cuprins

Premieră în Marea Mediterană: Marea Britanie desfășoară un grup de luptă la litoral	1
Zi grea pentru Rusia: sisteme stinger și igla ucrainene au făcut ravagii în aviația rusă (video). cel mai negru bilanț din ultimele 6 luni	2
Forțele armate ale Ucrainei au tras din nou pe podul Antonovskiy, o parte din rachetele HIMARS MLRS au fost interceptate de apărarea aeriană rusă.....	3
Reparații în anii 50: așa am „părăsit” Finlanda	4
Dynamic Messenger 22 – Sistemele „Fără echipaj” execută acțiuni împreună cu cele „Cu echipaj”	5
Marina SUA acceptă livrarea unei noi nave de luptă	7
Costul țintei IMO 2050 ar putea atinge 1,4 trilioane de dolari	8
Directorul șantierului naval indian ABG Shipyard a fost arestat într-un caz de fraudă bancară de 2,8 miliarde de dolari	8
Marco Polo vizează piața eoliană offshore cu Newbuild CSOV	9
Nivelul apei din Rin din Germania se menține peste nivelurile de criză.....	10
Marina thailandeză cumpără drone aeriene pentru a-și patrula mările	11

Premieră în Marea Mediterană: Marea Britanie desfășoară un grup de luptă la litoral



HMS Albion

Grupul naval de Răspuns la Litoral al Forțelor Navale Regale britanice (Royal Navy) va fi trimis în Marea Mediterană.

Este prima prezență a LRG (Littoral Response Group) britanic în Mediterana, și a doua misiune de o asemenea amploare a grupului de la înființarea sa în 2020. **Din gruparea navală a LRG fac parte nava**

de asalt amfibie HMS Albion, cu un deplasament de 19.560 de tone, în calitate de navă comandant, distrugătorul HMS Defender și două nave de debarcare - RFA Argus (deplasament de 28.000 de tone) și RFA Mounts Bay (deplasament de 16.160 de tone), potrivit canalului de twitter al HMS Albion. În cadrul "Operației Achillean 22" – numele sub care este cunoscută desfășurarea – forța britanică se va antrena împreună cu aliații NATO din zona Mediteranei și partenerii regionali din nordul Africii și Levant. La bordul celor trei nave mari de desant/debarcare, se pot afla, în caz de nevoie la o încărcare maximă, aproximativ 2.000 de infanteriști marini cu tehnica de luptă și echipamentele necesare. Conform planurilor de revizuire a apărării, anunțate în martie 2021, vor exista două LRG desfășurate în mod regulat în regiuni de importanță strategică pentru Regatul Unit – LRG "Nord" cu accent pe apele europene și LRG "Sud", care urmează să fie înființat până în 2023 și va opera la est și sud de Canalul Suez. Cele două LRG au misiunea de a proiecta forțele de comando ale Marii Britanii în poziții avansate, unde vor putea reacționa rapid la orice criză, dar vor opera împreună și cu alte forțe aliate. Royal Navy precizează că înființarea celor două LRG face parte din modernizarea Future Commando Force, care readuce pușcașii marini britanici pe mare, îi echipează pentru o nouă eră a luptei și îi plasează în poziții avansate importante pentru securitatea Regatului Unit. În 2021, LRG "Nord" a fost desfășurat, timp de trei luni, în Atlanticul de Nord și în Marea Baltică, unde a și participat la BALTOPS, în prima sa misiune de la înființare.

https://www.defenseromania.ro/premiera-in-marea-mediterana-marea-britanie-desfasoara-un-grup-de-lupta-la-litoral_618374.html

Zgrea pentru Rusia: sisteme stinger și igla ucrainene au făcut ravagii în aviația rusă (video). cel mai negru bilanț din ultimele 6 luni



Foto: Ministerul Apărării de la Kiev

"Subunitățile noastre de apărare antiaeriană au distrus patru avioane (un Su-25, două Su-30 și un Su-34), 5 UAV-uri și o rachetă de croazieră ale invadatorilor", a informat Statului Major General ucrainean, în rezumatul de la ora 18:00, pe 24 septembrie.

Un număr așa mare de aeronave pierdute de ruși, într-o singură zi, nu s-a mai înregistrat de la începutul războiului, când aveau loc și lupte aeriene între avioanele celor două părți, Rusia făcând, atunci, tot posibilul să câștige supremația aeriană.

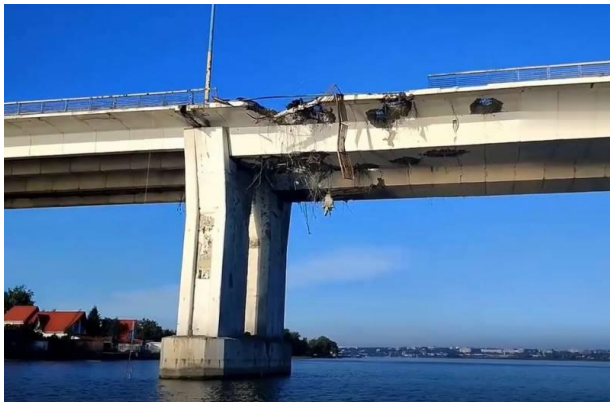
Potrivit, ministrului ucrainean al apărării, un avion Su-30 a fost doborât în regiunea Harkov, cu o rachetă Stinger. Regimentul 8 al Forțelor pentru Operații Speciale și Brigada 25 Desant Aerian din Forțele Armate ucrainene au confirmat lovirea **unui bombardier operativ-tactic Su-34 (cu ajutorul MANPAD Igla), a unui avion de atac la sol Su-25 și unui avion de luptă multirol Su-30SM.**

Forțele ruse au efectuat 12 atacuri ale aviației militare

Pe 24 septembrie până la ora 18.00, forțele rusești au efectuat 12 atacuri cu aviația, potrivit rezumatului SMG ucrainean. **De regulă, aeronavele tactice lansează rachete și bombe dirijate din afara razei de acțiune a lasatoarelor portabile MANPAD, dar în cazul celor patru avioane doborâte, fie s-au apropiat periculos de mult de linia frontului, fie subunități ucrainene de forțe speciale și desant sunt infiltrate destul de mult în adâncimea tactică a dispozitivului de luptă rusesc.** După doar o singură zi de riscuri în creștere asumate de piloții ruși, nu se poate încă spune că Rusia își schimbă strategia războiului aerian sau a trimis în linia întâi piloți cu mai puțină experiență. Este posibil, ca după pierderile masive din regiunea Harkov, rușii să încerce o contraofensivă cu care să stabilizeze linia frontului pe râul Oskil, aruncând în luptă tot ce au la dispoziție, indiferent de pierderi. De la începutul războiului, Forțele Armate ale Ucrainei au doborât 255 de avioane, 220 de elicoptere și 240 de rachete de croazieră rusești, conform statisticii furnizate de SMG ucrainean, pe 24 septembrie.

https://www.defenseromania.ro/zi-grea-pentru-rusia-sisteme-stinger-si-igla-ucrainene-au-facut-ravagii-in-aviatia-rusa-video-cel-mai-negru-bilant-din-ultimele-6-luni_618371

Forțele armate ale Ucrainei au tras din nou pe podul Antonovsky, o parte din rachetele HIMARS MLRS au fost interceptate de apărarea aeriană rusă



Formațiunile armate ucrainene au lovit din nou podul Antonovsky din Herson, încercând să-l distrugă complet. Cu toate acestea, în ciuda avariilor grave aduse tablierului podului pe parcursul întregii perioade de bombardare, suporturile nu au fost deteriorate. Astăzi, podul a fost din nou atacat de MLRS HIMARS american, care a tras zece rachete asupra structurii care leagă cele două maluri ale Niprului. Apărarea aeriană rusă a reușit să intercepteze opt obuze în aer, dar două au lovit

în continuare podul. Se observă că Forțele Armate ale Ucrainei folosesc din ce în ce mai mult complexul american pentru atacuri asupra podului, aparent sperând în acuratețea acestuia. Dar artileria cu tun este uneori atașată artileriei cu reacție. Pe lângă podul în sine, Forțele Armate ale Ucrainei au lovit și orașul Herson, în total, martorii oculari au numărat aproximativ 20 de explozii, apărarea aeriană rusă funcționa. Sunt urme de rachete antiaeriene pe cer. Până acum, nu au fost raportate pagube, cu excepția a două lovituri pe pod. Anterior, administrația regiunii Herson a raportat că podul Antonovsky era reparabil, dar lucrările la structură au fost amânate „până la vremuri mai bune”, deoarece era considerat neprofitabil și periculos pentru muncitori să-l pornească în condițiile existente. Au fost deja făcute încercări de refacere a trecerii, o echipă de

constructori de poduri care a participat la construcția podului din Crimeea a lucrat, dar bombardarea constantă a anulat toate eforturile. Podul Antonovsky este singura trecere auto care leagă Heronul de malul drept al Niprului. Podul a fost construit în 1985, lungimea sa este de 1366 de metri, lățimea travei este de 25 de metri. Astăzi, se poate trece spre malul stâng al Niprului prin hidrocentrala Kakhovskaya sau printr-o trecere cu feribotul stabilit de armata rusă.

Sursa: <https://topwar.ru/202353-vsuo-snova-obstreljali-antonovskij-most-chast-raket-rszo-himars-perehvatila-rossijskaja-pvo.html>

Reparații în anii 50: așa am „părăsit” Finlanda

În urmă cu 70 de ani, pe 18 septembrie 1952, ultimul eșalon cu provizii de reparații finlandeze a trecut punctul de trecere a frontierei Vainikkala-Buslovskaya de pe istmul Karelian. Finlanda s-a dovedit a fi singura țară din foștii aliați ai Reich-ului nazist care a plătit integral reparații URSS - 230 de milioane de dolari. Dar, în aceeași perioadă, URSS a inițiat un proiect de canal de transport maritim care trebuia să conecteze Canalul Marea Albă-Baltică cu centrul Finlandei și portul finlandez Oulu. Acesta din urmă, de altfel, este situat nu departe de Suedia, așa că proiectul ar putea deveni unul internațional la scară largă. Și proiectul aproape a eșuat... În primul rând, la Moscova (1944), cuantumul despăgubirilor finlandeze a fost stabilit la 600 de milioane de dolari, dar în 1946-1947. suma a fost redusă la 230 de milioane de dolari. Acest lucru a fost stabilit prin Tratatul de pace de la Paris al URSS și aliații săi occidentali cu Finlanda, care nici măcar nu și-au ascuns planurile de a participa la restaurarea acesteia. Moscova a redus cuantumul despăgubirilor atât de semnificativ, deoarece Finlanda a fost de acord să transfere zona Porkkala-Udd URSS pe o închiriere de 50 de ani. Porkkala Udd este situat pe coasta Golfului Finlandei, nu departe de Helsinki, Tallinn și Stockholm. Din 1946, în această zonă se află baza Marinei Sovietice.

Demilitarizarea în finlandeză

Pe lângă faptul că oferă URSS un loc pentru o bază, Finlanda s-a angajat să-și demilitarizeze insulele Åland, situate în strâmtoarea dintre Suomi și Suedia. Și pe care Suedia a revendicat în mod neoficial până la mijlocul anilor 1940 inclusiv. De asemenea, este important că URSS avea dreptul de a-și desfășura trupele pe acest arhipelag în cazul unui război cu alte țări sau al unei amenințări militare din partea acestora. La care? Aceeași Finlanda sau Uniunea Sovietică. Acești factori au fost incluși în Tratatul sovietico-finlandez de prietenie și asistență reciprocă din 1948 pentru o perioadă de 10 ani, care a fost prelungit în mod repetat până la prăbușirea URSS. Ca reparații, Finlanda a transferat URSS aproape 60% din tonajul flotei sale comerciale și aproximativ o treime din noile sale nave comerciale construite în 1946-1949. Un alt articol de despăgubire a fost furnizarea către URSS de seturi de echipamente pentru 18 fabrici pentru producția de celuloză, hârtie, carton și făină de lemn, pentru 17 întreprinderi pentru producția de case prefabricate. Reparațiile au inclus și livrări de bunuri electrice și produse din metalurgie neferoasă.

Dar în 1956, la inițiativa pacii N. S. Hrușciov, baza navală din Porkkala Udd a fost transferată în Finlanda. Vă rugăm să rețineți că acest lucru a fost făcut cu 40 de ani înainte de încheierea contractului de închiriere sovietic! Poți vorbi cât vrei despre importanța strategică îndoielnică a bazei, important este însuși faptul unei generozități fără precedent. Autoritățile finlandeze, desigur, au acceptat cu bucurie un astfel de „cadou” de la liderul sovietic. Și acum, conform informațiilor disponibile, aici va fi amplasată o mare bază militară NATO. În legătură cu intrarea Suomii în acest bloc... Între timp, la sfârșitul anilor '40 - prima jumătate a anilor '50 s-a planificat amenajarea unui canal navigabil de la sistemul Marea Albă-Baltică până la Golful Baltic de Nord al Botniei,

cu o lungime de aproximativ 450 km - în principal de-a lungul râurilor și canalelor de curgere din centrul Finlandei. Scopul construcției, care, de fapt, nu a avut loc, a fost să întărească și mai mult prezența sovietică în Suomi și o ieșire suplimentară de tranzit din URSS către Suedia: portul Oulu, portul final al unui astfel de canal în Finlanda se afla la numai 40 de mile de portul suedez Lulea. Proiectul a fost dezvoltat în 1944–1947.



La început, acest proiect a fost agreat la Helsinki, iar la începutul anilor 1940 și 1950 au început pregătirile în ambele țări pentru implementarea lui. Dar finlandezii au văzut curând aici o încercare a Moscovei de a aproape dezmembra Suomi, iar în aprilie 1953 și-au retras acordul anterior pentru crearea unui canal prin Finlanda. Conducerea sovietică a fost de acord cu această poziție a lui Suomi. De asemenea, este interesant că în 1956 - aproape simultan cu refuzul Moscovei de la baza din Porkkala-Udd - RSS

Karelian-finlandeză a fost desființată. A existat doar 17 ani - de la 31 martie 1940 până la 16 iulie 1956 inclusiv. În mod ideal, era planificat să fie inclus în Republica Populară Finlanda, care, așa cum credeau ei în decembrie 1939 la Kremlin, era pe cale să aibă loc. Cu toate acestea, nu s-a întâmplat. Această experiență finlandeză, ca și cea austriacă și chiar iugoslavă, mărturisește de fapt cât de exagerate sunt tezele că URSS a exportat nu numai idei, ci și practica socialismului și comunismului în țările eliberate ale Europei.

Și după Marele Război Patriotic, Moscova a preferat să coopereze cu Finlanda prosovietică, deși nu socialistă. Prin urmare, pentru a nu irita Helsinki și pentru a nu le aminti finlandezilor-kareliani sovietici de Finlanda rudă, mai ales cu un nivel de viață capitalist de multe ori înalt, statutul republicii a fost coborât la fosta - ASSR. Și cuvântul „finlandez” a fost eliminat cu grijă din nume. Singurul lucru care mai amintește Moscovei de această republică este pavilionul „Karelo-Finish SSR” păstrat la VDNKh. Dar nu există nimic karelian-finlandez în expunerea sa din 1958...

Sursa: <https://topwar.ru/202168-reparatii-50-h-godov-tak-my-uhodili-iz-finlandii.html>

Dynamic Messenger 22 – Sistemele „Fără echipaj” execută acțiuni împreună cu cele „Cu echipaj”



La Centrul de Experimentare Operațională Maritimă (CEOM) din Troia, Portugalia, Ziua Vizitatorilor Distinși a marcat sfârșitul REPMUS22 și începutul Dynamic Messenger 2022 (DYMS22), care are loc în perioada 25-30 septembrie 2022, în zonele de exerciții portugheze din Atlanticul de Nord. Exercițiile REPMUS22 și DYMS22 prezintă oportunități de testare a interoperabilității noilor sisteme

maritime fără pilot, asigurându-se că Aliații pot lucra împreună pentru a contracara provocările de securitate actuale și viitoare. Peste două săptămâni în septembrie, REPMUS22 s-a concentrat pe testare și antrenament și integrarea noilor tehnologii în domeniul maritim. DYMS22, care începe

pe 25 septembrie, urmează exemplul, cu accent pe pregătirea operațională practică cu noile tehnologii maritime și pregătirea. Dynamic Messenger este primul exercițiu de experimentare operațional complet al NATO care se concentrează în mod special pe integrarea sistemelor fără pilot în domeniul maritim și a grupurilor operaționale NATO pe mare, cu peste 18 nave, 48 de mijloace fără pilot și 1500 de personal din 16 națiuni NATO care participă. MARCOM a angajat, de asemenea, două dintre Grupurile Navale Permanente ale NATO să sprijine această inițiativă de experimentare operațională. De-a lungul lunilor de planificare, scenariile create alături de industrie și mediul academic sunt testate, utilizând atât tehnologie bine stabilită, cât și tehnologie de ultimă oră. Aceste scenarii includ subiecte precum lupta împotriva minelor, protecția porturilor, combaterea amenințărilor submarine convenționale și abordarea amenințărilor asimetrice, cum ar fi terorismul. „Ne bazăm în mod natural pe succesul REPMUS ca un exercițiu bine stabilit și acum facem următorul pas în integrarea acestor capacități în platformele noastre pe mare. Asta conduce la tactici, antrenament, proceduri, educație și doctrina pe care o urmăm. Experimentarea este un accelerator pentru a ne asigura că gândim înainte și rămânem înainte.” Allied Command Transformation (ACT) joacă un rol esențial în ghidarea experimentării și valorificarea oportunităților unice prezentate de structura exercițiului. Activitatea desfășurată de ACT până în prezent promovează lecțiile învățate, ajutând la introducerea produselor minime viabile pentru conștientizarea situației maritime și oferind expertiză pentru analiza și evaluarea experimentelor. OPV spaniol „Audaz” și două USV-uri în același pătrat (foto marinei spaniole) „Exerciții de genul acesta pot contribui la prezentarea oportunităților aliaților pentru a vedea unde ar putea dori să investească în viitor. Încercăm întotdeauna să privim înainte și să ne asigurăm că menținem acel avantaj competitiv și că adoptăm noile tehnologii atunci când este momentul potrivit pentru alianță.” DYMS22, oferă personalului NATO o oportunitate de a lucra alături de sectorul privat și mediul academic, utilizând tehnici flexibile de experimentare operațională pentru a verifica și evalua rapid o serie de beneficii pe care soluțiile potențiale le pot oferi dezvoltării capacităților. Exercițarea cu un accent deliberat pe experimentarea operațională permite colectarea de date, care își găsesc drumul în ciclul de dezvoltare a capacităților care îi va informa apoi pe Aliații NATO cum ar putea lucra împreună fără probleme în toate domeniile pentru a descuraja agresorii și a apăra Alianța, azi și în viitor. Deși nu există un CONOPS ferm privind rolul sistemelor fără pilot în războiul naval, vedem mai multe aplicații în fiecare zi. Vehiculele aeriene fără pilot au fost folosite de mai multe marine pentru misiuni ISR, precum și pentru operațiuni de lovitură mai mici. Războiul ruso-ucrainean a fost primul teatru care a observat eficiența acestor sisteme într-un conflict deplin. Dronele TB2 Bayraktar fabricate în Turcia au avut mare succes împotriva navelor mici de patrulare ale Flotei ruse de la Marea Neagră, iar colaboratorul Naval News și analist OSINT H. I. Sutton a analizat recent o navă de suprafață fără pilot folosită de Ucraina împotriva forțelor ruse. Acestea sunt semnele clare că vom vedea mai des efectul fără pilot în războiul naval în viitor. Una dintre cele mai importante etape ale utilizării mijloacelor fără pilot pe câmpul de luptă este integrarea acestora în flotele pentru operațiuni, și anume formarea în echipă cu echipaj și fără pilot. Deși tehnologia sistemelor fără pilot nu este încă la apogeu, acestea sunt suficient de utile pentru a sprijini combatanții pe teren. U.S. Navy a lucrat la acest concept și a exersat mai multe aplicații în exercițiile Unmanned Battle Problem. Deși au existat mai multe exerciții cu sisteme fără pilot, precum REPMUS sau IMX, Dynamic Messenger sprijină integrarea activelor fără pilot în flotele din structura NATO.

Pentru că DYNAMIC MESSENGER (DYMS) este primul dintr-o serie anuală de exerciții de experimentare, aflate în proprietatea comună a Comandantului Maritim NATO (MARCOM) și a

Comandamentului Aliat pentru Transformare (ACT). 2022 va fi prima iterație a acestui exercițiu, care este conceput pentru a permite OPEX la scară largă în care comunitățile operaționale NATO (nări și entități NATO) lucrează împreună cu industria și academia pentru a dezvolta concepte și doctrină operaționale și pentru a promova integrarea sistemelor maritime fără pilot. (MUS) în operațiunile NATO utilizând forțele maritime permanente ale NATO. (SNMG 1 și SNMCMG 1). În timpul exercițiului, mijloacele fără pilot vor fi utilizate în concepția MUS în următoarele zone de misiune de luptă: Războiul Minelor Protecția forței și a portului Activitate de supraveghere maritimă în sprijinul operațiunilor de securitate maritimă (inclusiv ASW) Atacul amfibian Ar fi interesant de observat colaborarea sistemelor fără pilot cu grupurile maritime, deoarece deschide o nouă poartă către viitorul război naval.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/dynamic-messenger-22-unmanned-systems-meet-manned-assets/>

Marina SUA acceptă livrarea unei noi nave de luptă

Marina SUA a acceptat livrarea viitorului USS Cooperstown (LCS 23) la șantierul naval Fincantieri Marinette Marine din Marinette, Wisconsin, pe 20 septembrie.

Nava este cea de-a 12-a navă de luptă (LCS) din varianta Freedom, proiectată și livrată de echipa industrială condusă de Lockheed Martin. Livrarea marchează transferul oficial al navei de la constructor naval la Marina. După livrare, nava va pleca pentru o ceremonie de punere în funcțiune în New York City, înainte de a tranzita către portul său de origine din Mayport, Florida.

„Astăzi marchează o piatră de hotar semnificativă în construcția de nave în viața viitorului USS Cooperstown, „America’s Away Team”, o navă excepțională și cel mai recent membru în arsenalul Marinei care desfășoară operațiuni pe tot globul.” A declarat căpitanul Andy Gold, manager de program PMS 501 (Littoral Combat Ships).

LCS 23 este a doua navă cu varianta Freedom echipată cu corecția combinată a treptei care va permite operațiuni fără restricții. Corecția abordează un defect la nivel de clasă, care a fost identificat deoarece flota a desfășurat aceste nave în număr mai mare. Viitorul USS Cooperstown va fi prima navă care va onora satul Cooperstown din județul Otsego, New York. Satul este situat la capătul sudic al lacului istoric Otsego, în regiunea centrală a statului. Cooperstown, New York, găzduiește National Baseball Hall of Fame and Museum, care este sursa motto-ului navei, „America’s Away Team”. Mai multe nave din varianta Freedom sunt în construcție la șantierul naval Fincantieri Marinette Marine din Marinette, Wisconsin. Viitorul USS Marinette (LCS 25) este programat pentru livrare la începutul anului 2023. Nave suplimentare aflate în diferite stadii de construcție includ viitoarele nave USS Nantucket (LCS 27), USS Beloit (LCS 29) și USS Cleveland (LCS 31). LCS 31 va fi ultima variantă LCS Freedom. Clasa LCS este acum a doua cea mai mare clasă de nave de suprafață în producție. Viitorul USS Cooperstown este al patrulea LCS livrat în anul fiscal 2022, după livrările USS Minneapolis-Saint Paul (LCS 21) cu varianta Freedom, USS Canberra (LCS 30) și varianta Independence USS Santa Barbara (LCS 32). LCS este o platformă rapidă, agilă, axată pe misiuni, concepută pentru a funcționa în medii apropiate de țărm și oceane deschise, capabilă să învingă amenințările de coastă din secolul XXI, cum ar fi minele și ambarcațiunile mici care roiesc. Navele sunt capabile să sprijine prezența înainte, securitatea maritimă, controlul maritim și descurajarea. „Aștept cu nerăbdare să o văd pe Cooperstown să facă față cu navele ei surori în Mayport pentru a-și aduce capacitățile de slugging flotei.” a spus Gold.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/us-navy-accepts-delivery-of-23rd-littoral-combat-ship/>

Costul țintei IMO 2050 ar putea atinge 1,4 trilioane de dolari

Industria de transport maritim internațional necesită cheltuieli de capital uimitoare de 1,4 trilioane de dolari pentru a obține o reducere cu 50% a emisiilor până în 2050, potrivit unui nou raport al companiei de consultanță maritimă britanică UMAS. Finanțarea a fost identificată ca una dintre provocările majore în decarbonizarea transportului, iar raportul Climate Action in Shipping sugerează că industria trebuie să găsească modalități de a strânge 1-1,4 trilioane de dolari în capital pentru a îndeplini obiectivele de decarbonizare ale Organizației Maritime Internaționale (IMO) în 2050. Majoritatea investiției, de 87 la sută, ar fi necesară pentru proiectele din amonte. OMI a adoptat o strategie de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) de la navele internaționale, cu scopul de a reduce emisiile totale anuale de GES cu cel puțin 50% până în 2050, comparativ cu 2008. Aproximativ 14 țări, inclusiv SUA și Regatul Unit, au stabilit un obiectiv mai ambițios de eliminare completă a emisiilor de transport maritim până în 2050. Raportul, care evaluează progresul în atingerea obiectivului de a avea carburanți scalabili cu emisii zero (SZEF) să constituie cinci procente din carburanții pentru transport maritim internațional până în 2030, constată că industria înregistrează progrese către obiectivele neutre din punct de vedere al emisiilor de carbon în domenii precum tehnologia și furnizarea pentru SZEF, finanțarea, politică și cerere. „În general, s-au înregistrat progrese semnificative în ceea ce privește angajamentele care încep să fie transformate în acțiuni prin crearea de standarde, îmbunătățiri ale transparenței și colaborări între lanțuri valorice, reunite pentru a testa și demonstra demonstrații pilot”, se arată în raport. Pentru a pune industria pe o traiectorie ambițioasă, cu emisii zero, aliniată la 1,5 °C, trebuie să treacă de la utilizarea combustibililor fosili susținuți de tehnologia și infrastructura necesare pentru a produce SZEF în condiții de siguranță, inclusiv distribuție, depozitare și bunkerare. „Livrarea se află în prezent doar în primele etape ale unei tranziții de combustibil – faza de „aparitie”. Sunt necesare acțiuni multiple pentru adoptarea de cinci procente a SZEF în diferite pârgii de schimbare și diferiți actori”, notează acesta. Țintele cheie, în conformitate cu obiectivele SZEF pentru 2030, care au înregistrat progrese în domeniul tehnologiei și aprovizionării, includ 20 de porturi mari care oferă acum bunkerare SZEF, investiții în cel puțin 210 unități de producție și nave noi care sunt fie cu combustibil dublu, fie pregătite pentru SZEF. În ceea ce privește finanțarea, industria trebuie să se angajeze să investească aproximativ 40 de miliarde de dolari anual până în 2030 pentru instalațiile de bunkerare și producție SZEF. S-au realizat progrese în finanțarea navelor, în special prin dezvoltarea Principiilor Poseidon, care au 28 de semnatori și reprezintă peste 50% (185 miliarde de dolari) din finanțarea datoriei de transport maritim. La cerere, se înregistrează progrese, marii cumpărători de marfă din sectorul containerelor care se angajează să cumpere mărfuri cu emisii zero de cinci milioane de TEU până în 2030.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/umas-cost-of-imo-2050-target-could-reach-1-4-trillion>

Directorul șantierului naval indian ABG Shipyard a fost arestat într-un caz de fraudă bancară de 2,8 miliarde de dolari

Fostul șef al constructorului naval indian ABG Shipyard a fost arestat sub acuzația de implicare într-o fraudă bancară care a stabilit record. Rishi Agarwal, fostul președinte și director general al ABG, este acuzat că a împrumutat 2,8 miliarde de dolari în scopuri corporative, apoi a plătit banii companiilor afiliate pentru câștig personal. Un audit efectuat de Ernst & Young a găsit dovezi ale unei scheme frauduloase de lungă durată din 2012-2017 care implică „deturnare de fonduri, deturnare și încălcare penală a încrederii”. Este cel mai mare caz de fraudă bancară din istoria Indiei. Mai mulți ofițeri ABG, inclusiv Agarwal, ar fi luat împrumuturi de la 28 de bănci și au transformat banii împrumutați în avere personală printr-o rețea de 98 de companii afiliate. ICICL, care a condus consorțiul bancar care sprijină șantierul, ar fi datorat aproximativ 860 de milioane de dolari. „Agarwal a fost chemat miercuri la interogatoriu la sediul CBI, în timpul căruia ofițerul de anchetă a bănuit că nu a cooperat la anchetă și a fost evaziv în răspunsuri, după care a fost arestat”, a declarat un Biroul Central de Investigații Indian (CBI). a declarat purtătorul de cuvânt pentru Indian Express. Pe parcursul perioadei în cauză, ABG a rămas în urmă cu plățile dobânzilor și a trebuit să încheie un acord de restructurare cu creditorii săi, pe care apoi nu l-a respectat. A fost identificat pentru procedura de faliment de către Reserve Bank of India la sfârșitul anului 2017, iar activele sale sunt înghețate și scoase la licitație. Procesul de eliminare a activelor este în curs de desfășurare. Vineri, Welspun Corporation a câștigat o licitație pentru proprietatea ABG din Dahej, Gujarat. A plătit 659 de milioane plus taxe pentru 160 de acri de spațiu în curte și aproximativ 150.000 de tone de nave învechite și fier vechi. În total, Direcția de aplicare a Ministerului de Finanțe din India a înghețat terenuri și alte active evaluate la un total de aproximativ 340 de milioane de dolari în legătură cu acest caz.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/indian-shipyard-exec-arrested-in-2-8b-bank-fraud-case>

Marco Polo vizează piața eoliană offshore cu Newbuild CSOV

Marco Polo Marine din Singapore dorește să valorifice piața de energie eoliană offshore din Asia-Pacific, în expansiune rapidă, după ce a dezvoltat planurile de a construi, deține și opera o nouă navă de operare a serviciului de punere în funcțiune (CSOV). Compania a anunțat că construcția navei de 60 de milioane de dolari este de așteptat să fie finalizată în primul trimestru al anului 2024 și va fi finanțată prin resursele existente și împrumuturi de la instituțiile financiare. Nava va fi primul CSOV care va fi proiectat în Asia. Decizia de a investi în navă vine după ce compania a dezvoltat proiectele în martie a acestui an și a primit un interes puternic din partea dezvoltatorilor de parcuri eoliene offshore. Investind în CSOV, Marco Polo intenționează să valorifice cererea în creștere pentru nave de sprijin necesare pentru a deservi industria în plină expansiune a parcurilor eoliene offshore din regiunea Asia-Pacific, despre care se estimează că va depăși Europa, Orientul Mijlociu și Africa (EMEA) în capacitatea instalată în următorii 15 ani. Potrivit Global Wind Energy Council's Global Wind Report 20221, piața globală anuală offshore este de așteptat să crească cu 49% de la 21,1 GW în 2021 la 31,4 GW în 2026. Regiunea Asia-Pacific a preluat conducerea în dezvoltarea energiei eoliene la nivel mondial anul trecut și a reprezentat 84% din noile instalații offshore din întreaga lume în 2021. În afara Chinei, Taiwan este una dintre piețele eoliene offshore cu cea mai rapidă creștere din regiune și este de așteptat să adauge 6,6 GW de capacitate eoliană offshore până în 2026. Vietnam, Coreea de Sud și Japonia au, de asemenea, planuri ambițioase de dezvoltare a resurselor eoliene offshore, cu planuri de a adăuga 2,2 GW. GW, 1,7 GW și, respectiv, 1 GW de energie eoliană offshore până în 2026. „Am observat că

industria continuă să se confrunte cu o penurie de CSOV la nivel global, iar tarifele charter continuă să crească, precum și nevoia de a combate schimbările climatice. Suntem optimiști în ceea ce privește capacitatea de a răspunde cererii în creștere pentru acest tip de navă”, a declarat Sean Lee, CEO Marco Polo Marine. CSOV va fi utilizat în lucrările de punere în funcțiune în timpul construcției parcurilor eoliene offshore, precum și în operațiunile de întreținere a acestora. Echipat cu cea mai recentă pasarelă compensată de mișcare de la mers la lucru pentru transferul sigur al personalului de la navă la turbine, are și o macara compensată de mișcare 3D pentru a facilita transferul de marfă. Nava va fi, de asemenea, echipată cu sisteme hibride de stocare a energiei pe bază de baterii, care vor reduce emisiile de carbon cu până la 15 până la 20 la sută. Este conceput pentru a fi gata pentru metanol. Potrivit Clarksons, navlositorii pentru navele de sprijin eolian offshore au început să securizeze nave mai devreme și pentru mai mult timp din cauza preocupărilor tot mai mari cu privire la lipsa de nave adecvate pentru a face față creșterii pieței parcurilor eoliene offshore. În special, CSOV-urile au înregistrat rate de utilizare și de zi mai ridicate în toate regiunile din cauza cererii mai mari atât din partea surselor regenerabile, cât și din sectorul petrolului și gazelor, precum și a unei creșteri a prețurilor pentru navele de construcție nouă. În sectorul eolian offshore, construcția de noi proiecte, precum și proiectele în apropierea datei finale de punere în funcțiune au determinat cererea de CSOV, ceea ce a dus la o lipsă de disponibilitate pentru nave. O altă firmă din Singapore, Cyan Renewables, își propune să devină primul proprietar de nave eoliene pur-play din Asia. Compania își propune să investească 1 miliard de dolari într-o flotă de nave eoliene offshore în următorii trei ani, care să includă straturi de cabluri, nave de operare a serviciilor și nave de instalare a turbinelor eoliene.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/marco-polo-targets-wind-farms-with-newbuild-csov>

Nivelul apei din Rin din Germania se menține peste nivelurile de criză

Adâncimile apei de pe râul Rin din Germania au scăzut după vremea uscată în această săptămână, dar rămân cu mult peste minimele de criză din această vară, au declarat vineri brokerii de nave și comercianții de mărfuri. Sunt așteptate ploi în zonele de captare a râurilor din sudul Germaniei în weekend și săptămâna viitoare, ceea ce este de așteptat să ridice din nou nivelul apei, au spus aceștia. Săptămânile de temperaturi ridicate și precipitații reduse în august au redus nivelul apei arterei comerciale, provocând întâzieri la transport și crescând costurile de transport. Au existat temeri că întreruperea ar putea afecta chiar și creșterea economică generală a Germaniei.

Nivelul de referință al apei la pragul Kaub de lângă Koblenz a fost vineri la 1,13 metri, în scădere de la 1,39 metri luni. Dar aceasta este o îmbunătățire uriașă față de doar 32 de centimetri în august, care a cauzat perturbări semnificative ale transportului. Navele au nevoie de o linie de plutire de referință Kaub de aproximativ 1,5 metri pentru a naviga complet încărcate. Apele puțin adânci după caniculă și seceta din această vară au determinat unele nave de marfă să navigheze cu aproximativ 25% din plin în august, crescând costurile pentru proprietarii de mărfuri care aveau nevoie de mai multe nave pentru a-și livra mărfurile. Navele sunt acum capabile să navigheze cu încărcături mai mari, iar prețurile pentru transportul fluvial au scăzut de la vârf, au spus brokerii. Prețurile spot pentru o barjă cisternă cu lichide de la Rotterdam la Karlsruhe la sud de Kaub au fost de aproximativ 68 de euro pe tonă vineri, în scădere de la aproximativ 69 de euro pe tonă la sfârșitul săptămânii trecute. Prețurile au atins vârfuri de aproximativ 118 de euro pe tonă în august, față de aproximativ 20 de euro pe tonă în iunie, înainte ca nivelul apei să scadă, au spus brokerii.

Rinul este o rută importantă de transport maritim pentru mărfuri, inclusiv cereale, minerale, cărbune și produse petroliere, inclusiv ulei pentru încălzire.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/depleted-rhine-water-level-germany-holds-499693>

Marina thailandeză cumpără drone aeriene pentru a-și patrula mările

Thailanda a semnat un contract pentru a cumpăra Hermes 900 de vehicule aeriene fără pilot (UAV) produse de compania israeliană de electronice de apărare Elbit Systems pentru 4 miliarde de baht (107,67 milioane de dolari), a anunțat miercuri marina thailandeză. Marina nu a spus în declarația sa câte drone va cumpăra, dar a spus că a fost stabilit un buget pentru achiziționarea sistemului pe o perioadă de patru ani, între 2022 și 2025. Marina thailandeză a spus că dronele vor fi folosite pentru a patrula marea pentru a proteja suveranitatea maritimă a țării, rutele de transport maritim și pentru a ajuta la operațiunile de salvare pe mare. Hermes 900 este o dronă de dimensiuni medii, care are rezistența de a zbura timp de peste 36 de ore și până la 30.000 de picioare (9.144 m) și poate transporta o sarcină utilă maximă de 350 kg (771,62 lb), conform site-ului companiei. Sistemul de drone este utilizat în multe țări, inclusiv Filipine, Elveția, Uniunea Europeană și Canada. În 2017, armata thailandeză a achiziționat drone Hermes 450 de la Elbit Systems, modelul anterior Hermes 900.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/thai-navy-buys-aerial-drones-patrol-seas-499630>