

MS DAILY BRIEF – 7 septembrie 2022

Cuprins

MS DAILY BRIEF – 7 septembrie 2022	1
HMS Prince of Wales are „daune semnificative” care probabil necesită lucrări într-un doc uscat	1
Avioanele americane au identificat un submarin rusesc în apropierea Italiei. Rușii intră în Mediterană în imersiune.	2
Fat Leonard a dispărut	3
Tarifele de transport maritim au scăzut cu 60% în 2022	3
Lisa Franchetti preia conducerea în funcția de șef adjunct al operațiunilor navale, a doua femeie în funcție	5
Trei nave de război ale Marinei Regale au urmărit un grup operativ al Marinei ruse în apele din apropierea Marii Britanii.....	6

HMS Prince of Wales are „daune semnificative” care probabil necesită lucrări într-un doc uscat

Royal Navy a făcut pasul neobișnuit de a răspunde speculațiilor mass-media, emițând o declarație detaliată cu privire la daunele aduse HMS Prince of Wales. Una dintre cele mai mari două nave ale flotei și care a fost pusă în funcțiune abia recent, transportatorul a suferit un eșec jenant în timp ce a plecat pentru ceea ce se numea o „ *misiune de reper*”, în cooperare cu americanii. Vorbind într-o declarație înregistrată video, contraamiralul Steve Moorhouse a spus: „*Accentul nostru s-a concentrat pe înțelegerea naturii și amplitudinii pagubelor și a siguranței echipajului ei. O vom repara și o vom readuce la operațiuni, protejând națiunea și aliații noștri, cât mai curând posibil.*” HMS Prince of Wales a plecat din Portsmouth sâmbătă, 27 august, pentru ceea ce urma să fie un program de aproape patru luni pentru a naviga în Statele Unite pentru exerciții comune de antrenament și o vizită în Caraibe. Observatorii au remarcat, în timp ce ea a plecat, că părea să arate doar o trepidație pe linia axială din babord, ceea ce a condus la comentarii exagerate despre o problemă cu elicea de la tribord. La scurt timp după plecare, portavionul a recunoscut că a existat o „problemă” după plecarea ei. Ulterior, ea a fost mutată într-o poziție mai protejată, în timp ce o verificare era în desfășurare. „*Scafandrii Royal Navy au inspectat linia axială tribord și zonele adiacente*”, spune contraamiralul. „*Putem confirma că există daune semnificative ale arborelui și elicei și unele daune superficiale ale cârmei. Restul navei nu a suferit avarii.*” Evaluarea inițială a portavionului arată, de asemenea, o „*defecțiune extrem de neobișnuită*”, a arborelui tribord. Cuplajul care unește ultimele două secțiuni ale arborelui a cedat. Potrivit rapoartelor, Royal Navy încearcă în prezent să stabilizeze situația înainte de a putea readuce nava la Portsmouth. Ei investighează, de asemenea, alternative de reparație, dar admit că este probabil că Prințul de Wales va trebui să fie reparat pe un doc uscat. Nu au fost oferite estimări cu privire la cât timp ar putea dura

finalizarea reparațiilor. În efortul de a salva misiunea, Royal Navy raportează că a realocat HMS Queen Elizabeth pentru a întreprinde o parte din exercițiul de antrenament cu Statele Unite. Primul transportator al clasei urmează să înlocuiască nava ei soră mai mică, care pleacă săptămâna aceasta spre Statele Unite. Cu toate acestea, ea se va întoarce în Europa mai devreme decât era planificat pentru a-și întreprinde exercițiile de toamnă care au fost programate pentru Marea Mediterană. Până acum, Royal Navy nu a oferit nicio explicație cu privire la modul în care s-a produs prejudiciul prințului de Wales. Este doar cel mai recent dintr-o serie de eșecuri importante ale portavionului de mai multe miliarde de dolari. Dată în funcțiune în decembrie 2019, ea și-a petrecut cea mai mare parte a anului 2020 și 2021 lăsată deoparte cu o serie de probleme. În cele din urmă, în octombrie 2021, Royal Navy a declarat că este pe deplin operațională și că va fi pe deplin pregătită pentru desfășurare în prima linie până în 2023.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/hms-prince-of-wales-has-significant-damage-likely-requiring-dry-dock>

Avioanele americane au identificat un submarin rusesc în apropierea Italiei. Rușii intră în Mediterană în imersiune.

În ultimele zile, surse italiene și occidentale au semnalat intensificarea misiunilor desfășurate în zona Strâmătorii Siciliei și în apropiere de Malta a zborurilor avioanelor americane de patrulare antisubmarin de tip P-8A Poseidon. După cum a confirmat Statul Major al Apărării din Italia, acestea monitorizează activitatea unui submarin rusesc intrat în Marea Mediterană.

Pe 01 și, respectiv, 02 septembrie, au fost efectuate cel puțin trei misiuni separate ale avioanelor americane P-8A Poseidon, care au decolat de la Baza Aeriană Sigonella de pe Insula Sicilia (Italia).

După câte se pare, acestea au căutat un submarin rusesc, aflat în apropiere de Malta. Prezența în regiune a submarinului a fost confirmată și de Statul Major al Apărării din Italia, care a informat că: *“Mișcările unităților rusești din Marea Mediterană sunt cunoscute. Submarinul în cauză efectuează un tranzit în apele internaționale”*.

În ceea ce privește identitatea submarinului rusesc, specialiștii occidentali avansează două ipoteze: este vorba despre submarinul diesel-electric Magadan sau despre un submarin nuclear necunoscut, posibil Severodvinsk.

Acesta din urmă s-a aflat la Sankt Petersburg în perioada iunie-iulie, unde a participat la Parada navală principală organizată cu ocazia Zilei Forțelor Navale. Submarinul a părăsit Marea Baltică în luna august, împreună cu submarinul nuclear Vepr.

Convenția de la Montreux obligă submarinele să intre la suprafață în Marea Neagră, în Mediterană rușii pot intra în imersiune

Comentariul autorului: Spre deosebire de Marea Neagră, unde Convenția de la Montreux obligă submarinele să treacă prin Strâmtoarea Bosfor și Dardanele la suprafața apei, în Marea Mediterană acestea pot să intre neobservate, deoarece în Strâmtoarea Gibraltar nu se aplică această regulă.

Astfel, submarinele rusești traversează strâmtoarea în imersiune, de regulă pe sub nave de suprafață zgomotoase, pentru a-și ascunde prezența în zonă.

În ceea ce privește submarinele diesel-electrice Proiect 636.3 din clasa Varshavyanka (improved Kilo în clasificare NATO), trebuie precizat faptul că acestea sunt foarte greu de depistat din cauza faptului că sunt foarte silențioase. Datorită acestei abilități, submarinele au fost denumite în Occident “gaura neagră”.

În prezent, Rusia dispune, în mod oficial, în regiunea Mării Mediterane de două submarine de acest tip. Este vorba despre submarinele Novorossiysk și Krasnodar ale Flotei ruse din Marea Neagră, care îndeplinesc misiuni în cadrul

Grupării navale operative din Marea Mediterană, în zona portului Tartus din Siria.

Submarinul B-602 Magadan este al treilea din seria de șase submarine Proiect 636.3 construite la Sankt Petersburg pentru Flota rusă din Oceanul Pacific. După modelul primelor două, B-274 Petropavlovsk-Kamchatsky și B-603 Volkhov, care au traversat Marea Mediterană în luna septembrie 2021, este posibil ca acesta să se afle în tranzit către Vladivostok. În cazul în care Rusia a adus în Marea Mediterană un submarin nuclear, această măsură poate fi considerată ca o reechilibrare a forțelor, după ce crucișătorul Mareșal Ustinov a părăsit recent regiunea.

Acumularea de forțe ale Marinei ruse în Marea Neagră ca parte a invadării Ucrainei este bine cunoscută. Mai puțin discutată este prezența rusească din Marea Mediterană, care poate fi considerată o apărare exterioară pentru operațiunile de la Marea Neagră. Urmând doctrina rusă, aceasta poate face parte dintr-o descurajare împotriva implicării NATO în război.

Fat Leonard a dispărut

Un om de afaceri din Malaezia aflat în centrul unui scandal major de luare de mită în Marina SUA a scăpat de arestul la domiciliu înainte de condamnarea lui iminentă, tăindu-i brățara de monitorizare, a informat luni San Diego Union-Tribune. Leonard Glenn Francis, cunoscut sub numele de „Fat Leonard”, și-a tăiat brățara GPS duminică dimineață, iar când poliția s-a dus la casa lui a găsit-o goală, a relatat ziarul, citându-l pe adjunctul marschalului american Omar Castillo. Procurorii au spus că, în schimbul contractelor, Francis a mituit ofițerii Marinei cu bani, mâncare, trabucuri scumpe, coniac rar și petreceri sexuale sălbatice în hoteluri de lux. Reuters nu a putut contacta comisarii pentru a-i verifica evadarea. Oamenii legii locali și Serviciul Naval de Investigații Criminale participă la căutare, a spus Union-Tribune. „*Plănuia asta, asta e sigur*”, a spus Castillo. Vecinii au raportat că au văzut camioane în mișcare intrând și ieșind din casa lui în ultimele zile, a spus Castillo. Leonard, care a cooperat cu anchetatorii americani, a fost eliberat medical și a fost în arest la domiciliu, urmând să fie condamnat pe 22 septembrie, a spus Union-Tribune. În 2015, Leonard a pledat vinovat că a mituit oficialii Marinei, ca parte a unei scheme ample de mită și fraudă, care a implicat compania sa din Singapore, Glenn Defense Marine Asia, care a deservit nave din Flota Pacificului Marinei. Departamentul de Justiție al SUA, care a numit schema o fraudă colosală care a costat Marina SUA zeci de milioane de dolari, a adus acuzații împotriva a peste 30 de persoane, dintre care multe au pledat vinovate sau au fost condamnate la proces.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/fat-leonard-lam-499226>

Tarifele de transport maritim au scăzut cu 60% în 2022

Tarifele de marfă pe principalele canale comerciale oceanice sunt în scădere într-o perioadă identificată în mod obișnuit drept sezonul de vârf în industrie, după ce proprietarii de mărfuri și-au expedit bunurile de vacanță devreme, iar inflația a afectat cererile consumatorilor. Costul suportat pentru a expedia un container de 40 de picioare pe Coasta de Vest din SUA din China este

acum de aproximativ 5.400 de dolari pe container, o scădere de 60% față de ianuarie 2022, pe Freightos Baltic Index. Fiecare container expediat în Europa din Asia costă acum 9.000 de dolari, ceea ce este cu aproximativ 42% mai mic decât cel observat la începutul anului 2022. În același timp, peste nivelurile de dinainte de pandemie, rata pentru ambele rute a atins un vârf la peste 20.000 de dolari în septembrie 2021. Condițiile de piață au făcut o inversare bruscă față de perioada anterioară a pandemiei. Tarifele de marfă au crescut de aproape 10 ori în cursul anului precedent, din cauza întârzierilor din port, a creșterii mărfurilor și a întreruperilor lanțului de aprovizionare. Drept urmare, importatorii au fost găsiți în căutarea spațiului pe vasele cutie. Retailerii precum Walmart -1,10% ▼ au închiriat nave personale pentru a depăși blocajele în 2021. În 2022, Walmart și alți retaileri majori au ajuns să aibă un stoc în exces, după ce aproape s-au grăbit să-și importe mărfurile mai devreme decât de obicei, anticipând întârzieri în transport și cerere care nu s-au materializat în cele din urmă. De asemenea, producătorii au mutat mărfurile mai devreme decât de obicei. Unele companii de îmbrăcăminte populare, cum ar fi Gap GPS 0,32% ▲ și producători de jucării precum Hasbro, HAS -0,67% ▼ au raportat creșteri de primăvară ale nivelurilor inventarului, care se observă de obicei când sărbătorile sunt mai aproape. În ceea ce privește tarifele spot, petrecerea s-a încheiat oficial, a menționat Jonathan Roach, un analist de transport container asociat cu o firmă din Londra, pe nume Braemar. Contextul unei posibile recesiuni globale, accentuată de creșterea prețurilor la energie și de inflația rapidă, conduce la scăderea pieței. Boom-ul pandemiei de COVID-19 a cererii de produse de larg consum s-a calmat, iar cheltuielile pentru călătorii, petrecere a timpului liber și servicii și-au revenit din 2021. Tarifele de expediere sunt programate să scadă în continuare pentru restul anului și în 2023, pe armatori și analiști. O serie de nave noi vor ajunge pe apă în următorii doi ani, cu creșterea netă a flotei estimată să fie de peste 9% în 2023 și 2024. Comparativ, potrivit Braemar, creșterea volumului containerelor va fi marginal negativă anul viitor și ar putea crește cu aproximativ 2% în 2024. Directorul executiv al Best Buy Co. BBY, Corie Barry, a menționat în timpul unui apel pentru venituri desfășurat marțea trecută că presiunile asupra costurilor legate de transportul de marfă se reduc. Ea a adăugat că retailerului de electronice, ale cărui vânzări s-au redus, îi este relativ mai ușor să găsească spațiu de transport de marfă pe camioane și nave. Acesta este un sezon fără vârf, deoarece, pentru prima dată, volumele care s-au mutat în a doua jumătate sunt considerabil mai mici decât cele care s-au mutat în prima, a clarificat Peter Sand, analistul șef la Xeneta, un furnizor de date maritime. El a adăugat că există o mulțime de incertitudini având în vedere războiul în desfășurare din Ucraina, împreună cu criza economică globală masivă. Tarifele de expediere pentru containere pe piața spot au scăzut atât de rapid încât Xeneta a subliniat într-unul dintre rapoartele sale din august că prețurile s-au apropiat acum de prețurile contractelor pe termen lung. Acestea ar avea de obicei o reducere și chiar ar fi sub ratele contractuale pe unele piețe. Chiar și importatorii importanți precum Walmart mută mărfuri prin contracte pe termen lung, în loc să plătească prețurile spot. Cele mai mari zece nave s-au bucurat de profituri uimitoare în ultimii doi ani. Câștigurile trimestriale recente la Maersk MAERSK.B -0,27% ▼ A/S au fost considerate a fi de 8,59 miliarde de dolari, depășind ceea ce obțin de obicei într-un an. Dar multe firme au avertizat cu privire la slăbirea condițiilor de piață în a doua jumătate a anului curent. Ar trebui să acordăm atenție impactului inflației asupra comportamentului și cererilor consumatorilor, a spus China Cosco Shipping Corp., o firmă care operează a patra cea mai mare flotă de nave cu box din lume. Partea de aprovizionare a industriei se va confrunta probabil cu o situație unică cu schimbările în livrarea noilor nave. Analiștii și directorii de transport maritim au spus că nu se așteaptă ca tarifele de marfă să revină la ceea ce era predominant la nivelurile de dinainte de pandemie. O parte din

motiv ar fi costurile mai mari ale combustibilului. În 2019, prețul mediu pentru a trimite un container pe coasta de vest a SUA a fost de aproximativ 1.500 de dolari. Unii transportatori oceanici investesc, de asemenea, miliarde în tehnologii și combustibili noi și avansați pentru a reduce în mod substanțial emisiile de carbon. Costul suplimentar al transportului mai curat nu va dispărea. În schimb, Roach a spus că ar fi un factor crucial în creșterea ratelor pe termen lung.

Sursa: <https://www.marineinsight.com/shipping-news/ocean-shipping-rates-plunged-60-in-2022/>

Lisa Franchetti preia conducerea în funcția de șef adjunct al operațiunilor navale, a doua femeie în funcție



Amiralul Lisa Franchetti primește de la familia ei epoleții cu 4 stele, în timpul ceremoniei de promovare și schimbare a biroului desfășurată la Pentagon. Adm. Lisa Franchetti și-a asumat vineri atribuțiile de vice șef al operațiunilor navale, preluând rolul de la Amiralul William Lescher, care urmează să se pensioneze. Ofițer de război la suprafață de carieră, Franchetti a fost recent șef al Planurilor strategice și politicii J5 privind Statul Major Comun. Ea a intrat pentru prima dată în Marina în 1985 prin Corpul de Instruire a Ofițerilor de

Rezervă Navală de la Universitatea Northwestern, potrivit biografiei ei. Pe mare, Franchetti a servit la bordul USS Shenandoah (AD-44), USS Monongahela (AO-178), USS Moosbrugger (DD-980), USS Stout (DD-55) și George Washington Carrier Strike Group. Ea a comandat USS Ross (DDG-71) și Destroyer Squadron 21, în timp ce DESRON a fost imbarcat pe USS John C. Stennis (CVN-74). Ea a fost, de asemenea, comandantul Pacific Partnership 2010, în timpul căruia s-a imbarcat pe USNS Mercy (T-AH-19). „Continuă să fie o onoare să servesc ca lider în marina noastră”, a spus Franchetti într-un comunicat de presă de vineri despre schimbarea comenzii. „Accentul meu rămâne pe sprijinirea celei mai puternice marine din lume, pregătită pentru viitoarea luptă.” Lescher se retrage după 42 de ani în Marina. El a ocupat funcția de șef adjunct al operațiunilor navale din mai 2020. El a numit timpul petrecut în poziție un privilegiu în eliberare, adăugând că a fost recunoscător că a ajuns să conducă și să lucreze cu atât de mulți marinari în timpul petrecut în serviciul pe mare. „Accentul nostru a fost întotdeauna pe accelerarea avantajului de război al Marinei prin dezlănțuirea puterii poporului nostru”, a spus Lescher în comunicat. „Știu că adm. Lisa Franchetti este liderul potrivit care să ne ajute la ghidarea Marinei noastre spre avantaje suplimentare în acest deceniu critic. Va fi excepțională.” Șeful Operațiunilor Navale, Gilday, a spus în comunicat că este recunoscător pentru timpul petrecut de Lescher în Marina. „Bill a condus întotdeauna prin exemplu, asigurându-ne că cultura noastră de luptă este una axată pe îmbunătățirea continuă și munca în echipă”, a spus Gilday. „Conducerea, îndrumările și inițiativele sale vor avea un impact pozitiv asupra echilibrului maritim de putere pentru anii următori.” În comunicat, Gilday a evidențiat conducerea și angajamentul lui Franchetti față de Marina. „Ea demonstrează excelență operațională, caracter puternic, perspective diverse și reziliență în tot ceea ce face – și aștept cu nerăbdare să lucrăm împreună pentru a ne asigura că marina noastră rămâne principala forță maritimă din lume”, a spus Gilday. Franchetti este a

doua femeie care ocupă locul doi în Marină. Amiralul Michelle Howard, care a devenit prima femeie amiral de patru stele și prima femeie de culoare care a ocupat această funcție, a devenit prima femeie care a servit ca VCNO în 2014. Howard, care a avut multe premii în cariera ei, conduce acum Comisia de numire, care se ocupă de recomandarea de noi nume pentru infrastructura militară cu legături cu Confederația. Mai mulți oficiali ai apărării au declarat pentru USNI News în ultimele câteva luni că Franchetti este probabil să-l urmeze pe Gilday la conducerea Marinei atunci când se va retrage în 2023.

Sursa: <https://news.usni.org/2022/09/02/lisa-franchetti-takes-helm-as-vice-chief-of-naval-operations-second-woman-in-position>

Trei nave de război ale Marinei Regale au urmărit un grup operativ al Marinei ruse în apele din apropierea Marii Britanii

Trei nave de război ale Marinei Regale au urmărit un grup operativ al Marinei ruse în apele din apropierea Marii Britanii, relatează PA Media, citată de The Guardian.

Fregatele de tip 23 HMS Westminster, HMS Lancaster și HMS Richmond au urmărit crucișătorul din clasa Slava, Marshal Ustinov, nava soră a vasului Moskva, care s-a scufundat în Marea Neagră în aprilie.

De asemenea, au supravegheat distrugătorul din clasa Udaloy, Viceamiralul Kulakov și petrolierul Vyazma, în timp ce cele trei nave se îndreptau spre casă din estul Mediteranei, după ce au sprijinit invazia Rusiei în Ucraina din februarie.

În același timp, nava de patrulare HMS Mersey a urmărit nava de cercetare militară rusă Akademik Ioffe în călătoria sa spre sud, prin culoarele de navigație Dover, în Canalul Mânecii.

Un purtător de cuvânt al Marinei Regale a declarat că „fregatele și elicopterele lor au folosit o serie de senzori de ultimă generație și tehnologie navală modernă pentru a supraveghea îndeaproape Marea Celtică și prin Canalul Mânecii.”

La rândul său, comandantul HMS Westminster, comandantul (CO), comandorul Ed Moss-Ward, a declarat că „securitatea în zonele maritime din jurul Regatului Unit este crucială pentru prosperitatea și reziliența noastră.

Marina Regală răspunde în mod obișnuit pentru a escorta navele de război în apele teritoriale britanice și în zonele maritime adiacente pentru a asigura respectarea legislației maritime, pentru a descuraja activitatea malignă și pentru a ne proteja interesele naționale.

Escortarea grupului operativ rusesc a demonstrat că Royal Navy se angajează să mențină securitatea maritimă și să coopereze cu aliații noștri din NATO”.

HMS Lancaster a urmărit navele rusești din Strâmtoarea Gibraltar până în Marea Celtică, ca parte a grupului operativ de răspuns rapid al NATO în Atlantic.

HMS Westminster s-a desfășurat de la Portsmouth pentru a intercepta navele rusești în Marea Celtică, unde Marshal Ustinov a fost realimentat de petrolierul Vyazma, în timp ce HMS Richmond a vegheat în Canalul Mânecii.

„Lucrul împreună permite aliaților NATO să răspundă în ritm alert la provocările de securitate și să descurajeze în mod colectiv potențialii agresori

Schimbul de personal consolidează și mai mult coeziunea și interoperabilitatea NATO, astfel încât alianța să poată reacționa rapid și eficient la orice amenințare.

Echipa din Lancaster muncește excepțional de mult pentru a se asigura că suntem întotdeauna pregătiți să răspundem la orice amenințare în orice moment”, a precizat Tom Johnson, comandantul HMS Lancaster.

Sursa: <https://www.g4media.ro/trei-nave-de-razboi-ale-marinei-regale-au-urmarit-un-grup-operativ-al-marinei-ruse-in-apele-din-apropierea-marii-britanii.html>