

## MS DAILY BRIEF – 6 septembrie 2022

### Cuprins

MS DAILY BRIEF – 6 septembrie 2022 .....	1
România, cu ochii pe Brazilia. Primul submarin francez din clasa Scropene a fost livrat Marinei braziliene (Video) .....	1
Semnale pozitive în relațiile turco-israeliene. Pentru prima dată în ultimii 10 ani, o navă de luptă turcă a acostat într-un port israelian.....	2
Unde merg navele cu cereale ucrainene.....	3
Super Typhon perturbă transportul asiatic și închide șantierele navale coreene .....	5
Unul dintre cei mai mari stivuitori din portul Klaipeda și-a oferit capacitatea pentru cerealele ucrainene .....	6
Exporturile ucrainene au crescut cu un sfert în august datorită deblocării porturilor.....	6
Marina SUA nu va găsi o modalitate de a trimite primul portavion nuclear din lume „în ultima sa călătorie” .....	7
Compania ucraineană de transport maritim al Dunării intenționează să coopereze cu cei mai mari operatori logistici ai Dunării PJSC .....	8
Primele trei UAS SMDM cu aripă fixă au fost livrate Marinei Franceze. ....	9
Rusia a lansat un nou serviciu de livrare de mărfuri din Turcia .....	10
O nava azeră a transportat marfă din Asia Centrală în Europa pentru prima dată.....	10
Navele de război chineze și rusești organizează exerciții cu trageri reale în largul Japoniei, ca parte a exercițiului Vostok 2022 .....	10

### **România, cu ochii pe Brazilia. Primul submarin francez din clasa Scropene a fost livrat Marinei braziliene (Video)**

Livrarea către Marina braziliană a submarinului Riachuelo din clasa Scorpene. Foto: Naval Group  
România privește cu atenție programul de înzestrare al Braziliei cu submarine franceze din clasa Scorpene, în contextul în care țara noastră și-a manifestat intenția de a achiziționa același tip de submarine.

În cursul săptămânii trecute Marinei braziliene i-a fost livrat primul submarin francez din clasa Scorpene. Brazilia a comandat patru astfel de nave în programul ProSub.

Primul submarin livrat poartă numele de Riachuelo și a fost lansat la apă în 2019.

Nava a trecut cu succes toate testele.

Submarinul a fost construit în întregime în Brazilia, în baza unui acord de cooperare între compania locală Itaguaí Construções Navais (ICN) și gigantul francez Naval Group. Transferul de tehnologie și construcția s-au realizat la baza Itaguaí.

Contractul a fost atribuit în 2009 către francezi și a inclus și construcția unei baze navale și a unui șantier naval în Brazilia.

Valoarea întregului programului de înzestrare cu submarine din clasa Scorpene este estimată la 6.7 miliarde de euro.

## **România a anunțat și ea oficial că intenționează să achiziționeze submarine franceze Scorpene**

Țara noastră și-a manifestat și ea intenția cu privire la aceste nave. Ministrul Vasile Dîncu a confirmat că România a transmis Franței o scrisoare de intenție în acest sens.

Desigur, demersul e unul formal, procesul fiind lung și complicat, însă reprezintă un prim pas pentru înzestrarea cu acest tip de armă.

Ministrul Vasile Dîncu a mai precizat că inițial MAPN s-a gândit la două astfel de submarine. Nu există o decizie finală în privința numărului de nave pe care România ar vrea să le achiziționeze.

În paralele oficialii au dat asigurări că programul „Corveta multifuncțională” nu e influențat de intenția de înzestrare cu submarine și așteaptă ca Asocieria dintre Naval Group și Șantierul Naval Constanța să ajungă la un acord pentru semnarea contractului și demararea construcției celor patru corvete din clasa Gowind 2500.

Dimensiunea submarinelor din clasa Scorpene variază între șaiszeci și șaptezeci de metri, iar prețul se apropie de jumătate de miliard de euro. Sunt submarine din noua generație, fabricate de Naval Group din Franța în colaborare cu compania spaniolă Navantia. Marocul a cumpărat de la compania franceză asemenea nave. India, Brazilia, Chile și Malaezia au achiziționat și ele o serie de submarine din această clasă.

Sursa: [https://www.defenseromania.ro/romania-cu-ochii-pe-brazilia-primul-submarin-francez-din-clasa-scorpene-a-fost-livrat-marinei-braziliene-video\\_618021.html](https://www.defenseromania.ro/romania-cu-ochii-pe-brazilia-primul-submarin-francez-din-clasa-scorpene-a-fost-livrat-marinei-braziliene-video_618021.html)

## **Semnale pozitive în relațiile turco-israeliene. Pentru prima dată în ultimii 10 ani, o navă de luptă turcă a acostat într-un port israelian**

O navă de război turcă a acostat în Israel într-o prima vizită de acest fel efectuată în mai bine de un deceniu. Relațiile dintre cele două state dau astfel semne concrete de îmbunătățire după ce au fost puternic afectate din cauza disensiunilor privind cauza palestiniană.

Fregata turcă (TGC) Kemalreis (F-247, clasa Barbaros) a acostat sâmbătă în portul Haifa, ca parte a manevrelor NATO în Marea Mediterană, a declarat un oficial turc neprecizat. De asemenea, partea israeliană a confirmat că Ankara a înaintat o cerere preliminară pentru ca echipajul său să poată debarca pe durata staționării navei.

Un reprezentat portuar din Haifa a declarat că este pentru prima dată din 2010 când o navă turcă vizitează portul.

Relațiile bilaterale au fost rupte în martie 2010, după ce Israelul a atacat convoiul naval internațional cu ajutoare umanitare destinate palestinienilor din Fâșia Gaza, condus de o navă turcă. Zece turci au fost uciși de marinarii israelieni în acel incident. Consiliului de Securitate al Națiunilor Unite a condamnat la acel moment atacul marinei israeliene și a cerut ridicarea blocadei impuse Fâșiei Gaza, deși reprezentanții statului evreu au acuzat că forțele israeliene au fost atacate de activiști în momentul în care au urcat la bordul navelor pentru efectuarea verificărilor de rutină.

În toată această perioadă, Israelul a ridicat la rândul său obiecții față de găzduirea de către Turcia a membrilor organizației Hamas, o mișcare islamistă palestiniană asimilată grupărilor teroriste de către Occident.

Dar cele două țări și-au ajustat semnificativ pozițiile în ultimele luni, afișând intenții reciproce de redresare a relațiilor, energia devenind un domeniu cheie pentru preconizata cooperare. În acest context, este de așteptat ca acestea să numească în curând noi ambasadori.

Sursa: [https://www.defenseromania.ro/semnale-pozitive-in-relatiile-turco-israeliene-pentru-prima-data-in-ultimii-10-ani-o-nava-de-lupta-turca-a-acostat-intr-un-port-israelian\\_618018.html](https://www.defenseromania.ro/semnale-pozitive-in-relatiile-turco-israeliene-pentru-prima-data-in-ultimii-10-ani-o-nava-de-lupta-turca-a-acostat-intr-un-port-israelian_618018.html)

## Unde merg navele cu cereale ucrainene

Secretarul general al ONU a numit acordul privind exportul de cereale ucrainene din porturile blocate de Rusia „un acord pentru întreaga lume”. Vorbind la Istanbul pe 22 iulie, António Guterres a spus că Inițiativa pentru cereale la Marea Neagră va aduce ajutor „celor mai vulnerabili oameni aflați în pragul înfometării”, scrie BBC News. Acordul, negociat separat cu Rusia și Ucraina în iulie, a permis navelor care transportau alimente ucrainene atât de necesare să părăsească porturile Ucrainei la Marea Neagră pentru prima dată de la războiul total declanșat de Federația Rusă. În cursul lunii, peste 50 de nave au părăsit porturile ucrainene, contribuind la exportul a peste 1,2 milioane de tone de cereale și alte produse alimentare. Războiul aflat în desfășurare în vecinătate nu a afectat încă operațiunile de export și tot mai multe nave iau parte la el.

### Dar unde se duce mâncarea asta?

ONU a susținut că acordul este necesar pentru a preveni foametea pentru milioane de oameni. Cu toate acestea, până acum, aspectul său umanitar rămâne foarte modest. Prima navă de ajutor alimentară a Programului Alimentar Mondial (PAM) tocmai a sosit la destinație. Vrachierul Brave Commander transportă 23.000 de tone de grâu destinat comunităților sărace din sudul Etiopiei. A părăsit portul ucrainean Yuzhny pe 16 august și tocmai a acostat în Djibouti. WFP a echipat o a doua navă, MV Karteria. Este încărcat și gata să livreze 37.000 de tone de grâu în Yemen, unde este mare nevoie de el. Oficialii agenției speră că vor urma mai multe. Dar asta este destul de puțin.

### Куда до сих пор направлялись украинские зерновозы?

Количество судов, выходящих из украинских портов, и их предполагаемые маршруты



Источник: ООН, 29 августа

BBC

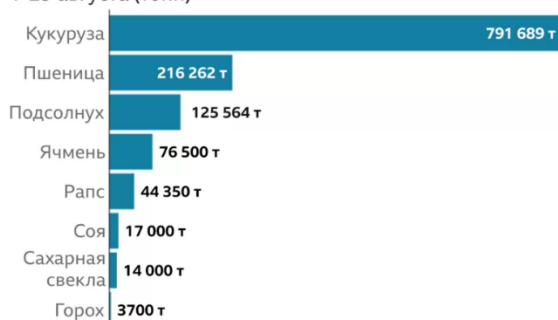
În 2021, PAM a distribuit 4,4 milioane de tone de ajutor alimentară la nivel mondial. Două treimi dintre ei au venit din Ucraina. Oficialii ONU recunosc că începutul este modest, dar oferă o viziune mai largă asupra situației. „Nu confundați ceea ce facem cu deschiderea generală a porturilor și inundarea pieței cu această cantitate extraordinară de cereale”, spune Greg Barrow, oficial înalt la Programul Alimentar Mondial al ONU.

Revenirea cerealelor ucrainene pe piața internațională a adus, desigur, o ușurare considerabilă lumii. „Aceasta este o veste bună pentru agricultura irlandeză”, spune John Bergin, director comercial al R&H Hall, principalul importator de cereale pentru hrana animalelor din Irlanda. Navi Star, care a sosit recent în portul Foynes de pe coasta de vest a Irlandei cu 33.000 de tone de porumb la bord, a fost așteptat cu nerăbdare aici. Pe 24 februarie, ziua în care a început invazia rusă, nava era sub încărcare în Ucraina. "Dimineața, când a început războiul, această navă avea 28.000 de tone de marfă", își amintește Bergin. "Furnizorul nostru nu a scos niciodată nava pe mare. Apoi portul a fost minat și totul s-a blocat." Exporturile ucrainene atinge vârful de obicei între decembrie și aprilie. Războiul l-a redus aproape la nimic. Prețurile cerealelor, care au crescut deja din cauza pandemiei de coronavirus și a secetei din alte țări, au crescut brusc, dar au scăzut din nou recent. „Înainte de conflict, prețurile medii de export erau cu aproximativ 30-40% mai mari”, spune Alexander Karavaytsev, economist senior la International Grains Council. „Acum sunt cu doar 8% mai mari, așa că putem spune că au scăzut semnificativ”.

O parte din scăderea prețurilor se datorează factorilor sezonieri pe măsură ce recolta emisfera nordică, dar reacția psihologică la deblocarea aprovizionării de la unul dintre cei mai mari producători de cereale din lume nu este o importanță mică. „Oferă pieței o oarecare stabilitate”,

## Что везут корабли, покидающие Украину?

Грузы, отправленные из украинских портов, 1-29 августа (тонн)



Источник: ООН, 29 августа

BBC

armatorii sunt îngrijorați de potențialele pericole asociate cu trimiterea navelor într-o zonă de război. Această nervozitate ar putea împiedica Ucraina să atingă nivelul de venituri din export necesar pentru economia sa distrusă.

## Украина – крупный поставщик ключевых культур

% доля мирового экспорта, 2019 г.



Источник: Our World in Data, Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН.

BBC

spune Bergin. Pe măsură ce silozurile de cereale goale și navele deturnate anterior pleacă în mare, sursele din industrie încep să sperie că situația se va îmbunătăți în continuare. „Există un optimism din ce în ce mai mare că fluxul de mărfuri agricole va continua”, spune un purtător de cuvânt al Viterra, un exportator de cereale și semințe oleaginoase cu o prezență semnificativă în Ucraina. „Proprietarii de nave sunt gata să intre în porturile ucrainene dacă pasajele sunt încă sigure”. Și dacă nu? În ciuda acordului din iulie de la Istanbul, costul navlosirii navelor este încă aproape dublu față de cel dinainte de război -

„Ucrainenii vor să exporte 5 milioane de tone pe lună”, spune Brigitte Diakun, analist de date la Lloyd’s List. „Este un scenariu destul de ambițios”. Deocamdată, companiile maritime mai mici, multe dintre ele turcești, par dispuse să-și asume riscul. Dar mulți jucători importanți la nivel mondial își așteaptă încă timpul. „Ei vor să facă din siguranța navelor și siguranța echipajului prioritatea lor principală”, spune Nidaa Bakhsh, reporter senior de piață la Lloyd’s List. „Și nu pot garanta că navele și echipajele vor fi în siguranță”. Timpul se

scurge. Acordul, intermediat de ONU și Turcia, este valabil doar 120 de zile. În principiu, poate fi prelungit la jumătatea lunii noiembrie, dar numai cu acordul reciproc al Ucrainei și Rusiei. Pentru Națiunile Unite, care a acordat atâta importanță succesului acordului, încetarea acestuia în doar patru luni ar fi catastrofală. „Lumea va avea dificultăți dacă această piață se va închide din nou”, spune Greg Barrow de la WFP. Tranzacțiile cu cereale se încheie de obicei pe o perioadă de 18 luni până la doi ani înainte. Deoarece nimeni nu poate prezice starea economiei ucrainene în 2023-2024, va dura mult timp până când acest nivel de încredere va reveni. Apropos, ce s-a întâmplat cu Razoni, prima navă care a părăsit Ucraina în fața camerelor și aplauze la începutul lunii august? Pe lista de verificare a ONU, destinația navei este încă „TBD” (de stabilit). Cu alte cuvinte, 26 de mii de tone de porumb de la bord nu au ajuns niciodată la Tripoli, unde se îndrepta inițial nava. Când cumpărătorul a respins transportul, invocând aparent probleme de calitate, Razoni a continuat pe estul Mediteranei, în cea mai mare parte a drumului cu transponderul oprit - adică clar nedorind ca traseul său să fie urmărit. Drept urmare, a descărcat cea mai mare parte a încărcăturii în portul sirian Tartus. Nu este nimic ilegal în a livra alimente în Siria și nu este nimic neobișnuit în schimbarea rutei unei nave. Dar călătoria clandestină a lui Razoni arată clar că, în lumea comerțului cu cereale, nu poți fi întotdeauna sigur unde va ajunge un anumit transport.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193973>

## Super Typhon perturbă transportul asiatic și închide șantierele navale coreene

Un super taifun masiv se deplasează spre nord de-a lungul coastei asiatice, perturbând transportul, călătoriile aeriene și afacerile. Coreea de Sud se pregătește pentru o lovitură directă a taifunului Hinnamnor, după ce acesta a întrerupt operațiunile în marile porturi maritime ale Chinei, iar furtuna va continua să afecteze nordul Japoniei și Rusiei. Fiind numit de metodologi cea mai puternică furtună globală din acest an, taifunul s-a format la nord de Filipine și, în weekend, a ocolit spre est Taiwan și Coasta Chinei. Deși este doar o furtună de categoria a treia, serviciile meteorologice notează diametrul mare al furtunii. Ultimele rapoarte îl situează pe Hinnamnor la aproximativ 200 de mile marine sud-vest de Busan, Coreea de Sud, mișcându-se cu o viteză de peste 20 mph. Furtuna a continuat să se deplaseze nord-nord-vest, înălțimea valurilor pe ocean fiind raportată în prezent la 41 de picioare. Vânturile ating în prezent 115 mph, ceea ce este ușor în scădere față de viteza maximă a vântului de 125 mph raportată duminică. Ploile s-au răspândit deja în cea mai mare parte a părții de sud a peninsulei coreene, cu rapoarte de inundații și câteva evacuări. Meteorologii avertizează acum despre vânturi foarte puternice și ploi abundente pentru Coreea de Sud. Ei avertizează, de asemenea, cu privire la valuri înalte și o posibilă creștere a tsunami-ului, deoarece furtuna este de așteptat să ajungă luni seară pe insula Jeju și să ajungă la aproximativ 50 de mile de orașul-port Busan, marți dimineața. Oficialii au închis deja portul Busan. Așteptați să simțiți greul furtunii, cei trei mari constructori de nave din Coreea de Sud au pus cu toții echipe și planuri de urgență. Presa coreeană relatează că Korea Shipbuilding & Offshore Engineering a mutat nouă nave în Marea Galbenă începând de vineri. Atât Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, cât și Samsung Heavy Industries sunt, de asemenea, mutate nave în mare și se așteaptă ca toate șantierele navale să suspende operațiunile până la trecerea furtunii. Se pare că multe întreprinderi sud-coreene urmează exemplul, inclusiv producătorii de mașini și tehnologie și industria siderurgică. Cel mai important rafinător din Coreea de Sud, SK Energy, a cerut navelor să rămână pe mare până la trecerea furtunii. Acest lucru vine în timp ce

China lucrează pentru a se recupera după furtuna care a determinat închideri pe scară largă în weekend, când a unsprezecea furtună a sezonului a trecut în larg. Autoritățile maritime din Shanghai au ordonat navelor să se adăpostească, informând că peste 800 de nave au fost mutate din Delta Yangtze. Două dintre cele mai importante porturi de containere din China, Shanghai și Ningbo, ambele și-au suspendat operațiunile, raportându-se că peste 200 de nave au primit ordin să se adăpostească în weekend. Porturile maritime din China nu erau de așteptat să se redeschidă înainte de marți. De asemenea, Japonia ia măsuri de precauție, deoarece se așteaptă ca furtuna să continue pe direcția nordică. Insula sudică Okinawa a început să ordone evacuări. Transportul în Marea Japoniei este, de asemenea, avertizat, în timp ce zborurile din China, Coreea de Sud și Japonia au fost, de asemenea, anulate.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/super-typhon-disrupts-asian-shipping-and-closes-korean-shipyards>

## Unul dintre cei mai mari stivuitori din portul Klaipeda și-a oferit capacitatea pentru cerealele ucrainene

Una dintre cele mai mari companii operare din portul Klaipeda - „Bulk Cargo Terminal” (Birių krovinių terminalas, BKT) - a oferit Ucrainei capacitatea sa de transport de cereale. Potrivit TTS, acționarul principal al BKT Ihor Udovytzkyi (controlează 70%) a raportat acest lucru. „Dacă se ajunge la un acord adecvat între toate părțile interesate, atunci până la recolta din 2023, BKT ar putea manipula aproximativ 10 milioane de tone de cereale ucrainene, sau aproximativ 1 milion de tone pe lună”, a spus Udovytzkyi în comentariile sale. În prezent, 30% din acțiunile BKT aparțin producătorului de îngrășăminte din Belaruskaliy, 65% - direct lui Udovytzkyi și încă 5% direct. Anterior, Udovytzkyi a solicitat Consiliului Concurenței din Lituania (serviciu antimonopol) permisiunea de a cumpăra 30% din acțiunile BKT și de a obține controlul exclusiv asupra companiei. Acordul este de așteptat să fie finalizat până la sfârșitul acestui an. Reamintim că cerealele ucrainene sunt deja exportate în loturi separate prin portul Klaipeda. Prin acest port lituanian este transportat și petrol ucrainean.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193970>

## Exporturile ucrainene au crescut cu un sfert în august datorită deblocării porturilor

Volumul exporturilor ucrainene în august 2022 a crescut cu 25% față de iulie — la 7,29 milioane de tone. Acest lucru a fost raportat de serviciul de presă al Ministerului Economiei, scrie publicația Porta Ukrainy. În termeni monetari, exportatorii au primit 3,36 miliarde dolari - 411 milioane dolari sau cu 13,9% mai mult decât în iulie. Creșterea exporturilor este legată de deblocarea parțială a porturilor din Odesa Mare. Acest lucru a făcut posibilă creșterea semnificativă a volumului exporturilor de mărfuri ucrainene. Ca urmare, transportul prin transport maritim a crescut cu 85% și s-a ridicat la aproape 2,9 milioane de tone. „Ucraina a exportat peste 3 milioane de tone de mărfuri pe calea ferată, 1,36 milioane de tone pe drumuri”, a precizat Ministerul Economiei. Exportatorii primesc cele mai mari venituri din mărfurile exportate pe drum - 1,48 miliarde USD, transportul maritim a oferit 995 milioane USD, transportul feroviar - 788 milioane USD. În nomenclatorul mărfurilor, liderii în ceea ce privește valoarea exportului în luna august au fost: ulei de floarea soarelui — 443 milioane USD. Volumele sale de export au crescut cu 30% la 366.000 de tone. Ucraina a început să exporte mai puține materii prime — semințe de floarea

soarelui și mai multe produse procesate; porumb — 347 milioane USD. Exportul său a crescut cu 31%, până la 1,5 milioane de tone. Acest segment de export a beneficiat cel mai mult de deblocarea porturilor din care au plecat navele încărcate în februarie; rapiță — 305 milioane USD Ucraina a exportat deja 665.000 de tone din această recoltă a noii culturi; grâu — 213 milioane USD În august, Ucraina a exportat de 2,3 ori mai multe cereale decât în iulie, în valoare de 880.000 de tone; minereu — 172 milioane \$ Din cauza ocupării și distrugerii regiunilor de sud-est, volumul exporturilor de produse metalurgice este în scădere. În special, 1,4 milioane de tone de minereu au fost exportate în august; produse prin cablu – 89 milioane USD; electricitate — 73 milioane dolari; semințe de floarea soarelui — 71 milioane dolari Ministerul Economiei notează că acest segment de exporturi va scădea treptat din cauza creșterii procesării; carne de pasăre — 67 milioane USD Exportul de produse a înregistrat o scădere față de iulie; soia — 62 de milioane de dolari În august, creșterea exporturilor a fost de 30%, până la 148.000 de tone. După cum a remarcat prim-viceprim-ministrul — ministrul economiei Iulia Svyridenko, Ucraina pariază pe modelul de export al creșterii economice. Înainte de războiul pe scară largă, exporturile noastre reprezentau 35% din PIB (din care 75% erau materii prime). Scopul guvernului și al Ministerului Economiei este să-l ridice la peste 50%. 75% din exporturi ar trebui să fie produse finite și servicii. Pentru aceasta, în special, am lansat un program de granturi pentru crearea de întreprinderi de prelucrare. De asemenea, statul va compensa parțial rata creditelor la export, care sunt luate pe o perioadă de 2-12 ani și nu depășesc 85% din valoarea contractului economic extern”, a subliniat ea. Potrivit viceprim-ministrului, guvernul intenționează să ajute exportatorii să intre pe piețele externe și să fie competitivi acolo. Ca urmare, valoarea veniturilor valutare va crește constant, ceea ce servește drept garanție a stabilității macroeconomice a țării.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193955>

## **Marina SUA nu va găsi o modalitate de a trimite primul portavion nuclear din lume „în ultima sa călătorie”**

Portavionul a fost dezafectat în 2017. Acum, Marina SUA explorează opțiuni pentru dezmembrarea acestuia, fără a decide deloc cum să-l trimită „în ultima sa călătorie”, deoarece acest proces necesită timp și este foarte costisitor. Portavionul emblematic, denumit acum fostul USS Enterprise, se află la șantierul naval din Newport News, Virginia, de când s-a încheiat utilizarea operațională de către Marina. Lansat în 1961, primul portavion cu propulsie nucleară din lume rămâne cea mai lungă navă de război construită vreodată. Combustibilul radioactiv, electronicele și armamentul său de apărare au fost îndepărtate, dar ceea ce rămâne este aproape 75.000 de tone de oțel și alte metale în carenă, plus opt centrale de reactoare. Lăsarea portavionului acolo unde se află acum este doar una dintre cele patru alternative pe care Marina le are în vedere pentru viitorul Enterprise. Alte opțiuni sugerează că va fi demontat și reciclat. Dacă Marina este implicată, lucrarea ar putea costa mai mult de 1,3 miliarde de dolari și ar dura mai mult de 15 ani. Pe de altă parte, alternativa preferată este de a permite contractarea afacerilor private. Alternativa preferată ar putea economisi guvernului mai mult de un miliard de dolari și ar putea finaliza proiectul în doar cinci ani, potrivit unui document de impact asupra mediului (EIS) publicat în august și acum deschis pentru comentarii publice. Dacă în cele din urmă se alege această opțiune, nava va fi remorcată într-un șantier privat, fie din Hampton Roads, Virginia, fie din Brownsville, Texas, fie din Mobile, Alabama. Cele opt unități de reactoare ale sale vor fi demontate pentru a fi ambalate în câteva sute de containere mici și trimise la depozitele de deșeuri autorizate din Andrews, Texas,

Clive, Utah sau Aiken, Carolina de Sud. În același timp, procesul de eliminare în sine va fi reglementat de mai mult de trei duzini de legi sau reglementări federale, inclusiv Legea Națională a Politicii de Mediu, Legea Energiei Atomice, Legea Apei Curate, Legea speciilor pe cale de dispariție, Legea privind gestionarea zonelor de coastă, și Actul de Control al Substanțelor Toxice. Marina SUA a lăsat proiectul EIS deschis pentru dezbatere publică până pe 3 octombrie. Astfel, cetățenilor țării li se oferă posibilitatea de a-și exprima dorințele și de a susține una sau alta opțiune pentru viitorul navei. Marina va organiza două întâlniri publice virtuale pe această temă, marți, 20 septembrie și joi, 22 septembrie. În același timp, așa cum se spune în presa americană, până la urmă, este puțin probabil ca ceva să depindă de cetățeni.

Sursa: <https://topwar.ru/201290-vms-ssha-nikak-ne-najdut-sposob-otpraviv-v-poslednij-put-pervyj-v-mire-atomnyj-avianosec.html>

## Compania ucraineană de transport maritim al Dunării intenționează să coopereze cu cei mai mari operatori logistici ai Dunării PJSC

„Ukrainian Danube Shipping” (UDP) are în vedere posibilitatea cooperării cu cei mai mari operatori logistici ai Dunării. Acest lucru a fost raportat prin actorie Dmytro Moskalenko, directorul general al companiei, scrie Porta Ukrainy. Delegația UDP a vizitat o serie de țări europene. Scopul principal al vizitei este dezvoltarea cooperării și cooperării cu partenerii străini. Consolidarea activității reprezentanțelor noastre și a asociațiilor mixte în cadrul reformei structurii corporative a transportului maritim. Protecția bunurilor de transport străine”, a scris Moskalenko pe Facebook duminică, 4 septembrie. Primele întâlniri au avut loc în România. Două dintre principalele direcții logistice ale transportului maritim sunt legate de această țară. Acestea sunt Canalul Sulina și Canalul Cernavodă — Portul Constanța. Potențialul Sulinei este limitat din cauza debitului scăzut. Deschiderea estuarului Bystre a îmbunătățit situația, dar problemele de adâncimi insuficiente și siguranța navigației rămân. Dezvoltarea logisticii prin Canalul Cernavodă are și anumite dificultăți. Aceasta este atât pierderea capacității efective de marfă în perioadele de apă mică, cât și întârzierile flotei asociate cu necesitatea utilizării terminalelor portului Constanța. Prin urmare, scopul nostru este să dezvoltăm soluții logistice complexe care să ne permită să compensăm deficiențele tuturor zonelor logistice menționate”, a menționat Moskalenko. Potrivit acestuia, transbordarea în parcările de raid din porturile Konstanz, Sulina, Ust-Dunaisk și altele poate fi o soluție atât de complexă. Fie după schema barj-navă, fie după schema barj-vas-acumulator. Marii operatori logistici români au posibilitatea de a efectua transbordări în parcările raid. Cooperarea cu parteneri străini înseamnă reducerea timpului de rulaj al flotei UDP, creșterea volumului de transport și creșterea competitivității noastre. UDP va putea să-și ocupe propria nișă în lanțul de transport maritim pe termen lung”, a concluzionat șeful UDP. Moskalenko și-a exprimat speranța că propunerile UDP îi vor interesa pe colegii români. De asemenea, potrivit acestuia, au avut loc o serie de întâlniri cu operatori logistici din Ungaria și Austria. PJSC „UDP” efectuează transport fluvial de mărfuri pe Dunăre și transport maritim de mărfuri. Flota fluvială de marfă include 75 de nave autopropulsate și 245 de nave neautopropulsate. Flota de marfă maritimă este reprezentată de șapte nave cu o greutate proprie de 3,3-4 mii tone (șase nave de marfă uscată de tip „Izmail” și un tanc „Desna”). Baza încărcăturii este materiile prime metalurgice furnizate țărilor dunărene. Flota fluvială de pasageri a companiei este reprezentată de navele „Moldavia”, „Ucraina”, „Dnipro” și „Volga”. În 2021, flota UDP a crescut transportul de mărfuri cu 3,8% față

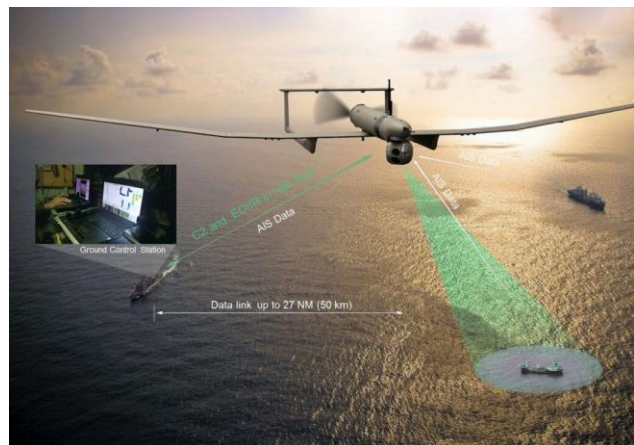


de 2020 - până la 1,37 milioane de tone. În special, transportul de către flota fluvială UDP a scăzut anul trecut cu 0,9%, până la 1,08 milioane de tone.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193954>

## Primele trei UAS SMDM cu aripă fixă au fost livrate Marinei Franceze.

Primele trei UAS SMDM cu aripă fixă au fost livrate Marinei Franceze a anunțat Direcția generală a armamentului francez (DGA) pe 28 iulie 2022 - „Système de Mini Drones aériens embarqués pour la Marine” sau SMDM. Au fost livrate trei sisteme și vor fi în curând date în funcțiune. DGA a comandat 11 SMDM-uri la sfârșitul anului 2020 către SME Survey Copter, o subsidiară a Airbus Group, pentru o sumă de 19,7 milioane de euro, inclusiv achiziționarea de sisteme și servicii de asistență. Livrările vor fi eșalonate până în 2023. Calificarea a fost obținută în urma probelor pe mare desfășurate sub supravegherea DGA, cu participarea Marinei Franceze și a echipelor din industrie. Încercările au văzut drona testată în diferite situații operaționale pentru a verifica performanța sistemului. Un SMDM este compus din două UAV Aliaca de la Survey Copter. Aliaca urmează să fie desfășurată la bordul viitoarelor nave de patrulare offshore ale Marinei Franceze (atât POM, cât și viitorul Patrouilleur Oceanique) și fregate de supraveghere. Este de asemenea luată în considerare integrarea pe clasa Mistral LHD.



de 16 kg, UAS maritim Aliaca beneficiază de un motor electric puternic, dar silențios. Sistemul poate fi implementat ușor și rapid în mai puțin de 15 minute de numai 2 operatori.



UAS maritim Aliaca este un sistem versatil de înaltă duranță care permite misiuni de până la 3 ore pe o gamă de 50 km (27 Nm), perfect adaptat misiunilor maritime cu performanțe de sarcină utilă EO/IR cu giroscop stabilizat și calificat pentru a opera în condiții severe de mediu. Lansat cu catapultă, UAS-ul maritim Aliaca își încheie zborul prin aterizarea automată folosind o soluție de aterizare pe plasă dedicată. Cu o lungime de 2,2m și o anvergură de 3,6m pentru o greutate maximă la decolare

„Aceste capacități vor permite SMDM să monitorizeze zone mai îndepărtate și astfel să identifice nave la distanțe dincolo de bătaia radar și să caracterizeze amenințarea prin flux video în timp real. SMDM va oferi Marinei Franceze o conștientizare extinsă a situației, crescând eficiența navelor pe care le va echipa”, a spus Ministerul Apărării Franceze. SMDM este un sistem modular, conceput pentru a integra treptat noile tehnologii, permițând îmbunătățirea continuă a performanței sale.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/first-three-smdm-fixed-wing-uas-delivered-to-the-french-navy/>

## Rusia a lansat un nou serviciu de livrare de mărfuri din Turcia

Operatorul de logistică Ruskon (parte a Grupului de companii Delo) a lansat un nou serviciu multimodal pentru livrarea mărfurilor din Turcia către Rusia prin portul Novorossisk. Ca parte a serviciului, operatorul face posibilă predarea mărfii pentru a se muta în Rusia în orice parte a Turciei. După ce încărcătura este centralizată în Istanbul într-un depozit specializat Ruscon, un container complet este format și livrat la Novorossiysk cu nava. Marfa este manipulată la terminalul de containere NUTEP, relatează Korabel.ru. Se remarcă faptul că în Novorossiysk este posibilă reîncărcarea și trimiterea mărfurilor cu propriile servicii de tren Ruscon și livrarea cu mașina oriunde în Rusia.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193951>

## O nava azeră a transportat marfă din Asia Centrală în Europa pentru prima dată

Nava de alimentare azeră „Rasul Rza” a transportat pentru prima dată mărfuri din Asia Centrală în România. Day.Az a fost informată de faptul că ADY Container LLC, o subsidiară a Azerbaijan Railways CJSC, că proiectul a fost implementat de LLC împreună cu Azerbaijan Caspian Shipping Company CJSC. „Așadar, 24 de containere TEU cu îngrășăminte minerale din Uzbekistan au fost transportate pe calea ferată în portul Turkmenbashi (Turkmenistan), iar apoi cu nava „Mahmud Rakhimov” în portul Baku. Din Baku, containerele au fost transportate pe calea ferată la Portul georgian Batumi, apoi transferat pe nava de alimentare Rasul Rza și livrat în portul românesc Constanța”, a spus ADY Container. SRL a remarcat că în situația geopolitică actuală (un război de anvergură neprovocat declanșat de Federația Rusă împotriva Ucrainei și sancțiunile ulterioare - BlackSeaNews), rolul Azerbaidjanului este în creștere în transportul de mărfuri nu numai între China și Europa, ci și între țările din Asia Centrală și Europa. „Azerbaidjanul va deveni unul dintre principalii participanți în asigurarea durabilității transportului de mărfuri de-a lungul rutei Asia Centrală-Europa”, a adăugat LLC. Se observă că nava de alimentare Rasul Rza transporta anterior mărfuri din China în Europa.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193944>

## Navele de război chineze și rusești organizează exerciții cu trageri reale în largul Japoniei, ca parte a exercițiului Vostok 2022

Navele de război rusești și chineze efectuează exerciții în jurul Japoniei de vineri, ca parte a exercițiilor strategice Vostok 2022 ale armatei ruse, care se încheie miercuri. Într-un comunicat de sâmbătă, Ministerul Apărării Naționale chinez a declarat că Marina Armatei de Eliberare a Poporului (PLAN) ia parte la exercițiu cu un grup de acțiune de suprafață (SAG), inclusiv distrugătorul CNS Nanchang (101), fregata CNS Yancheng (546) și nava de reaprovizionare CNS Dongpinghu (902). Navele de război au desfășurat vineri un exercițiu antiaerian cu trageri reale în Marea Japoniei, potrivit oficialilor japonezi. Vostok 2022 este un exercițiu care implică forțele din cadrul Districtului Militar de Est al Rusiei împreună cu participanți și observatori străini invitați

din treisprezece țări, și anume Azerbaidjan, Algeria, Armenia, Belarus, India, Kazahstan, Kârgâzstan, China, Laos, Mongolia, Nicaragua, Siria. și Tadjikistan. Participarea Chinei cuprinde peste 2.000 de militari, 300 de vehicule și echipamente militare, 21 de avioane cu aripi fixe și cu aripi rotative și Nanchang, Yancheng și Dongpinghu, toate de la Comandamentul Teatrului de Nord din China. Vineri, o corvetă rusă și o navă cu lansatoare de rachete au fost observate în Marea Japoniei, potrivit Biroului de Stat Major (JSO) al Ministerului Apărării din Japonia, care a emis un comunicat sâmbătă. Cele două nave au tranzitat ulterior prin strâmtoarea La Pérouse în Marea Okhotsk. Numerele de bordaj și imaginile identifică navele rusești drept corveta RFS Gremyashchiy (337) și nava RFS Marshal Krylov (331). Navele rusești au fost monitorizate de distrugătorul JS Yudachi (DD-103) al Forței de autoapărare maritimă a Japoniei (JMSDF), ambarcațiunii de atac rapid JS Kumataka (PG-827) și aeronavelor de patrulare maritimă JMSDF P-3C Orions (MPA) ale flotei aeriene. 2 staționat la Baza Aeriană JMSDF Hachinohe, Honshu. JSO a emis un comunicat în care afirmă că sâmbătă, trei corvete rusești, împreună cu un distrugător PLAN, o fregată și o navă de reprovizionare, au fost văzute navigând spre est într-o zonă de 118 mile vest de Capul Kamui, Hokkaido. Corvetele sunt RFS Sovershenny (333), RFS Gromkiy (335) și RFS Hero al Federației Ruse Aldar Tsydenzhapov (339), în timp ce navele PLAN erau Nanchang, Yancheng și Dongpinghu. Duminică, mass-media de stat chineză a lansat un videoclip cu nave de război PLAN trăgând cu sisteme de arme apropiate și realimentând combustibil. Navele au efectuat foraje cu mitralieră în timp ce se aflau în zonă. Ulterior, duminica dimineată, toate cele șase nave au fost văzute navigând spre nord-est într-o zonă la 31 de mile vest de Insula Rebun, Hokkaido și, ulterior, au navigat spre est prin strâmtoarea La Pérouse. Navele PLAN fuseseră văzute anterior pe 29 august, în Marea Chinei de Est și, ulterior, tranzitau strâmtoarea Tsushima. Navele rusești și PLAN au fost umbrite de Yudachi, Kumataka și P-3C Orions din Fleet Air Wing 2. În afara mișcărilor navale, exercițiul Vostok a fost minimalizat de oficialii britanici. „Rusia a susținut public că vor participa 50.000 de militari, totuși, este puțin probabil ca peste 15.000 de militari să fie implicați activ în acest an. Aceasta reprezintă aproximativ 20 la sută din forțele care au participat la ultimul exercițiu Vostok din 2018”, se arată într-o evaluare a informațiilor de la Ministerul Apărării din Regatul Unit pe 2 septembrie. „Performanța militară a Rusiei în Ucraina a evidențiat faptul că exercițiile strategice militare ale Rusiei, precum Vostok, nu au reușit să susțină capacitatea armatei de a conduce operațiuni complexe la scară largă. Astfel de evenimente au un scenariu intens, nu încurajează inițiativa și urmăresc în primul rând să impresioneze liderii ruși și publicul internațional.”

Sursa: <https://news.usni.org/2022/09/05/chinese-russian-warships-hold-live-fire-drills-off-japan-as-part-of-vostok-2022#more-97069>