

MS DAILY BRIEF – 9 septembrie 2022

Cuprins

MS DAILY BRIEF – 9 septembrie 2022	1
Dragorul Locotenent Dimitrie Nicolescu a lovit o mină pe care trebuia să o neutralizeze. O navă a plecat din Constanța	1
Turcia va construi o navă pentru flota azeră	3
Un alt operator feroviar a început să transporte mărfuri ucrainene în portul Constanța.....	3
Nava emblematică a Marii Britanii se îndreaptă spre SUA înaintea operațiunilor europene	3
Babcock câștigă contracte pentru programul de fregate MIECZNIK din Polonia	4
Echipa experimentală Ghost Fleet Overlord a fost completată cu o nouă navă fără pilot USV Mariner.....	5
Cererea Rusiei pentru construcția de noi nave până în 2035 a crescut la 1.500 de unități	7
Problema containerelor goale se intensifică - Sea-Intelligence	8
Exporturile de cereale către Iran prin portul Makhachkala în 8M'22 au crescut cu 60%, până la 142 mii de tone.....	8
Volumul de marfă din porturile maritime rusești în 2022 rămâne constant, de la an la an – Vladimir Putin.....	9
Primul tanc care transporta GNL din proiectul Arctic LNG 1 a navigat în SUA – Vladimir Putin	10
NATO și forțele navale aliate monitorizează trei nave rusești în Marea Nordului	10

Dragorul Locotenent Dimitrie Nicolescu a lovit o mină pe care trebuia să o neutralizeze. O navă a plecat din Constanța



Forțele Navale Române au trimis joi dragorul maritim „Locotenent Dimitrie Nicolescu” pentru a neutraliza o mină de război care plutea în derivă în apele teritoriale ale Mării Negre, mecanismul exploziv fiind depistat în jurul prânzului, la circa 40 de kilometri distanță de portul Constanța. Forțele Navale Române au anunțat în urmă cu puțin timp că deflagrația a produs o gaură de apă de mici dimensiuni, nu sunt victime, echipajul e în afara oricărui pericol și flotabilitatea navei nu e afectată.

Totodată, o navă a plecat din Portul Constanța către locația unde se află dragorul.

Forțele Navale au explicat și cum dragorul „Locotenent Dimitrie Nicolescu” a fost lovit de mină.

Redăm integral comunicatul:

Dragorul maritim „Locotenent Dimitrie Nicolescu” (DM-29) a ajuns joi, 8 septembrie, în jurul orei 17.45, în raionul în care se afla, în derivă, mina marină raportată de nava GSP „Falcon”.

Conform procedurilor operaționale pentru aceste intervenții, la bordul navei a fost ambarcată o echipă de scafandri EOD, cu o șalupă specializată în cercetarea și colectarea de informații despre obiectul care reprezintă un pericol pentru navigație, în scopul neutralizării acestuia.

Condițiile hidrometeorologice din raionul maritim în care se afla mina de război s-au înrăutățit, după ajungerea dragorului maritim în raion, din cauza intensificării vitezei vântului (10-12 m/s), marea având gradul 4 (val cu înălțimea de 1,5 – 2 m). Această situație nu a permis lăsarea ambarcațiunii EOD la apă și executarea misiunii.

Deși au fost luate măsuri de siguranță la lăsarea întunericului, ca urmare a condițiilor meteo nefavorabile, nava militară a fost lovită de mina marină, care a fost purtată în derivă de furtună. Deflagrația a produs o gaură de apă de mici dimensiuni, situată la limita liniei de plutire a navei, în zona pupa (partea din spate a navei).

Nu sunt victime sau răniți în urma producerii exploziei, cei 75 de militari ai echipajului navei nu sunt în pericol, flotabilitatea navei nu este afectată, iar la bord nu sunt avarii majore.

Imediat după explodarea minei, echipajul navei a acționat pentru astuparea găurii de apă și pentru limitarea efectelor produse de intrarea apei de mare în compartimentul pupa. Din ordinul șefului Statului Major al Forțelor Navale, nava maritimă cu scafandri „Grozavul” a plecat din portul Constanța, pentru a acorda asistență și pentru a remorca dragorul maritim avariat până în portul Constanța.

Reamintim că Dragorul maritim „Locotenent Dimitrie Nicolescu” (DM-29) a ieșit din portul Constanța, joi, 8 septembrie, în jurul orei 13.15, pentru a executa o misiune de intervenție asupra unei mine de război, care se afla în derivă, la o distanță de aproximativ 25 mile marine (46 km), în direcție NE față de intrarea în portul Constanța.

După declanșarea agresiunii armate a Federației Ruse în Ucraina, aceasta este cea de-a treia mină de război care a ajuns în zona de responsabilitate a Forțelor Navale Române. De la începutul războiului până în prezent, în partea de vest a Mării Negre au fost distruse 28 de mine marine, dintre care trei mine de Turcia, două de România, una de Bulgaria și 22 de Ucraina.

Știrea inițială:

Potrivit postului [Digi 24](#), în timpul intervenției vasul a atins mina care a explodat și a produs avarii majore. Nava militară a lovit mina pe care trebuia să o neutralizeze, iar motoarele au fost avariate. La bord se află 75 de militari, dar nu s-au înregistrat victime. Vasul nu se mai poate deplasa și așteaptă ajutor pentru a fi remorcat, în condițiile în care pe mare este furtună. De asemenea, din primele informații se pare că la nava ia apă pe la pupa, iar echipajul încearcă să o evacueze. Mina de război a fost descoperită în jurul orei 11:45 de nava GSP „Falcon”, care desfășura activități specifice la o distanță de aproximativ 25 mile marine (46 km), în direcția nord-est față de intrarea în portul Constanța. Ulterior, dragorul maritim „Locotenent Dimitrie Nicolescu” (DM-29) a ieșit din portul Constanța, joi, 8 septembrie, în jurul orei 13:15, pentru a executa misiunea de intervenție, precizează un comunicat al Forțelor Navale Române.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/dragorul-locotenent-dimitrie-nicolescu-a-lovit-o-mina-pe-care-trebuia-sa-o-neutralizeze-nava-ia-apa-la-bord-sunt-75-de-marinari_618083.html

Turcia va construi o navă pentru flota azeră

Compania turcă "STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş." va construi o navă de război STM-MPAC pentru marina azeră. Raportul precizează că compania a dezvoltat un proiect pentru nava de război multifuncțională STM-MPAC pentru Forțele Navale ale Azerbaidjanului și l-a propus deja spre examinare de către Baku. Costul construirii navei este estimat la 100 de milioane de dolari. Dacă proiectul va fi aprobat la Baku, nava va fi predată Marinei Azerbaidjane în termen de trei ani. Anterior, a fost raportat că Ministerul Industriei Apărării din Azerbaidjan și compania turcă ASELSAN au prezentat o bombă aeriană modernă de înaltă precizie GFAB-250 LG la o expoziție de apărare la Baku.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/194048>

Un alt operator feroviar a început să transporte mărfuri ucrainene în portul Constanța

La punctul de trecere a frontierei Vadul-Siret (România), un alt transportator - compania românească Cargo Trans Vagon - a început să accepte mărfuri ucrainene. Potrivit Ukrzaliznytsia, acest transportator a acceptat deja 1,54 mii tone de marfă din Ucraina. Compania lucrează, în special, cu transportul către portul maritim Constanța, scrie publicația Porta Ukrainy cu referire la Rail.insider. În plus, la trecere operează 4 transportatori români. Cargo Trans Vagon este un operator privat de transport feroviar de marfă care operează din 2004. Face parte din grupul de companii TTS (Transport Trade Services). Serviciile de transport oferite acoperă aproape întreaga rețea feroviară a României și sunt asigurate de propriul parc de locomotive. Printre mărfurile transportate se numără culturi de cereale, ulei, îngrășăminte, cherestea, fier vechi, oțel profilat și zahăr.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/194044>

Nava emblematică a Marii Britanii se îndreaptă spre SUA înaintea operațiunilor europene

Nava amiral a Marii Britanii pleacă astăzi din Portsmouth cu destinația Statelor Unite – și înaintea unei toamne cu operațiuni și exerciții în apele europene.

În lunile următoare, HMS Queen Elizabeth se va afla în centrul unui grup de lucru puternic format din mii de marinari, până la zece nave, avioane F-35B Lightning, escadroane de elicoptere și Royal Marines Commandos, care va opera în toată Europa în această toamnă. Dar portavionul se va desfășura mai întâi pe coasta de est a Statelor Unite pentru a întreprinde părți din desfășurarea HMS Prince of Wales – în timp ce nava ei soră este supusă reparațiilor. Comandantul HMS Queen Elizabeth, căpitanul Ian Feasey, a declarat: „După o perioadă de întreținere, este fantastic ca nava emblematică a flotei să fie din nou în curs de desfășurare a activității operaționale cu aliații și partenerii”. Grupul operativ Royal Navy va lucra îndeaproape cu aliații și partenerii din toată Europa – de la Marea Baltică până la sud până la Balcani și regiunea Mării Negre – în următoarele luni. Operațiunile fac parte din eforturile NATO galvanizate în fața invaziei neprovocate de către Rusia a Ucrainei pentru a proteja securitatea, stabilitatea și prosperitatea în întreaga Europă. HMS Queen Elizabeth se va concentra în primul rând pe operațiunile din Marea Baltică și va lucra îndeaproape cu forțele din Danemarca, Estonia, Finlanda, Islanda, Letonia, Lituania, Țările de Jos, Norvegia și Suedia. Împreună, aceste națiuni formează Forța expediționară comună condusă de Regatul Unit, care este concepută să reacționeze la crize oricând și oriunde acestea se derulează. Înainte de faza operațională a desfășurării, HMS Queen Elizabeth se va afla la New York pentru a găzdui Atlantic Future Forum – o conferință care reunește cele mai strălucite minți și cei mai influenți gânditori din apărare și nu numai pentru a consolida legăturile Regatului Unit și SUA. Fregata HMS Richmond va însoți portavionul peste Atlantic. Specialistul AB Warfare Callum Rotherforth de la HMS Richmond este la prima sa desfășurare. El a spus: „Nu am fost niciodată în SUA, așa că abia aștept cu nerăbdare să merg la New York. Vreau o poză deasupra clădirii Empire State. Este atât de cool să faci parte dintr-un grup de lucru care navighează peste Atlantic. „Ca operator radar, aștept cu nerăbdare să lucrez cu colegii noștri de navă pe HMS Queen Elizabeth.” AB Sophie Profitt de la HMS Queen Elizabeth este și ea la prima ei desfășurare. Ea a adăugat: „Mă simt nervos, dar foarte entuziasmat și recunoscător pentru oportunitate. „Aștept cu nerăbdare să aflu cum este la bord pe mare.” În același timp, Grupul de Răspuns Litoral al Marinei Regale își finalizează pregătirile finale înainte de a se desfășura în Marea Mediterană pentru a opera cu aliații și partenerii NATO într-o regiune care este vitală pentru securitatea europeană. Grupul de lucru amfibie este format din peste o mie de marinari și Royal Marines și va fi condus de HMS Albion.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/britains-flagship-heads-for-the-usa-ahead-of-european-operations/>

Babcock câștigă contracte pentru programul de fregate MIECZNIK din Polonia



Babcock, compania internațională de apărare, a mai obținut două contracte legate de programul de fregate al Poloniei, MIECZNIK (Pește-spadă).

Contractul de proiectare de clasă și acordul-cadru de transfer de cunoștințe și abilități (TOKAT), respectiv, sprijină dezvoltarea în continuare a programului și, respectiv, îmbunătățirea capacității de construcție navală în Polonia pentru a livra MIECZNIK conform programului. Cele două contracte stau la baza relațiilor economice și comerciale puternice dintre Regatul Unit și

Polonia. Babcock a fost ales la începutul acestui an ca furnizor de design de platformă și partener tehnologic pentru noul program de fregate din Polonia. Babcock sprijină consorțiul PGZ-MIECZNIK pentru trei fregate Arrowhead 140 care urmează să fie construite în șantierele navale poloneze de către o forță de muncă locală, folosind în mod semnificativ furnizorii polonezi și lanțul global de aprovizionare al Babcock. Programul MIECZNIK este un plus important la sprijinul stabilit al Babcock pentru clienții internaționali de apărare de pe tot globul și ambițiile sale de creștere internațională continuă. Designul lui Babcock Arrowhead 140 câștigă programul de fregate poloneze MIECZNIK Contractul de proiectare de clasă este esențial pentru a susține maturitatea fregatei MIECZNIK și furnizarea unui pachet de documentație de proiectare către Polska Grupa Zbrojeniowa (PGZ S.A) pentru a fi transmis autorității de clasificare. Acest proces critic și oportun din contract va conduce la următoarea etapă a procesului de inginerie și va sprijini programul de obținere a oțelului tăiat al navei 1 în 2023. În cadrul contractului-cadru TOKAT, Babcock își va împărtăși tehnologia, expertiza inginerescă și know-how-ul din industrie cu PGZ S.A., PGZ SW și Remontowa Ship Building, cu scopul de a-și transforma șantierele navale și de a livra programul MIECZNIK pentru marina poloneză. Cooperarea va include dezvoltarea resurselor umane și formarea personalului, sprijin în planificarea modernizării infrastructurii și implementarea instrumentelor și tehnologiilor. Babcock și-a anunțat contractele pentru programul de fregate MIECZNIK în timpul MSPO, cel de-al 30-lea eveniment al industriei internaționale de apărare desfășurat în Kielce, Polonia. CEO-ul Babcock, David Lockwood, a spus: „Sunt încântat de progresul înregistrat în programul polonez MIECZNIK. Munca noastră în Polonia se bazează pe interesele comune ale țărilor NATO. Babcock va livra fregate de primă clasă care vor contribui semnificativ la capacitatea de apărare suverană a Poloniei. Așteptăm cu nerăbdare să construim pe relația noastră strânsă de lucru cu Consorțiul PGZ-MIECZNIK.” La începutul acestui an, Babcock a sprijinit deschiderea unui nou birou de management de proiect PGZ S.A în Gdynia, Polonia, care va gestiona livrarea în țară a programului de fregate MIECZNIK al țării. Programul de fregate MIECZNIK din Polonia este al doilea contract de export pentru Arrowhead 140, ca urmare a primei comenzi a unui acord de licență de proiectare cu PT PAL în Indonezia pentru două fregate. Babcock a fost anunțat ca ofertant preferat pentru programul de fregate Tip 31 din Marea Britanie în 2019, contractul fiind confirmat în noiembrie aceluiași an.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/babcock-wins-contracts-for-polands-miecznik-frigate-programme/>

Echipa experimentală Ghost Fleet Overlord a fost completată cu o nouă navă fără pilot USV Mariner

Marina SUA și contractorii continuă să implementeze programul pilot Ghost Fleet Overlord, care vizează crearea și testarea de noi tehnologii în domeniul navelor și navelor de suprafață fără pilot. Pentru a efectua cercetările necesare, se construiesc nave experimentale cu un set special de echipamente și capacități specifice. La sfârșitul lunii august, a fost lansată a treia astfel de navă, USV Mariner. În viitorul apropiat va pleca la mare și va lua parte la teste.

Al treilea dintr-o serie



Dezvoltarea programului Ghost Fleet Overlord a început în a doua jumătate a celui de-al zecelea ani, la inițiativa Comandamentului Sistemelor fără pilot al Marinei SUA. Până la sfârșitul deceniului, companiile participante la program au primit comenzi de a construi nave experimentale fără pilot pentru testare. Primele rezultate ale construcției au apărut anul trecut. Clientul a primit două nave, USV Ranger și USV Nomad, proiectate și construite de Leidos

și Gulf Craft. Conform unui proiect similar, USV Mariner a fost construit de la sfârșitul anilor 1910, dar lucrările la el au fost finalizate doar recent. Ceremonia solemnă de botez și lansare a navei a avut loc pe 23 august anul curent la Annapolis (Maryland), unde se află Academia Navală a SUA. După cum sa raportat, în viitorul apropiat nava va finaliza instalarea sistemelor rămase și va efectua testele de acostare necesare. Momentul unei astfel de lucrări nu este specificat. Apoi, Mariner va merge la teste pe mare, în care va trebui să confirme principalele caracteristici, precum și să demonstreze funcționarea sistemelor cheie. În următoarea etapă, noua navă se va alătura celorlalte două. Flotila fără echipaj va participa la diverse teste și experimente. Este planificat să se elaboreze munca independentă și de grup a unor astfel de fanioane în rezolvarea unei game largi de sarcini, de la simpla conducere până la utilizarea armelor. Primele experimente de acest fel au avut loc anul trecut, iar acum Marina are noi oportunități asociate cu un număr crescut de nave experimentale.

Anul viitor, echipa GFO va include o altă navă fără pilot, USV Vanguard. A fost amenajată anul trecut și este construită conform unui proiect diferit de L3Harris și Austal USA. După ce a primit o astfel de navă, Marina va putea să compare diferite proiecte și soluții și să le aleagă pe cele mai de succes. În plus, se va elabora interacțiunea navelor cu diferite sisteme de control.

Pe o bază gata

Datorită naturii experimentale a proiectului GFO, performanța tehnică remarcabilă nu este necesară de la vasele de testare. În același timp, acestea ar trebui să fie construite cât mai curând posibil și fără costuri suplimentare. În acest sens, Leidos și Gulf Craft și-au finalizat proiectul pe baza unei platforme gata făcute. Baza pentru „Ranger”, „Nomad” și „Mariner” a fost una dintre navele de sprijin în serie construite la uzina Gulf Craft. Această barcă este de aprox. 60 m cu un ruc deplasat la prova și o punte mare de marfă. Sistemul energetic se bazează pe motoare diesel de putere adecvată. Oferă atât propulsie, cât și generare de energie pentru noile comenzi și sarcină utilă. S-au salvat locuri de muncă în timonerie, dar prezența unui echipaj la bordul navei nu este obligatorie. Marinarii sunt înlocuiți de un sistem de control automat dezvoltat de Leidos. Include diverse inginerie radio și mijloace optice de iluminare a situației, sisteme de navigație, echipamente informatice etc. Sistemul de control poate funcționa complet independent, conform unui program programat, sau poate executa comenzi de la un operator situat la un punct de control de la distanță. Sunt prevăzute funcțiile de conducere automată a navei, aplicarea sarcinii țintă etc. Utilizarea în grup a mai multor nave este, de asemenea, posibilă. În acest caz, sistemele de control trebuie să facă schimb de date și să rezolve sarcini împreună. Nava de la Leidos și Gulf Craft este capabilă să transporte o varietate de încărcături utile. La rezolvarea problemelor de transport, pe punte sunt amplasate mai multe containere standard. În configurație de recunoaștere sau de luptă, nava poate primi instrumente și arme adecvate, inclusiv. sub formă de recipient. La începutul lunii

septembrie 2021, USV Ranger a arătat una dintre metodele de utilizare în luptă. Ca parte a testelor, pe puntea sa a fost amplasat un container cu un lansator de rachete unificat. Pe instalație a fost amplasată o rachetă antiaeriană SM-6. În modul automat, „Ranger” a mers într-o zonă dată, după care, la comanda operatorului, s-a lansat. Acest test a arătat posibilitatea fundamentală de a transforma navele GFO în purtători de arme cu rachete ghidate. În același timp, utilizarea unui lansator unificat permite utilizarea unei game largi de muniții în serviciu cu navele de suprafață ale Marinei SUA. O viziune pentru viitor Programul Ghost Fleet Overlord prevede construirea și testarea mai multor nave fără pilot. Un astfel de echipament va participa la diverse evenimente și își va demonstra capacitățile. În plus, în timpul testelor ei plănuiesc să identifice și să corecteze deficiențele din cele două proiecte propuse. În același timp, programul GFO este exclusiv de natură de cercetare. Patru nave își vor păstra statutul de experimentale și nu vor fi transferate în flota de luptă. Cu toate acestea, pe baza rezultatelor GFO, este planificată crearea de noi proiecte pentru nave fără pilot, nave și bărci în diferite scopuri. Aceste fanioane vor intra în serviciu și vor consolida Marina existentă. Rezultatele programului GFO nu au fost încă determinate, dar Marina SUA își face deja planuri îndrăznețe. Deci, în viitorul îndepărtat, navele fără echipaj vor putea ajunge la producție pe scară largă și vor deveni una dintre principalele componente ale flotei de suprafață. În funcție de situație, acestea vor putea completa navele de război cu drepturi depline sau le vor înlocui. La sfârșitul lunii iulie, Marina SUA a lansat un nou plan de navigație pentru șeful operațiunilor navale pentru 2022. Conform acestui document, acum flota dispune de cca. 300 de nave de război și vase de sprijin. În legătură cu provocările și amenințările existente și așteptate, Marina trebuie să-și sporească forțele de suprafață. Până în 2045, flota ar trebui să aibă deja 523 de fanioane. Se observă că doar 373 de unități de suprafață vor avea echipaj. Restul de 150 de unități. va fi fără echipaj. Aceasta înseamnă că navele automate vor reprezenta aproape o treime din forțele totale de suprafață. Este de așteptat ca acest mod de dezvoltare a DIU să ofere atât avantaje cantitative, cât și calitative. Construirea a 150 de nave fără echipaj este o provocare, chiar dacă durează mai mult de 20 de ani. Pentru a îndeplini astfel de planuri, sunt necesare tehnologii și soluții avansate. Ele sunt acum create ca parte a programului GFO și a unui număr de alte proiecte. În consecință, implementarea planurilor îndrăznețe ale comenzii depinde de succesul noului vas USV Mariner și al altor fanioane experimentale.

Pas nou

Pentagonul arată un mare interes pentru tehnologiile fără pilot și fără pilot, inclusiv. în domeniul maritim. Diferite mostre de acest fel sunt dezvoltate și testate. În viitorul îndepărtat, astfel de experimente ar trebui să conducă la formarea unei flote destul de mari fără echipaj. Următorul pas în această direcție a fost lansarea noului vas experimental USV Mariner. În viitorul apropiat, va fi testat și va participa la experimente, independent și împreună cu alte nave Ghost Fleet Overlord. Care vor fi rezultatele acestor activități nu este încă clar. Dar este clar că Marina SUA va face tot posibilul pentru a le finaliza cu succes și a crea noile tehnologii necesare.

Sursa: <https://topwar.ru/201445-jeksperimentalnyj-otrjad-ghost-fleet-overlord-popolnilsjanovym-bezjkipazhnyj-sudnom-usv-mariner.html>

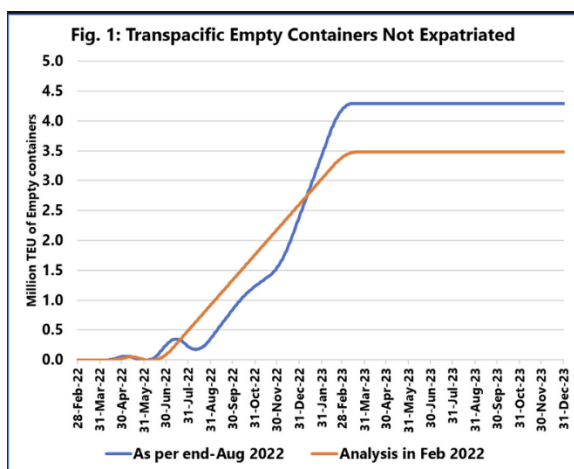
Cererea Rusiei pentru construcția de noi nave până în 2035 a crescut la 1.500 de unități

Cererea Rusiei pentru construcția de noi nave până în 2035 a crescut la 1.500 de unități, corespondentul IAA PortNews îl citează pe Victor Yevtukhov, secretar de stat – ministru adjunct al industriei și comerțului al Federației Ruse, la sesiunea Forumului Economic de Est „Viitorul

industriilor: ce să cumpăr și ce să producă? Constructii navale”. Potrivit acestuia, planul anterior de construcție de nave și echipamente civile s-a bazat pe cererea până în 2035 estimată la puțin peste 1.000 de unități. „Cu toate acestea, Ministerul Transporturilor și Ministerul Agriculturii au declarat că este nevoie de 440 de unități suplimentare... În plus, cererea de clădiri noi pentru a asigura transportul de mărfuri pe Ruta Mării Nordului, precum și pentru transportul de pasageri, a crescut de la 32 de unități cu suplimentare. 71 de nave. Astfel, până în 2035 urmează să fie construite aproximativ 1.500 de nave la șantierele navale rusești”, a spus Victor Yevtukhov.

Sursa: <https://en.portnews.ru/news/335234/>

Problema containerelor goale se intensifică - Sea-Intelligence



Sea-Intelligence a revizuit analiza eventualei normalizări a lanțurilor de aprovizionare și a potențialelor ramificații asupra fluxurilor de containere goale. Datele care stau la baza acestui model provin din datele Flexport Ocean Timeliness Indicator (OTI), care măsoară timpul necesar de la momentul în care mărfurile sunt gata la exportator până când importatorul preia livrarea. Pre-pandemie, timpul de transport a fost în medie de 45 de zile, atingând un vârf la un timp de transport de 112 zile în februarie 2022, care de atunci a fost redus la 88 de zile, conform măsurătorilor din 26 august 2022. Pe măsură ce timpurile de transport au

fost prelungiți, containerele s-au blocat în lanțul de aprovizionare mai lung, ceea ce a cauzat creșterile inițiale ale tarifelor de transport în a doua jumătate a anului 2020, deoarece nu au putut fi mutate suficiente containere goale înapoi în Asia în timp. Cu o penurie masivă de containere goale, transportatorii au trebuit să comande containere noi pentru a fi fabricate în Asia, iar acestea au fost apoi introduse în lanțurile extinse de aprovizionare. Pe măsură ce timpul de transport este din ce în ce mai scurt, aceste containere suplimentare vor fi scoase din nou din lanțul de aprovizionare și vor începe să se acumuleze, în principal în Europa și SUA. Am prezis această evoluție încă din februarie 2022, iar săptămâna aceasta am analizat dacă predicția noastră a fost pe drumul cel bun. Linia albastră din figura 1 arată proiecția curentă Sea-Intelligence a excesului de containere goale care vor fi eliberate în America de Nord, doar din comerțul Transpacific, iar linia portocalie arată proiecția Sea-Intelligence din februarie 2022. Dacă timpul de transport este înapoi la „normal” până la începutul anului viitor, să fie eliberate 4,3 milioane TEU de containere în exces în America de Nord, care nu pot fi expatriate, în cadrul operațiunilor de rețea planificate. Acest lucru va copleși potențial depozitele de containere goale din SUA, o problemă care începe deja să se materializeze.

Sursa: <https://en.portnews.ru/news/335250/>

Exporturile de cereale către Iran prin portul Makhachkala în 8M'22 au crescut cu 60%, până la 142 mii de tone

Manipularea tuturor tipurilor de mărfuri uscate a crescut cu 90% În ianuarie-august 2022, exporturile de cereale către Iran prin portul comercial Makhachkala au crescut cu 60%, de la an la an, la 142 mii de tone. Manipularea tuturor tipurilor de mărfuri uscate, inclusiv ciment, cereale, clincher, țiglă de construcție, făină și sare a crescut cu 90%, de la an la an, la 285 mii tone. De la începutul anului 2022, Portul Maritim Comercial Makhachkala a manipulat peste 108 mii de tone de ciment iranian, de două ori mai mult decât în aceeași perioadă a anului 2021. Portul maritim comercial Makhachkala este singurul port de apă adâncă fără îngheț al Rusiei din Marea Caspică, capabil să găzduiască nave cu lungime de până la 150 de metri și pescaj de până la 4,5 metri. Infrastructura portului cuprinde un port de marfă uscată cu o facilitate de transbordare capabilă să manipuleze 3 milioane de tone de mărfuri pe an, dane pentru mărfuri generale, mărfuri uscate în vrac și containere cu o capacitate anuală de 1,2 milioane de tone, un terminal Ro-Ro cu o capacitate anuală de 1,3 milioane de tone și un terminal de cereale cu o capacitate anuală de 0,5 milioane de tone. Leagă sistemul de transport din sudul Rusiei cu statele din Asia Mijlociu, Iran, regiunea transcaucaziană etc.

Sursa: <https://en.portnews.ru/news/335248/>

Volumul de marfă din porturile maritime rusești în 2022 rămâne constant, de la an la an – Vladimir Putin

Transportul de mărfuri de-a lungul unor rute poate crește cu aproximativ 60% până în 2030 Debitul total de marfă din porturile maritime rusești a scăzut doar ușor în cele șapte luni ale acestui an: a rămas la același nivel ca în anul precedent, adică aproximativ 482 de milioane de tone de marfă. Anul trecut au fost 483 de milioane, a declarat președintele rus Vladimir Putin la sesiunea plenară a Forumului Economic de Est, care a avut loc pe 7 septembrie. Potrivit președintelui, în ultimii ani, Rusia a implementat planuri mari de dezvoltare a infrastructurii de transport, a căilor ferate și a drumurilor, a porturilor maritime și a conductelor. Aceste decizii oportune au făcut posibil ca întreprinderile să reconstruiască rapid logistica în condițiile actuale. „Porturile din Orientul Îndepărtat se confruntă cu un adevărat boom logistic. Volumul de transbordare a mărfurilor și manipularea containerelor este de așa natură încât specialiștii lucrează 24/7 pentru a gestiona volumul de muncă”, a subliniat el adăugând că Rusia își va consolida în continuare capacitățile de transport, va extinde rețeaua rutieră și feroviară, va construi noi căi de acces la terminalele maritime. și extinde capacitatea acestora. „Accentul nostru este pe construirea infrastructurii spre est și pe dezvoltarea coridorului internațional nord-sud și a porturilor din bazinul Azov-Marea Neagră la care vom continua să lucrăm. Acestea vor deschide mai multe oportunități companiilor ruse de a intra pe piețele din Iran, India, Orientul Mijlociu și Africa și, bineînțeles, pentru livrări reciproce din aceste țări. Volumul total al transportului de mărfuri și mărfuri de-a lungul acestor rute și artere va putea crește cu aproximativ 60% până în 2030. Suntem absolut realiști în ceea ce privește previziunile noastre”, a spus Vladimir Putin. „Pentru a atinge aceste cifre, Guvernul a elaborat „foi de parcurs” specifice care ne vor permite să facem această activitate consecventă, să ne consolidăm și să ne coordonăm eforturile în ceea ce privește termenele și capacitatea de a depăși blocajele și de a moderniza punctele de trecere la frontieră și infrastructura aferentă”, a adăugat el.

Sursa: <https://en.portnews.ru/news/335246/>

Primul tanc care transporta GNL din proiectul Arctic LNG 1 a navigat în SUA – Vladimir Putin

Președintele Rusiei s-a referit la plafonarea prețurilor la gaz și petrol rusesc drept o prostie. Primul tanc care transporta GNL din proiectul Arctic LNG 1 a navigat către Statele Unite, a declarat președintele rus Vladimir Putin în sesiunea plenară a Forumului Economic de Est, potrivit Kremlinului. „Americani sunt oameni foarte pragmatici. Au purtat un război împotriva unuia dintre proiectele noastre de GNL din Arctica, dar primul tanc care transporta GNL din acest câmp și din această întreprindere a navigat în Statele Unite, pentru că era o afacere profitabilă”, a spus președintele adăugând mai târziu că vorbea despre proiectul Arctic LNG 1. Potrivit lui Vladimir Putin, Rusia poate satisface cererea în creștere a tuturor celor care doresc să lucreze cu noi. El a subliniat că gazul din conducte este cu ordine de mărime mai competitiv decât gazul natural lichefiat adus de peste ocean. Când a comentat decizia G7 de a impune un plafon de preț pentru gazul și petrolul rusesc, Vladimir Putin s-a referit la aceasta ca pe o prostie: „încă o decizie non-piață, fără perspective. Toate restricțiile administrative din comerțul global duc doar la disproporții și la creșterea prețurilor”, a spus el adăugând că piața europeană și-a pierdut recent statutul de premium, în timp ce cererea globală de energie este enormă, deci nu există probleme cu vânzarea energiei. „Ne vom angaja, de asemenea, în lichefierea gazului și vânzarea GNL în întreaga lume”, a spus Vladimir Putin.

Sursa: <https://en.portnews.ru/news/335197/>

Bunkerajul din portul Vladivostok în 8M'2022 au scăzut cu 28% față de anul trecut

Numărul operațiunilor de bunkeraj a crescut la 2.321. În ianuarie-august 2022, vânzările de combustibil de bunkeraj în portul Vladivostok și terminalele sale offshore au totalizat aproximativ 390,4 mii tone, în scădere cu 28% față de ianuarie-august 2021, potrivit statisticilor companiei. Aproximativ 2/3 din acest volum a fost vândut la terminalele offshore (cele estice, vestice și interne), restul fiind vândut în port. În perioada de raportare, păcura grea a reprezentat cea mai mare parte a vânzărilor. Transporturile de lubrifianți au totalizat 150 de tone. Numărul operațiunilor a crescut la 2.321. În 2021, vânzările de combustibil în portul Vladivostok și terminalele sale offshore au totalizat aproximativ 739.500 de tone, în scădere cu 24% față de anul trecut.

Sursa: <https://en.portnews.ru/news/335182/>

NATO și forțele navale aliate monitorizează trei nave rusești în Marea Nordului

Cele trei nave rusești sunt viceamiralul Kulakov, mareșalul Ustinov și nava cisternă Vyazma.

Forțele navale ale NATO și ale națiunilor aliate au monitorizat mișcarea navelor de război ale Marinei Ruse în regiunea Mării Nordului și a Mării Celtice. Navele rusești care tranzitau în regiune erau un distrugător din clasa Udaloy, viceamiralul Kulakov și un crucișător din clasa Slava Mareșal Ustinov, împreună cu nava de sprijin Vyazma. Înainte de cel mai recent tranzit pe Canalul Mânecii în călătoria lor de întoarcere acasă, cele trei nave au fost dislocate în regiunea de est a Mediteranei. Asta după ce grupul de lucru rus a susținut invazia Ucrainei în februarie. Potrivit Royal Navy (RN), cele trei nave de război ale sale de tip 23, inclusiv HMS Lancaster, HMS Westminster și HMS

Richmond, lucrau alături de forțele NATO pentru a urmări navele de război rusești. Cu toate acestea, Comandamentul Maritim Aliat al NATO (MARCOM) a spus că forțele de pază nu au observat niciun „comportament agresiv” din partea navelor rusești. Forțele au rămas vigilențe și gata să se adapteze oricăror situații tactice în schimbare. Cea mai recentă misiune a fost coordonată de Standing Nato Maritime Group 1 (SNMG1), care se află în prezent sub comanda Marinei Regale a Țărilor de Jos, și de Centrele de Operațiuni Maritime ale marinelor aliate. SNMG1 este grupul operativ de pregătire foarte ridicată al NATO, format din nave de război din Germania, Țările de Jos, Marea Britanie, Portugalia și Norvegia. Această operațiune a fost întreprinsă de navele NATO ca parte a prezenței militare aliate mai mari pentru a menține conștientizarea situației maritime în regiunile Atlanticului și Mării Nordului. Comandantul Forțelor de Suprafață NATO și contraamiralul Marinei Germane, Stefan Pauly, a declarat: „Monitorizarea de rutină a zonelor și activităților de interes pentru securitatea maritimă a națiunilor aliate este o parte importantă a responsabilităților NATO. „Creează o conștientizare maritimă generală și contribuie la siguranța navigației pentru comunitatea maritimă internațională.”

Sursa: <https://www.naval-technology.com/news/nato-allied-forces-russian-ships/>