

MS DAILY BRIEF – 11 octombrie 2022

Cuprins

Ce înseamnă atacul de la podul din Crimeea pentru războiul dintre Rusia și Ucraina-.....	1
Comentariu video.....	1
Declarația lui Putin despre atacurile cu rachete asupra Ucrainei. Subtitrare în română, 10 oct. 2022.....	1
Cinism fără margini: Rusia pregătește o nouă rundă de rachete Kalibr. ”Loviturile trebuie să continue. Societatea aceea trebuie vindecată”	2
”Ucraina e o societate bolnavă. Trebuie să-i vindecăm”	3
Bombardamentele, în stilul lui Surovikin	4
Moment rarisim (Video): Un soldat ucrainean a interceptat o rachetă de croazieră rusească folosind un sistem portabil Iгла.....	4
Rusia a implicat și aviația în atacul masiv asupra Ucrainei: Bombardierele Tu-160 și Tu-95MS au lansat rachete din mările Caspică și Neagră.....	5
IRIS-T va ajunge de urgență în Ucraina. Germania va preda, în zilele următoare, primul sistem de apărare aeriană din cele patru IRIS-T promise	7
Trei rachete de croazieră lansate de Rusia din Marea Neagră au survolat R. Moldova înainte de a lovi Ucraina.....	8
Fregata Royal Navy confiscă metanfetamina în valoare de 45 de milioane de dolari în Golful Oman.....	9
New Era of Competition, American Maritime Needs Geostrategists.....	10
HMS Prince of Wales pleacă din Portsmouth spre Rosyth.....	14
Grecia a ales un investitor pentru portul Igoumenitsa	15
Porturile din Greater Odessa au trimis peste 300 de nave prin coridorul cerealelor	16

Ce înseamnă atacul de la podul din Crimeea pentru războiul dintre Rusia și Ucraina- Comentariu video

<https://youtu.be/CD5mewet-fE>

Declarația lui Putin despre atacurile cu rachete asupra Ucrainei. Subtitrare în română, 10 oct. 2022

<https://youtu.be/fOxQw2EtjJQ>

Cinism fără margini: Rusia pregătește o nouă rundă de rachete Kalibr. ”Loviturile trebuie să continue. Societatea aceea trebuie vindecată”



Lansarea unei rachete de tip Kalibr de pe o navă de suprafață. Sursă foto: Ministerul Apărării din Rusia



„În cazul unor noi încercări de a desfășura acțiuni teroriste pe teritoriul nostru, răspunsul Rusiei va fi dur”, a spus Putin.

Invadatorii ruși au avut peste 84 de lovituri, iar ucrainenii au distrus 56 de ținte aeriene (43 de rachete și 13 UAV-uri, dintre care 10 drone kamikaze), se arată într-un comunicat al Statului Major al Forțelor Armate ale Ucrainei.

Statul Major avertizează, că amenințarea ca inamicul să lanseze lovituri aeriene, pe întreg teritoriul Ucrainei, rămâne în continuare.

La rândul lui Vitali Kim, șeful regiunii Mikolaev, a declarat că navele rusești se pregătesc pentru un nou atac și au fost încărcate cu rachete Kalibr.

„Navele merg din nou la Marea Neagră. Au reîncărcat (rachete n.r.) Kalibr. Și toate aceste grupuri se pregătesc să plece din Astrakhan”, a spus el.

”Ucraina e o societate bolnavă. Trebuie să-i vindecăm”

Referindu-se la atacurile cu rachete de luni dimineață, un expert militar rus a etichetat, printre altele, Ucraina drept „societate bolnavă”.

Un videoclip distribuit pe Twitter de jurnalistul BBC Francis Scarr îl arată pe Aleksandar Artamonov spunând la televiziunea de stat rusă că „loviturile trebuie să continue sistematic” după atac și că ucrainenii „trebuie vindecați”.

<https://twitter.com/i/status/1579486304546750466>

Există temeri că Ucraina ar putea suferi noi atacuri după ce Vladimir Putin a anunțat un răspuns „dur” dacă atacurile asupra Rusiei vor continua. Amintiți-vă că Putin a declarat astăzi în Consiliul de Securitate al F. Ruse: „Răspunsurile vor fi de aceeași amploare ca și amenințările la adresa Rusiei. În cazul unor noi încercări de a desfășura acțiuni teroriste pe teritoriul nostru, răspunsul Rusiei va fi dur”, a spus presedintele rus.

Obiectivele militare și de infrastructură

Potrivit NV, 11 persoane au murit în urma loviturilor cu rachete rusești în Ucraina, cinci dintre ele în centrul Kievului. Aproape 90 de persoane au fost rănite, 70 de obiective au fost avariate, inclusiv 29 de obiecte de infrastructură critică. Totuși rachetele rusești au vizat foarte multe amplasamente civile (parcuri, poduri pietonale, intersecții, clădiri de birouri). Primarul Kievului, Vitali Klitschko, a declarat că unele dintre rachete au explodat în districtul Shevchenko, din centrul Kievului. Klitschko a prezentat și o filmare a podului pietonal, situat în mijlocul unui parc, care a fost lovit de o rachetă Kalibr.



Podul pietonal din Kiev,

”obiectivul militar și strategic”, lovit de ruși cu rachete Kalibr.

<https://twitter.com/i/status/1579367430111232000>

Bombardamentele, în stilul lui Surovikin

Proaspăt numit comandant al grupării ruse, Serghei Surovikin, încearcă să-i arate lui Vladimir Putin „rezultate rapide” lovind infrastructura critică a Ucrainei, conform informațiilor, acesta este „stilul său de lucru”. ”Acesta este stilul lui, stilul noului torționar al armatei de ocupație din Ucraina - să arunce rachete în infrastructură, în special asupra obiectelor infrastructurii civile. Știe că avioanele zboară și poți lansa rachete din ele. De fapt, asta făceau pentru asta, pentru a arăta că noile numiri de personal ale lui Putin în Rusia au o anumită semnificație, pentru a arăta niște rezultate rapide”, a spus Andrii Yusov, oficial al GUR, Direcția de informații a armatei ucrainene, scrie Ukrinform.

https://www.defenseromania.ro/cinism-fara-margini-rusia-se-pregateste-de-o-noua-runda-de-rachete_618711.html

Moment rarisim (Video): Un soldat ucrainean a interceptat o rachetă de croazieră rusească folosind un sistem portabil Igla



Momentul în care o rachetă din sistemul portabil antiaerian Iglă e lansată pentru a intercepta o rachetă de croazieră rusească ce zbura la joasă altitudine. Foto: Captură video

Moment rar și surprins pe un material video azi: Un militar ucrainean a reușit performanța de a intercepta o rachetă de croazieră rusească în timpul celui mai mare atac cu rachete asupra teritoriului ucrainean de la începutul invaziei barbare și neprovocate a Federației Ruse în Ucraina.

Potrivit Centrului Militar Ucrainean (Mil.in.ua) e vorba de un sistem portabil antiaerian (MANPADS) de tip Iglă. Sistemul sovietic folosit de militarul ucrainean a reușit să intercepteze o rachetă de croazieră lansată de Federația Rusă.

<https://youtu.be/jqNM7pTdEgM>

Imaginile au fost surprinse într-un filmuleț video care mai apoi a fost postat pe rețelele de socializare de către Statul Major al Forțelor de Apărare Ucrainene.

https://www.defenseromania.ro/moment-rarisim-video-un-soldat-ucrainean-a-interceptat-o-racheta-de-croaziera-ruseasca-folosind-un-sistem-portabil-igla_618709.html

Rusia a implicat și aviația în atacul masiv asupra Ucrainei: Bombardierele Tu-160 și Tu-95MS au lansat rachete din mările Caspică și Neagră



Sursă foto: Ministerul Apărării al Federației Ruse

Sursele de monitorizare a aviației de pe Twitter și Telegram au semnalat faptul că bombardiere strategice aparținând Aviației cu rază lungă de acțiune (Aviația Strategică) din cadrul Forțelor Aerospaciale ale Federației Ruse participă masiv la loviturile cu rachete de croazieră, care sunt executate începând din noaptea de 09/10.10.2022 asupra teritoriului Ucrainei.

Potrivit datelor furnizate de acestea, în aer s-au aflat cel puțin 10 bombardiere strategice de tip Tu-95MS și patru de tip Tu-160, care au lansat câteva zeci de rachete de croazieră de tip H-101 (între 70 și 90 de unități). Bombardierele Tu-95MS au decolat de pe aerodromul Engels din Regiunea Saratov și au executat lansările de rachete din Marea Caspică și din Marea Neagră.

Aeronavele de tip Tu-160 au decolat de pe aerodromul din Olenegorsk din Regiunea Murmansk, unde au fost aduse anterior de la Engels. Începând din luna septembrie, pe aerodromul Olenya au fost semnalate mai întâi trei apoi patru bombardiere Tu-160. În prezent, se pare că numărul acestora este de șase unități. Atacurile cu rachete ale Forțelor Aerospaciale ruse au vizat obiective militare și de infrastructură din Kiev și din alte regiuni ale Ucrainei, între care Harkov, Odesa, Dnepropetrovsk, Lvov, Ivano-Frankovsk, Ternopol, Jytomir, Vinitsa, Khmelnytsky, Konotop, Rovno și Poltava. În multe dintre localitățile lovite de rachetele rusești s-a întrerupt alimentarea cu apă și electricitate. Specialiștii ruși apreciază că atacurile cu rachete declanșate pe 10 octombrie reprezintă o reacție la avarierea podului Crimeea și la loviturile executate de militarii ucraineni în ultimele zile asupra unor teritorii rusești din zona frontierei cu Ucraina. Este foarte posibil ca atacurile declanșate de partea rusă împotriva unor elemente de infrastructură de pe teritoriul ucrainean să continue cu intensitate ridicată și în perioada următoare. Acestea vor fi executate cu rachete de croazieră lansate de pe uscat, din aer și de pe mare. Probabil că, cel puțin deocamdată, liderii ruși nu au în vedere întrebuintarea de armamente nucleare tactice în cadrul operației militare speciale desfășurate în Ucraina.

Trebuie menționat faptul că, pe 10 octombrie, este planificată o întâlnire a președintelui Vladimir Putin cu membrii Consiliului de Securitate din Federația Rusă. Nu este exclus ca, după încheierea

acesteia, șeful statului rus să facă noi anunțuri în ceea ce privește continuarea ostilităților din Ucraina, care vor primi un nou impuls în urma atacului executat asupra podului care leagă Peninsula Crimeea de partea continentală a Federației Ruse. Potrivit estimărilor experților militari ruși nu sunt excluse variante de reacție care să includă transformarea operației militare speciale în operație contrateroristă sau chiar declararea oficială a războiului împotriva Ucrainei. În orice caz, se pare că partea rusă începe să lovească infrastructura critică a Ucrainei, care, în principiu, a fost ferită până acum de atacurile cu rachete. Este vorba, în primul rând, despre poduri, obiective energetice sau noduri de cale ferată. De asemenea, centrele de decizie ucrainene, între care sediile Președinției, Guvernului, Parlamentului sau Ministerului Apărării și Statului Major General ar putea fi transformate în ținte pentru rachetele de croazieră rusești. În materialul video se poate sesiza tensiunea din rândul ucrainenilor, dar și reacția euforică după ce racheta lansată din MANPAD a interceptat racheta rusească. Potrivit sursei citate, racheta de croazieră rusească interceptată de sistemul Iglă zbura la joasă altitudine.

Atac fără precedent al Rusiei asupra Ucrainei în cursul acestei zile, după lovirea podului Crimeei. Rusia a lansat în această dimineață peste 80 de rachete asupra orașelor ucrainene ca urmare a exploziei de pe podul Crimeei. Atacul rus de o amploare fără precedent în cele 7 luni de invazie a vizat orașe ucrainene de la nord la sud și de la est la vest, inclusiv capitala Kiev. Rușii au vizat infrastructura critică și civilă a Ucrainei. Au fost lovite regiunile Hmelnițki, Lviv (Liov, Lvov), Dnipro, Vinița, Zaporojie, Sumi, Harkov și Jitomir. Atacurile au vizat ținte de infrastructură critică și civilă, înregistrând numeroase victime în rândul civililor. Atacul de azi în urma căruia numeroși civili au fost uciși e un răspuns la explozia care a avut loc pe podul Crimeea și care a avariat structura ce leagă Crimeea de Federația Rusă.

https://www.defenseromania.ro/rusia-a-implicat-si-aviatia-in-atacul-masiv-asupra-ucrainei-bombardierele-tu-160-si-tu-95ms-au-lansat-rachete-din-marile-caspica-si-neagra_618700.html

IRIS-T va ajunge de urgență în Ucraina. Germania va preda, în zilele următoare, primul sistem de apărare aeriană din cele patru IRIS-T promise



Germania va transfera în Ucraina patru sisteme de apărare aeriană IRIS-T, care nu sunt în serviciul Bundeswehr, în loc de unul, după cum s-a raportat anterior.

Mai mult decât atât, ministrul german al apărării, Christine Lambrecht, a declarat că Germania dorește să predea Ucrainei primul sistem de apărare antiaeriană IRIS-T „în următoarele zile”, scrie [Spiegel](#). „Reînnoirea atacurilor cu rachete asupra Kievului și a multor alte orașe evidențiază cât de important este să furnizăm rapid Ucrainei sisteme de apărare aeriană. Așa că acum oferim sprijin special cu mijloace pentru a contracara amenințarea din aer. În următoarele câteva zile, primul dintre cele patru sisteme avansate ale noastre IRIS-T va fi gata să apere eficient ucrainenii”, a spus Kristine Lambrecht. Ea a adăugat că livrarea următoarelor trei sisteme este planificată pentru anul viitor. Șefa Ministerului de Externe, Annalena Berбок, a condamnat atacurile ruse cu rachete asupra Ucrainei. "Locuitorii din Kiev s-au trezit în pericol de moarte în timpul navetei de dimineață. Este dezgustător și nejustificat faptul că Putin îndreaptă rachete către orașe și civili. Vom face tot ce putem pentru a întări rapid apărarea antiaeriană a Ucrainei” – a scris ea pe Twitter.

[Ambasadorul german la Kiev a confirmat că urmează livrarea primului IRIS-T iar în 2023 încă trei](#)
La finalul lunii septembrie, ca urmare a criticilor aduse Germaniei în ceea ce privește ajutorul militar acordat Ucrainei, ambasadorul Germaniei la Kiev, Anka Feldhusen, într-un interviu acordat publicației ucrainene Eurointegration.com.ua, a vorbit despre războiul neprovocat declanșat de Rusia prin invazia la scară largă a Ucrainei pe data de 24 februarie 2022, anunțând totodată că Germania va transfera în următoarele zile Ucrainei primul sistem de apărare antiaeriană cu rază medie de acțiune de tip IRIS-T.

Totodată, înaltul diplomat german a precizat că Berlinul a decis transferul a încă două asemenea sisteme de ultimă generație. Anka Feldhusen a amintit că sistemele se află în faza de producție, fapt pentru care nu a fost posibilă o livrare mai rapidă. „Primul sistem (IRIS-T) va fi să sperăm livrat în octombrie. Dacă la început ne-am gândit să transferăm Ucrainei un sistem de apărare antiaeriană IRIS-T, acum am decis să plusăm cu încă trei care se află pe linia de producție. Sper că cel de-al doilea sistem să fie gata până la finalul anului acesta, iar următoarele la începutul anului viitor.

https://www.defenseromania.ro/iris-t-va-ajunge-de-urgenta-in-ucraina-germania-va-preda-in-zilele-urmatoare-primul-sistem-de-aparare-aeriana-din-cele-patru-iris-t-promise_618701

Trei rachete de croazieră lansate de Rusia din Marea Neagră au survolat R. Moldova înainte de a lovi Ucraina



Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene (MAEIE) confirmă că spațiul aerian al Republicii Moldova a fost survolat de 3 rachete rusești. În acest sens, ministrul Nicu Popescu l-a convocat pe ambasadorul Federației Ruse la Chișinău, Oleg Vasnețov, pentru a oferi explicații.

„Șeful diplomației Republicii Moldova, Nicu Popescu, a dispus convocarea de urgență a ambasadorului Federației Ruse la Chișinău, Oleg Vasnețov, pentru a solicita explicații părții ruse în legătură cu lansarea

a 3 rachete de croazieră de pe navele militare ruse amplasate în Marea Neagră și care au tranzitat teritoriul țării noastre în regiunea satului Cobasna și a municipiului Soroca”, arată MAE moldovean, potrivit portalului Deschide.md.

Republica Moldova consideră acest incident drept unul extrem de grav și regretabil care provoacă, fără îndoială, tensiuni suplimentare.

Încălcarea spațiului aerian al Republicii Moldova este complet inacceptabilă, mai precizează Republica Moldova.

„Bombardarea țării vecine trebuie oprită imediat”, se arată în comentariul Chișinăului.

Cel mai probabil rachetele care au survolat Republica Moldova și au fost lansate din Marea Neagră sunt Kalibr, lansate de pe nave de suprafață sau submarine.

Astfel, autoritățile de la Chișinău, prin Ministerul Apărării, au informat că luni, 10 octombrie 2022, între orele 8:33-9:02, structurile specializate ale instituției de apărare au identificat trei ținte aeriene care au survolat spațiul aerian al Republicii Moldova.

Incidentul e fără precedent de la începerea invaziei neprovocate a Ucrainei de către Rusia, pe data de 24 februarie 2022.

Amintim că în această dimineață Federația Rusă a lansat 75 de rachete către Ucraina, lovind Kievul și diferite orașe din vestul Ucrainei, ca răspuns la atacul asupra podului Crimeei.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/trei-rachete-de-croaziera-lansate-de-rusia-din-marea-neagra-au-survolat-r-moldova-inainte-de-a-lovi-ucraina_618696.html

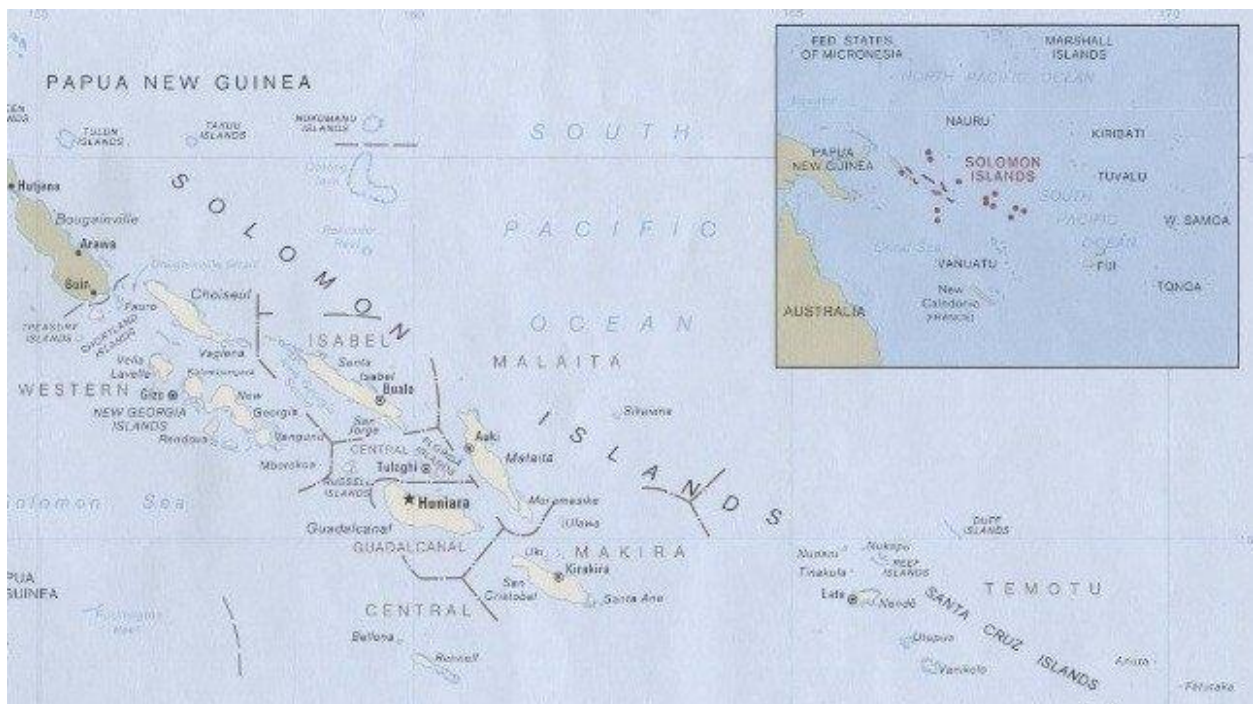
Fregata Royal Navy confiscă metanfetamina în valoare de 45 de milioane de dolari în Golful Oman

Pe 2 octombrie, o fregată Royal Navy a confiscat un transport remarcabil de 870 de kilograme de metamfetamina în apele Golfului Oman. Flota a 5-a SUA estimează valoarea sechestrului la aproximativ 45 de milioane de dolari, sau aproximativ 50.000 de dolari pe kilogram. Montrose opera sub egida Combined Task Force 150, o divizie a Forțelor Maritime Combinate (CMF) de 30 de națiuni, cel mai mare parteneriat naval din lume. CTF 150 este una dintre cele patru grupuri navale răspândite pe peste trei milioane pătrate de ocean, de la Marea Roșie până la coasta de vest a subcontinentului indian. Grupul operativ este dedicat menținerii căilor maritime deschise și țintirii activităților ilegale în marea liberă. Montrose patrulează în Orientul Mijlociu pentru CMF din 2019, iar aceasta a fost cea de-a cincea ei criză de droguri din an. „HMS Montrose dovedește din nou valoarea de a avea o prezență desfășurată înainte în regiune”, a spus Cmdr. Claire Thompson, comandantul navei. „Perturbarea organizațiilor teroriste, a criminalilor și a liniilor lor de finanțare este cheia pentru a menține în siguranță Regatul Unit și restul lumii.” Un echipaj de bord de la bordul elicopterului lui Montrose a monitorizat dhow-ul suspect și a transportat o echipă de îmbarcare a Royal Marines. În ciuda condițiilor agitate, echipa de îmbarcare s-a îndreptat către dhow pentru a efectua o căutare. Au găsit un compartiment secret la bord și au descoperit depozitul de amfetamine. Potrivit Royal Navy, confiscarea a fost în valoare de 16 milioane de dolari și aduce capturile totale ale Montrose pentru anul la 52 de milioane de dolari. Valorile estimate ale Marinei SUA sunt de aproximativ trei ori mai mari. În martie, echipajul HMS Montrose a făcut cea mai grea explozie de droguri (în greutate) pe care Royal Navy a capturat-o în ultimii 10 ani, confiscând 6,5 tone de hașiș dintr-un dhow suspect din Golful Oman. Într-un raid în zori, comandourile și marinarii echipei ei de îmbarcare au efectuat o căutare de cinci ore a navei suspecte, în timp ce elicopterul navei asigura supravegherea. „Sunt foarte mândru de echipă; am efectuat această



îmbarcare eficient folosind experiența pe care am dobândit-o în ultimele trei luni”, a declarat locotenentul Joe Martin RM, ofițerul al Royal Marines. „Învățăm de fiecare dată când ne îmbarcăm pe o navă, fără să ne lăsăm niciodată pe lauri și ne șlefuiim continuu pregătirea.”
 Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/royal-navy-frigate-seizes-45-million-worth-of-meth-in-gulf-of-oman>

New Era of Competition, American Maritime Needs Geostrategists



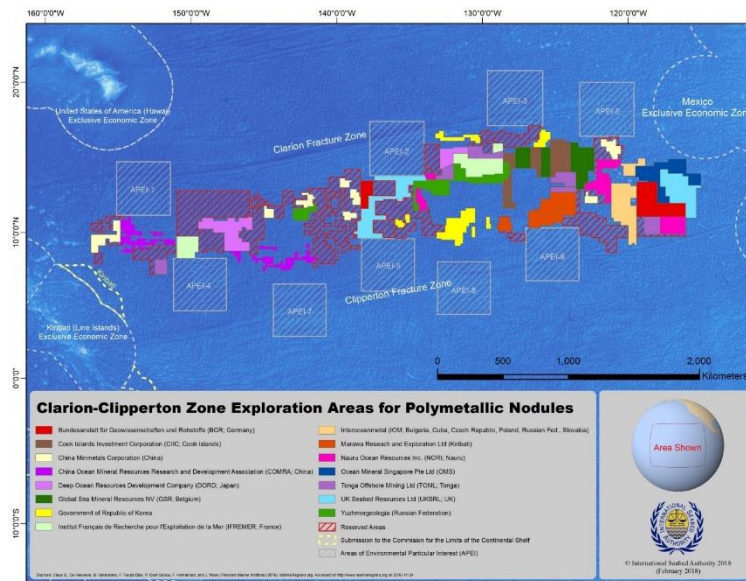
În 1567, un navigator spaniol pe nume Álvaro de Mendaña y Neira a pornit pentru o călătorie spre Oceania. Misiunea lui a fost să găsească o escală pentru faimoșii Galeoni Manila, nave care transportau provizii și resurse jefuite între coloniile spaniole din Filipine și Peru. Unde a ancorat a fost o insulă nedescoperită din Pacificul de Sud, botezată Santa Isabel, dar echipajul său a tăbărât în cele din urmă timp de trei luni într-o zonă mai la nord numită Guadalacanal. Ambele locații sunt mai cunoscute în zilele noastre ca parte a Insulelor Solomon. Expediția nu a decurs bine. Neira intenționa să înființeze o colonie spaniolă permanentă, dar ostilitatea partidului său față de nativii insulelor Solomon și nefamiliaritatea cu terenul local au dus la ciocniri constante și sângeroase, înfometare și moarte. Misiunea spaniolă a fugit din Guadalcanal cu eșec în 1568. Spania a încercat o misiune similară aproximativ 30 de ani mai târziu, cu același rezultat. Planurile de a stabili o bază în Insulele Solomon în beneficiul Galeonilor Manila au fost în cele din urmă renunțate. Rezistența insulelor Solomon și lipsa resurselor din arhipelagul însuși au făcut Spania să creadă că Solomonii erau mai mult o povară decât o binecuvântare. Spania a decis că insulele nu oferă niciun beneficiu economic strategic și a trecut mai departe. Peste 300 de ani mai târziu, un imperiu foarte diferit, cu scopuri diferite, s-a uitat la Insulele Solomon și a ajuns la o concluzie separată.

Viceamiralul Shigeyoshi Inoue, comandantul Flotei a 4-a a Marinei Imperiale Japoneze, a văzut în Solomons o poziție ideală pentru aviația terestră și a susținut ca Imperiul Japoniei să o preia într-o campanie amfibie. Din Insulele Solomon, avioanele puteau plasa aliații care invadează și marinele lor sub un bombardier amenințător și umbrelă de torpile. Această presupunere s-a dovedit corectă, iar Insulele Solomon au preocupat atenția Aliaților în fazele de început ale războiului din Pacific. Acum, Insulele Solomon s-au găsit din nou în centrul atenției. A schimbat recunoașterea de la Taiwan la Republica Populară Chineză în 2019 și și-a șocat vecinii, curtând ceva asemănător cu o garanție de securitate de la Beijing. Cu toate acestea, oricine are o miză în Pacificul de Sud ar fi trebuit să știe că mediul politic intern din Solomon ar duce la acest punct. Există o critică specifică adresată Statelor Unite din partea națiunilor sale partenere din Pacific și Oceania - că nu sunt suficient de angajate în regiune. Această afirmație are o anumită validitate. Insulele Solomon, în ciuda faptului că au jucat un loc proeminent în analele istoriei pentru aproape toate puterile maritime majore anterioare din Pacific, abia acum au devenit un punct major de consternare pentru Statele Unite (și Australia), după spirala descendentă a unei alte lupte. de revolte politice interne este prea departe pentru a se opri. Pentru alte națiuni din Pacific, Statele Unite par să nu își ajusteze în mod proactiv politica externă pentru a contracara noile amenințări, atât de mult decât reacționează la evenimente. Deschiderea de noi ambasade în Insulele Pacificului, mult după ce RPC a făcut-o deja, simbolizează această abordare tardivă către partid. Aceasta nu este abordarea pe care serviciile navale combinate americane doresc să o adopte, conform priorităților stabilite în Strategia Maritimă Triservice. Serviciile navale ale SUA se reprojecționează pentru a concura mai bine de zi cu zi cu alte puteri maritime, inclusiv prin inculcarea unei mentalități de comandă a misiunii în toate componentele puterii maritime a SUA și prin integrarea Marinei, a Corpului Marin și a Gărzii de Coastă în instrumente unificate ale navalei. diplomație și angajament cu națiunile partenere. Dar pentru a servi într-adevăr ca un influent eficient în stare de echilibru profund implicat în competiția marilor puteri, serviciile navale americane trebuie să invoce foaia de parcurs stabilită în Strategia Maritimă Triservice pentru a crea mai mult decât comandanți de misiune. Serviciile trebuie să creeze o cohortă de geostrategi.

Construirea Geostrategiei

Atât Spania, cât și Japonia Imperială, când se uita la caracteristicile fizice ale Insulelor Solomon, practicau o formă de geostrategie. Geostrategia solicită statelor să ierarhească și să prioritizeze criticitatea caracteristicilor fizice în funcție de interesul național. Punctele de sufocare, strâmtorii și liniile maritime de comunicație sunt toți termeni pentru lucruri pe care geostrategii le definesc, le apreciază și apoi iau în considerare cum să le apere sau să le exploateze. Una dintre principiile de bază ale geostrategiei este că geografia fizică nu se schimbă în mod apreciabil. Cu toate acestea, geografia politică și economică o face, iar povestea de mai sus (simplificată) oferă un studiu de caz despre modul în care geostrategia se poate ajusta în consecință. Pentru Imperiul Spaniol, factorul motivant pentru a explora Solomons a fost în serviciul unei rute comerciale între alte două colonii. În cele din urmă, însă, nefasta expediție la Solomons a dovedit că nu era atât de relevantă pentru geografia economică a Pacificului spaniol pe cât credeau unii navigatori. Japonia imperială a văzut în Solomons o metodă de a proteja liniile maritime vulnerabile de comunicație și o modalitate de a-și proiecta în continuare puterea aeriană pentru a-i amenința pe Aliați. Majoritatea istoricilor campaniei ulterioare de la Guadalcanal ar argumenta probabil că geografia lui Solomon a ajuns să fie un factor important în favoarea Imperiului Japoniei la începutul războiului. Navalistii – care în acest context nu înseamnă doar membri ai serviciilor navale din SUA, ci și directori din industria de transport maritim, oceanografi, oameni de știință maritim și experți în dreptul maritim

– sunt în mod inerent geostrategi. Fie că este profesia lor, hobby-ul sau subiectul cercetării academice, puterea maritimă depinde de relația dintre diferitele geografii fizice – oceanele și masele de uscat. Transportul maritim conectează în cele din urmă resursele economice interioare de centrele economice litorale. Marinii au nevoie de o Marine pentru a traversa corpurile de apă până la următoarea lor criză. Ecologiștii concentrați pe mările sănătoase trebuie să se confrunte cu practicile toxice de distrugere a navelor și cu alte forme de muncă dezastruoasă pentru mediu aproape de țărm. Este imposibil să fii un navalist desemnat să se gândească și să lucreze cu puterea maritimă fără a lua în considerare geografia fizică a lumii și domeniul maritim. Alfred Thayer Mahan, poate cel mai faimos geostrategist maritim dintre toate, a explicat implicit acest lucru la un nivel mai profund în celebra sa carte *Influența puterii maritime asupra istoriei*. Problema pe care o au toate statele maritime în zilele noastre, inclusiv Statele Unite, este că nu cultivă navalisti ca geostrategi, sau cu alte cuvinte, o cohortă potrivită pentru mediul de securitate global în schimbare. Acest lucru nu înseamnă că serviciile navale americane nu creează membri ai serviciilor cufundați în evenimente globale sau geografie. Marina SUA înmulțește în multe feluri mentalitatea de navalist ca diplomat. Dar Strategia Triservice în sine pune un accent deosebit pe expresia „ordine bazată pe reguli”, un termen nebulos care nu rezonază întotdeauna cu țările cu care SUA trebuie să colaboreze pentru o concurență eficientă. Există multiple fațete noi – noi geografii – în mediul geostrategic cu care ordinea actuală bazată pe reguli nu este echipată să le facă față. În loc să se adapteze, SUA riscă să rămână la status quo după data expirării. Noua Geografie Economică Geostrategia trebuie să aprecieze cât de multă schimbare se confruntă în prezent cu comerțul global. A existat o perioadă scurtă, aproximativ între sfârșitul Războiului Rece și începutul pandemiei de coronavirus, în care rețelele comerciale au lucrat pe baza unor lanțuri de aprovizionare globalizate și a transportului neîngrădit, la timp. Acest lucru ar reduce costurile și ar izola comerțul de multe fricțiuni geopolitice. Epoca aceea s-a terminat aproape sigur. Națiunile comerciale adoptă din ce în ce mai mult politici de interdependență armată care folosesc dependența excesivă a lanțurilor de aprovizionare de ele pentru un avantaj strategic. China, Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană, toți titani ai comerțului, explorează din ce în ce mai mult asistența pentru bunuri manufacturate și își extind definițiile sectoarelor critice pentru a se proteja de dependența de actorii rivali pentru a furniza produse necesare securității naționale. Fiabilitatea comerțului se schimbă și ea. Cascada de efecte ale pandemiei de COVID-19 a dezvăluit cât de incredibil de fragilă este industria globală de transport maritim, iar națiunile cruciale pentru comerț securitizează din ce în ce mai mult căi navigabile cheie, cum ar fi Marea Chinei de Sud.



O hartă a zonei Clarion Clipperton din Oceanul Pacific central (adaptată de la Autoritatea Internațională a Fundelor Mării, 2018). Zonele colorate sunt cele autorizate pentru minerit, iar pătratele umbrite sunt zone protejate în prezent de minerit. Faceți clic pentru a extinde. (Grafic prin NOAA) Ordinea existentă bazată pe reguli nu are răspunsuri clare pentru aceste evoluții emergente. În căutarea unei soluții diferite, noi tratate și reguli sunt căutate în mod activ de către țările care au cel mai mult de câștigat din această nouă

geografie economică. Educarea geostrategilor Pentru un geostrategi care analizează geografia economică în schimbare și se gândește la modul în care serviciile navale americane se potrivesc în ea, probabil că s-ar baza pe precedent. Precedentul istoric este cea mai importantă abilitate de conferit navalistului-ca-geostrateg. Cu toate acestea, pentru a găsi și a se baza în mod adecvat pe precedente, serviciile navale din SUA ar trebui să facă schimbări semnificative în educația și pregătirea militară profesională. O cohortă în creștere ar trebui să îmbrățișeze un curriculum mai global care să pună cu adevărat accent pe geostrategia maritimă din perspectiva statelor revizioniste, aliaților și partenerilor. De exemplu, majoritatea navalistilor îl pot numi pe Alfred Thayer Mahan – dar îl pot numi pe K.M. Panikkar, teoreticianul indian post-colonial al puterii maritime care a scris o continuare a lucrării lui Mahan, ajungând până acolo încât să o intituleze Un Essay on the Influence of Sea Power on Indian History? Probabil că o pot cita fără să vrea – la urma urmei, în acel eseu din 1945, Panikkar a scris înțelegerea modernă a „Indo-Pacificului”. Domeniul relațiilor internaționale este deja oarecum înaintea curbei în acest sens odată cu dezvoltarea Relațiilor internaționale globale, un subdomeniu specific susținut de oameni ca Amitav Acharya. IR global se bazează pe credința că alte teorii ale relațiilor interstatale și ale sistemelor regionale din afara SUA și Europei sunt la fel de valide ca și teoriile dominante centrate pe vest. Acest lucru ar putea părea intuitiv, dar aceste viziuni alternative de a vedea lumea au devenit mai proeminente abia după procesul lung și îndelungat de decolonizare, în care cunoștințele despre imperiile și puterile maritime non-europene nu au mai fost aruncate, ignorate sau suprimate.

Geostrategia poate îmbrățișa unele dintre aceleași principii. După cum sa subliniat deja, înțelegerea „Indo-Pacificului” se schimbă atunci când se vorbește cu navalistii moderni din India, Japonia sau Statele Unite. Reconcilierea acestor diferențe poate avea loc doar atunci când SUA formează o cohortă de navalisti care înțeleg de fapt, la un nivel profund, de ce aliații și partenerii lor privesc lumea așa cum o fac ei. Pentru a crea acești geostrategi, serviciile navale americane ar trebui să investească în educație militară profesională care să pună accentul pe moduri alternative de a vedea lumea. O metodă de a face acest lucru este creșterea semnificativă a programelor de educație și instruire militară internațională (IMET) și aducerea de navalisti din alte națiuni care teoretizează

și își codifică în prezent propriile strategii de putere maritimă. Ei pot interacționa și împărtăși cunoștințe cu omologii din SUA – fie ei membri ai Marinei, Corpului Marin sau al Gărzii de Coastă. O altă metodă este crearea de fonduri de stimulare care promovează jocuri de război care pun accent pe joc și înțelegerea stărilor „Verde” sau „Portocaliu”. Aceste țări nu sunt neapărat combatanții principali într-un joc de război operațional, dar pot fi aliate cu Echipele Albastre sau Roșii sau neutre și sunt capabile să încline balanța competiției. Mult prea des, jocurile de război legate de educația militară profesională subliniază „marile puteri” ale unei competiții fără a înțelege puterea relativă a puterilor mijlocii și chiar a statelor mici. Dacă navaliștii ar empatiza mai mult cu aceste puteri rezidente din Pacific, ei și-ar aprecia mai bine mizele și în competiția marilor puteri. În cele din urmă, serviciile navale americane trebuie să se integreze în afara armatei și să faciliteze oportunități de dezvoltare profesională care să-și expună navaliștii la alte profesii maritime. Noua geografie a lumii nu este cartografiată atât de armată, cât de oamenii de știință marini, economiștii și ecologistii. Pe măsură ce gheața arctică se topește, prima persoană care va explora viabilitatea unei rute maritime de Nord va fi probabil un magnat de transport maritim. Organismele care stabilesc regulile pentru „economia albastră” sunt în prezent centralizate în Națiunile Unite – multe dintre acestea serviciile navale americane ar fi dornice să păstreze conștientizarea, dacă nu să sponsorizeze un observator. Acest lucru ar servi pentru a înțelege mai bine preocupările, a statelor insulare din Pacific care văd extinderea ordonată a drepturilor economice în vastele lor Zone Economice Exclusive ca fiind cheia dezvoltării lor economice. Această integrare civilo-militară ar putea lua forma aducerii mai multor experți din afară în instituțiile PME care deservește serviciile navale. Colegiul Naval de Război, Universitatea Marine Corps și Academia Gărzii de Coastă au toate flexibilitatea de a oferi studenților discuții nuanțate și interesante despre lumea maritimă în schimbare. Dar această integrare ar putea la fel de bine să fie servită prin trimiterea de membri ai militarilor și navaliști ca observatori pe termen scurt la organismele internaționale de elaborare a regulilor și la grupurile industriale.

Concluzie

Geostrategii trebuie să fie capabili să înțeleagă intersecțiile forței Marinei, Marinei și Garda de Coastă în timp de pace și în conflict. Ei trebuie să înțeleagă noua geografie maritimă în care SUA trebuie să își arate interesul național și să conceptualizeze noi operațiuni pentru a modela aceste zone și modul în care este proiectată influența americană. Dar membrii serviciilor navale sunt instruiți să susțină „ordinea internațională bazată pe reguli”, fără să înțeleagă în mod adecvat ce a fost înainte, cine a creat-o și ce ar putea urma. Echipați cu aceste înțelegeri, ei ar recunoaște mai bine motivațiile care conduc astăzi concurenței mari și statele revizioniste și, prin urmare, ar înțelege cum să influențeze mai bine geostrategia. Acesta ar fi primul pas pentru a deveni geostrategi și a profita de oportunitățile oferite de mediul geostrategic în evoluție pe mare.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/editorials/in-new-era-of-competition-american-maritime-needs-geostrategists>

HMS Prince of Wales pleacă din Portsmouth spre Rosyth

Royal Navy a anunțat că cel mai nou portavion HMS Prince of Wales a părăsit Portsmouth pentru a se întoarce la Rosyth pentru următorul pas în reluarea operațiunilor din prima linie. Portavionul se îndreaptă spre Rosyth pentru a lucra la arborele elicei tribord care a suferit un defect mecanic când nava a plecat către New York luna trecută. Inspecțiile efectuate de scafandri au arătat defecțiunea. Cea mai rapidă și sigură modalitate de a o repara și de a returna nava la operațiuni va

fi intrarea în docul uscat din Rosyth, unul dintre puținele șantiere capabile să găzduiască nava de război de 65.000 de tone. De când portavionul s-a întors la Baza Navală Portsmouth la începutul lunii septembrie, inginerii navei au lucrat cu scafandri și arhitecți și ingineri navali experți de la Babcock – care conduc șantierul naval de la Rosyth – și cu organizația de asistență și echipamente de apărare a Ministerului pentru a afla ce este trebuie făcut ca să readucă HMS Prince of Wales înapoi la operațiuni.

Cu toate acestea, amploarea și intervalul de timp pentru reparații nu vor fi pe deplin cunoscute până când nava va fi în docul uscat și nu va fi inspectată amănunțit de ingineri, dar scopul este de a readuce HMS Prince of Wales la operațiunile de primă linie cât mai rapid și în siguranță, pe cât posibil. Între timp, elicea de 33 de tone de la tribord a fost îndepărtată înainte de călătoria ei către Firth of Forth. *„În timp ce planurile noastre de a depăși granițele inovației transportatorilor din Regatul Unit sunt temporar suspendate, sunt extrem de mândru de compania navei, care a făcut față provocării de a se pregăti pentru reparații, înfruntându-se cu dezamăgirea pe termen scurt a unei desfășurări amânate. Acum, că provocările inițiale de inginerie au fost depășite pentru a ne permite să navigăm, vom tranzita către Rosyth, unde vom continua să lucrăm din greu cu partenerii noștri din industrie în șantierul naval pentru a ne asigura că puțul este reparat cât mai repede posibil și returnăm HMS Prince of Wales în prima linie pentru a-și continua operațiunile”* (Căpitanul Richard Hewitt)

Pentru a se pregăti pentru întoarcerea la Rosyth, unde nava a fost construită între 2011 și 2017, echipa de navigație a transportatorului s-a antrenat pe un simulator alături de piloții Forth și căpitanii de remorcher la South Shields Marine School din South Tyneside College pentru a exersa abordarea ancorajului și navigația pe sub cele trei poduri și intrarea în docul uscat. Locotenentul comandor Chris Poulson, navigatorul HMS Prince of Wales, a declarat: *„Întoarcerea Prințului de Wales înapoi în docul în care a fost adunată va fi o mare provocare de navigație. „Știm bineînțeles că se va potrivi, dar va fi un efort de echipă uriaș între compania navei, Forth Pilots, echipa de la țarm de la Babcock și compania de remorcare pentru a o duce la doc. Pe lângă faptul că termin manevra în siguranță, aștept cu nerăbdare să iau nava sub podurile Forth și să le văd de dedesubt pentru prima dată.”* Nava a navigat echipaj de 750 de bărbați și femei - care vor rămâne cu navă și vor continua pregătirea pentru noile operațiuni, precum și sprijinirea lucrărilor de întreținere.

În timp ce se află la Rosyth, ei vor continua să lucreze cu echipajul și să se antreneze pe sistemele navei pentru rolurile lor operaționale, profitând, de asemenea, de peisajul scoțian uimitor al noii lor case temporare pentru a întreprinde activități de conducere și de antrenament aventuros în lunile de toamnă și iarnă. În timp ce se află în reparație, programul ei de toamnă, care a inclus operarea cu F35B, MV22 Osprey și UAV-uri în largul coastei de est a SUA este în prezent reprogramat pentru 2023.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/10/hms-prince-of-wales-departs-portsmouth-for-rosyth/>

Grecia a ales un investitor pentru portul Igoumenitsa

Agenția Greacă de Privatizare (HRADF) a numit consorțiul companiei italiene Grimaldi Euromed și al Greciei Minoan Lines & Investment Construction Commercial and Industrial drept cel mai bun ofertant pentru vânzarea unui pachet de control din portul Igoumenitsa. Acest lucru a fost raportat de Reuters. Consorțiul a oferit 84 de milioane de euro pentru 67% din Administrația Portului Igoumenitsa. Documentele privind acordul vor fi semnate după aprobarea relevantă a

deciziei de către Camera de Contabilitate a Greciei. Guvernul a căutat să atragă investiții private în Igoumenitsa și în alte porturi regionale, ca parte a unui plan mai larg de privatizare, pentru a deveni un centru logistic cheie pentru mărfuri din Asia către Europa și pentru a stimula creșterea economică”, a spus agenția. Portul Igoumenitsa este situat în nord-vestul Greciei. Specializarea principală este transportul cu feribotul. Grecia și-a vândut cele mai mari porturi, Pireu și Salonic, în 2016, respectiv 2018. Portul Pireu a fost achiziționat de corporația chineză COSCO, portul Salonic de un consorțiu format din Deutsche Invest Equity Partners GmbH, Belterra Investments Ltd și Terminal Link SAS. Vânzarea porturilor face parte din programul de privatizare a proprietății de stat a Greciei în cadrul acordului de ajutor din partea Uniunii Europene. În 2020, HRADF a anunțat licitații internaționale pentru selecția investitorilor pentru porturile Alexandroupolis, Igoumenitsa, Heraklion și Volos, dar acestea nu au avut loc din cauza crizei cauzate de pandemia de coronavirus. Recent, HRADF a inițiat procesul de vânzare a unui pachet de control în portul Volos.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195339>

Porturile din Greater Odessa au trimis peste 300 de nave prin coridorul cerealelor

Ca parte a implementării Inițiativei privind transportul în siguranță a cerealelor și a produselor alimentare, porturile maritime Odesa, Chornomorsk și Pivdenny au trimis 305 nave care au exportat 6,8 milioane de tone de produse agricole în țările din Asia, Europa și Africa. Acest lucru a fost raportat de serviciul de presă al SE „Administrația Porturilor Maritime din Ucraina” (AMPU).

Duminică, 9 octombrie, 13 nave cu 230,7 mii tone de produse agricole au părăsit porturile Chornomorsk, Odesa și „Pivdenny” spre țările din Africa, Asia și Europa. Printre aceștia se numără vrachierele Argonaut (Insulele Marshall), la bordul cărora 71.000 de tone de grâu pentru Indonezia, Ali A (Togo) cu 7.000 de tone de grâu pentru Liban și Mehmet Bey (Malta) cu 8.000 de tone. tone de boabe de soia pentru Egipt. Începând cu 7 octombrie, în cadrul inițiativei de cereale, porturile Odesa, Chornomorsk și „Pivdenny” au trimis 285 de nave care au exportat 6,4 milioane de tone de produse agricole în țările din Asia, Europa și Africa. La sfârșitul lunii iulie, reprezentanții Ucrainei, Turciei și ONU au semnat la Istanbul Inițiativa privind transportul în siguranță a cerealelor și a produselor alimentare din porturile ucrainene, care are rolul de a debloca parțial porturile maritime ucrainene Odesa, Chornomorsk și „Pivdenny”. pentru exportul de cereale și îngrășăminte. ONU și Turcia au semnat un acord similar cu Rusia. Acordurile vor fi valabile trei luni cu posibilitatea de prelungire. Prima navă încărcată din cadrul Inițiativei a părăsit portul Odesa pe 1 august. Prima navă încărcată a intrat în portul Chornomorsk pe 7 august și a părăsit portul pe 13 august.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195340>