

## MS DAILY BRIEF – 6 octombrie 2022

### Cuprins

VIDEO NATO către Aliați: Posibilă testare de către Rusia a „Armei Apocalipsei”, torpila nucleară.....	1
Locația unui nou submarin rusesc, Belgorod, a atras titlurile din întreaga lume.....	2
Ipoteză neașteptată, lansată de fostul șef al Naftogaz: Explozibili, montați în timpul construcției Nord Stream 2. ”În epoca sovietică, era o practică obișnuită” .....	5
Rusia închide zona maritimă Anapa pentru navigație .....	6
NATO se pregătește să respingă atacurile rusești asupra infrastructurii subacvatice după exploziile pe conductele de gaz .....	7
Directorul general al companiei maritime ruse, care exportă cereale ucrainene furate, suspect	7
Cifra de afaceri totală de marfă a portului Azov în ianuarie-septembrie 2022 a scăzut cu 13%	8
În al treilea trimestru, transportul de mărfuri în bazinul Azov-Don al Federației Ruse a scăzut cu 40% .....	8
Exporturile maritime de petrol rusesc către Europa au scăzut cu 60% de la începutul invaziei	9
Finlanda a refuzat să vândă spărgătoare de gheață Rusiei.....	10
În Crimeea, instanța rusă a prelungit arestarea fostului ofițer al Marinei Ucrainei, Oleksiy Kiselyov .....	10
Iahtul lui Putin Graceful a primit un nou nume - Kosatka.....	11
IMO: Se marchează 50 de ani de protecție a oceanelor.....	11

### VIDEO NATO către Aliați: Posibilă testare de către Rusia a „Armei Apocalipsei”, torpila nucleară



Serviciile de informații ale NATO ar fi avertizat aliații cu privire la un posibil test al Rusiei cu Poseidon, o super torpilă echipată cu o încărcătură nucleară, potrivit publicației italiene La Repubblica.

Potrivit La Repubblica, datele serviciilor de informații ar arăta că submarinul nuclear rusesc K-529 Belgorod a părăsit baza sa din Marea Albă, dincolo de Cercul Arctic, îndreptându-se

spre Marea Kara pentru a testa torpila nucleară Poseidon, numită și „arma Apocalipsei”.

Poseidon este un vehicul subacvatic fără echipaj uman despre care se spune că este capabil să parcurgă distanțe mari sub apă înainte de a exploda cu suficientă forță pentru a provoca un tsunami nuclear masiv, menit să inunde și să iradieze orașele de coastă.

Un val poluat poate șterge de pe fața pământului metropole precum New York sau Los Angeles, potrivit propagandei rusești.

Submarinul K-329 Belgorod este considerat un prototip al unui nou concept de război al lui Putin în ultimii ani, după ce relațiile dintre SUA și Rusia s-au înrăutățit.

În ultimele zile, submarinul Belgorod a fost adesea menționat în rapoartele analitice privind sabotajul ce a avut loc recent la gazoductul Nord Stream, aceasta fiind una dintre activitățile pentru care a fost proiectat.

Cu toate acestea, implicarea sa a fost pusă sub semnul întrebării, întrucât submarinul este unul dintre cele mai mari din lume și ar fi extrem de dificil ca acesta să ajungă în Marea Baltică fără a fi detectat.

Potrivit La Republica, comandamentul aliaților din NATO a avertizat că Poseidon ar putea fi testat în zona Mării Kara. Este vorba despre o torpilă de 24 de metri cu un focos nuclear de două megatone.

„Nu se cunoaște data exactă la care a fost trimis avertismentul către aliați”, potrivit La Republica. Șeful NATO a avertizat că alianța va da un răspuns unitar la orice atac asupra infrastructurii critice. „Orice atac deliberat asupra infrastructurii critice a NATO va fi întâmpinat cu un răspuns ferm și unitar din partea alianței”, a declarat Jens Stoltenberg într-un interviu pentru NBC.

Bănuieli de dezinformare

Dezvoltarea Poseidon a durat ani de zile, cu evaluări sceptice din partea oficialilor NATO. Se crede că unele teste au fost efectuate încă din 2015, dar nu au existat lansări de pe submarinul Belgorod.

„Aproape nimeni nu crede că super-torpila ar putea fi gata în prezent. Cu toate acestea, chiar și un simplu anunț al unui test ar permite Kremlinului să demonstreze o abilitate unică în lupta împotriva Occidentului: o armă împotriva căreia nu există apărare”, relatează publicația.

Centrul pentru Combaterea Dezinformării din cadrul Consiliului pentru Securitate Națională și Apărare al Ucrainei (NSDC) susține că raportul de informații al NATO, citat de La Republica, nu a fost publicat pe site-ul Alianței la data de 3 octombrie.

După cum s-a relatat anterior, ministrul britanic al Apărării, Ben Wallace, consideră extrem de improbabil ca președintele rus Vladimir Putin să folosească arme nucleare împotriva Ucrainei, dar subliniază că „Putin acționează irațional”.

După anunțul mobilizării parțiale în Federația Rusă, Putin a amenințat din nou țările occidentale cu utilizarea armelor nucleare.

Liderii occidentali au condamnat retorica nucleară a lui Putin, calificând-o drept o „escaladare periculoasă și sabotaj”.

Sursa: <https://newsweek.ro/international/video-la-repubblica-nato-a-avertizat-aliatii-posibilitate-a-rusiei-a-armei-apocalipsei>

## Locația unui nou submarin rusesc, Belgorod, a atras titlurile din întreaga lume

Cu un anumit grad de isterie, au existat rapoarte că a fost desfășurat cu armele sale nucleare de „apocalipsă” și „apocalipsa apocalipsei”. Chiar și că a „dispărut” (submarinele fac asta). Naval News a fost cu ochii pe subiect încă de înainte ca aceste povești să apară. Vă putem oferi informații

noi despre activitățile ei. Imaginile obținute de Naval News arată că submarinul operează în Marea Barents, la nord de Peninsula Kola din Rusia. Belgorod (K-329) este un submarin unic. Ea are aproximativ 178 de metri (583 ft) lungime, 15 metri (50 ft) lățime și în regiunea de 30.000 de tone.



Russian Navy Submarine Belgorod In Barents Sea

H I Sutton Twitter: @CovertShores, Website: www.hisutton.com

NAVALNEWS



Acest lucru îl face de departe cel mai mare construit oriunde în lume de la celebra clasă Typhoon. Ea este înarmată cu arma strategică Poseidon, care în sine este unică. Descrisă de Marina SUA drept o „torpilă autonomă intercontinentală cu propulsie nucleară și armată nucleară”, combină o rază de acțiune incredibilă cu o performanță greu de ucis. Există îngrijorarea că, cu armele actuale, este efectiv de neoprit odată lansat. Lansată în 2019, Belgorod a fost comandată oficial pe 8 iulie 2022, așa că aceasta este una dintre primele ei călătorii cu distanță mai lungă. Dar ea este încă foarte aproape de casă, în curtea din spate a Marinei Ruse.



Russian Navy Submarine Belgorod In Barents Sea  
H I Sutton Twitter: @CovertShores, Website: www.hisutton.com





Belgorod on surface, eastern Barents Sea. September 22, 2022.  
Sentinel-2 L1C satellite imagery



Belgorod on surface, eastern Barents Sea. September 27, 2022.  
Landsat 8-9 L1 satellite imagery

Am observat că submarinul a părăsit Severodvinsk în Marea Albă în urmă cu câteva săptămâni, iar ea a fost în Marea Barents până pe 22 septembrie. Era încă acolo pe 27 septembrie. În ambele date a fost observată la suprafață. Acest lucru nu este neobișnuit pentru submarine noi ca acesta. Perspectiva unei lansări Poseidon Predicțiile sunt periculoase în acest joc. Cu toate acestea, considerăm că o lansare de probă a lui Poseidon nu este exclusă. Acest lucru ar putea fi de rutină, pentru a testa un nou sistem de arme. Sau ar putea fi în principal politic, ca o demonstrație. Testarea armelor nucleare, chiar și fără focoase, poate face parte din scara de escaladare nucleară aleasă de Rusia.

Vom lăsa pe seama armelor nucleare să evalueze mai bine scara nucleară. Dar nu putem exclude un test. Cu toate acestea, mișcărilor ei sunt, de asemenea, în linii mari în conformitate cu ceea ce ne-am așteptat de la un nou submarin. Liderii politici ruși pot aprecia ambiguitatea ei pe mare, dar nu au făcut prea mult pentru a-și ascunde complet mișcărilor.

#### Nord Stream Attack

Un alt subiect care trebuie abordat sunt scurgerile din conductele de gaz Nord Stream de sub Marea Baltică din 26 septembrie. Se crede că acestea au fost un act deliberat de sabotaj, iar Rusia este candidată. Belgorod are o altă capacitate importantă, precum și purtarea lui Poseidon. Ea poate acționa ca un submarin mamă („platformă gazdă”) pentru submarinele speciale de scufundare în adâncime care operează pe fundul mării. Rusia are o flotă din aceste submarine-mamă pentru războiul pe fundul mării. Din punct de vedere tehnic, Belgorod ar fi potrivit pentru a efectua un astfel de atac, chiar și în ape relativ puțin adânci. Și mass-media a apelat la ea ca fiind cel mai cunoscut exemplu al acestui tip de submarin cu „misiune specială”. Cu toate acestea, este foarte puțin probabil să fi fost implicată. Se știe că a fost observată în Marea Barents pe 22 septembrie și din nou pe 27 septembrie. Acest lucru face imposibil pentru ea să fi fost în Marea Baltică la momentul atacurilor. Și, uitându-ne la planurile ei de navigație din trecut, este la fel de puțin probabil să fi navigat în Marea Baltică în prealabil. Acest lucru nu exclude Rusia ca fiind în spatele atacurilor. Dar îl elimină pe Belgorod ca suspect. Vom lăsa pe seama armelor nucleare să evalueze mai bine scara nucleară. Dar nu putem exclude un test. Cu toate acestea, mișcărilor ei sunt, de

asemenea, în linii mari în conformitate cu ceea ce ne-am aștepta de la un nou submarin. Liderii politici ruși pot aprecia ambiguitatea ei pe mare, dar nu au făcut prea mult pentru a-și ascunde complet mișcările. Nord Stream Attack Un alt subiect care trebuie abordat sunt scurgerile din conductele de gaz Nord Stream de sub Marea Baltică din 26 septembrie. Se crede că acestea au fost un act deliberat de sabotaj, iar Rusia este candidată. Belgorod are o altă capacitate importantă, precum și purtarea lui Poseidon. Ea poate acționa ca un submarin mamă („platformă gazdă”) pentru submarinele speciale de scufundare în adâncime care operează pe fundul mării. Rusia are o flotă din aceste submarine-mamă pentru războiul pe fundul mării. Din punct de vedere tehnic, Belgorod ar fi potrivit pentru a efectua un astfel de atac, chiar și în ape relativ puțin adânci. Și mass-media a apelat la ea ca fiind cel mai cunoscut exemplu al acestui tip de submarin cu „misiune specială”. Cu toate acestea, este foarte puțin probabil să fi fost implicată. Se știe că a fost observată în Marea Barents pe 22 septembrie și din nou pe 27 septembrie. Acest lucru face imposibil pentru ea să fi fost în Marea Baltică la momentul atacurilor. Și, uitându-ne la planurile ei de navigație din trecut, este la fel de puțin probabil să fi navigat în Marea Baltică în prealabil. Acest lucru nu exclude Rusia ca fiind în spatele atacurilor. Dar îl elimină pe Belgorod ca suspect.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/10/new-images-reveal-russias-missing-submarine-belgorod-in-arctic/>

## **Ipoteză neașteptată, lansată de fostul șef al Naftogaz: Explozibili, montați în timpul construcției Nord Stream 2. ”În epoca sovietică, era o practică obișnuită”**



Misterul sabotajului în Nord Stream rămâne încă neelucidat, iar fostul șef al companiei petroliere ucrainene vine cu o nouă interpretare a incidentului.

Andrii Kobolyev, care a fost director executiv al Naftogaz, compania ucraineană de gaze, sugerează astfel că Rusia a efectuat sabotaj premeditat.

El a declarat că acest lucru se poate face cu dispozitive explozive amplasate mult mai devreme, ca măsură de securitate.

Avarierea conductelor Nord Stream 1 și 2 este

un act de sabotaj, de care sunt responsabile serviciile secrete ruse, a apreciat Andrii Kobolyev, fost CEO al Naftogaz, în perioada 2014-2021, într-un interviu publicat de [The Telegraph](https://www.telegraph.co.uk/energy/2022/09/27/ukraine-claims-russia-sabotaged-nord-stream-1-2/).

„Este posibil ca Rusia să fi instalat o încărcătură explozivă pe conducta Nord Stream, în timp ce finaliza lucrările la Nord Stream 2, anul trecut”, spune Kobolyev.

La o săptămână după ce s-au observat scurgerile de gaz în conducte, Occidentul nu are nicio îndoială că acestea sunt rezultatul unui sabotaj.



## Conductele sunt pline de senzori

Kobolyev spune că, în mod normal, toate conductele de gaz și petrol sunt echipate cu senzori foarte sensibili, care detectează orice perturbări în conductă odată ce aceasta este pusă în funcțiune.

”Aceste conducte din Marea Baltică sunt foarte bine monitorizate. Mulți senzori sunt încorporați în țevi pentru a monitoriza fluxul de gaz”, a explicat Kobolyev.

În ultima fază a construcției Nord Stream 2, montarea conductei a fost finalizată, jurul insulei daneze Bornholm, exclusiv de nave rusești.

După cum susține acesta, explozivii au fost plasați pe conducte de nave militare rusești.

În opinia sa, zgomotul lucrărilor finale de construcție a Nord Stream 2 ar fi putut permite plasarea sub acoperire a explozibililor atât pe acesta, cât și pe Nord Stream 1 deja operațional, crede el. „Cel mai important lucru

de care aveți nevoie pentru asta este zgomotul de construcție cu care să îl puteți masca.”

”Aceste nave tehnice erau escortate de nave de război rusești. Și conducta a fost finalizată exact în locul unde a avut loc acum explozia” - a subliniat Kobolev.

Fostul șef Naftogaz a mai explicat că pe vremea sovietică, era o practică obișnuită să se planteze explozivi pe infrastructura cheie, în cazul în care era cucerită în război.

„Această metodă nu este o invenție rusă, ci o moștenire a Uniunii Sovietice. Știind că mulți dintre acești oameni aflați la putere în Rusia sunt foști agenți KGB, nu ar trebui să fim surprinși că folosesc asta ca un fel de standard”, a spus Kobolyev.

El a adăugat că nu crede că Rusia a instalat explozibili în orice altă infrastructură critică pentru Europa de Vest, spunând că repercusiunile pentru Moscova ar fi „prea dureroase”.

Fostul șef al Naftogaz exclude faptul că alte state în afară de Federația Rusă ar putea fi în spatele sabotării conductelor de gaz, deoarece mulți senzori sunt instalați în conducte și sunt păziți cu grijă de Marina Rusă.

„Dacă conducta este bine păzită de ruși și Marea Baltică găzduiește marina rusă, cum ar putea cineva să se apropie de conductă nedetectată? Faptul că cineva ar planta explozibili pe conductă neobservat de ruși este pur și simplu de neconceput”, a explicat el.

Sursa: [https://www.defenseromania.ro/ipoteza-neasteptata-lansata-de-fostul-sef-al-naftogaz-explozibilii-montati-in-timpul-construcției-nord-stream-2-in-epoca-sovietica-era-o-practica-obisnuita\\_618602.html](https://www.defenseromania.ro/ipoteza-neasteptata-lansata-de-fostul-sef-al-naftogaz-explozibilii-montati-in-timpul-construcției-nord-stream-2-in-epoca-sovietica-era-o-practica-obisnuita_618602.html)

**Rusia închide zona maritimă Anapa pentru navigație**

Datorită invaziei pe scară largă a armatei ruse în Ucraina, care în Federația Rusă este numită o operațiune militară specială, și „posibilele amenințări” la adresa gazoductului Turkish Stream, circulația navelor a fost interzisă în apele Anapa. Potrivit lui Vestnik Kavkaza, acest lucru a fost raportat pe canalul Kuban 24 Telegram. Comanda corespunzătoare a fost trimisă în port de la sediul bazei navale Novorossiysk. Mișcarea a fost limitată în zona apei de lângă Bolșoi și Maly Utrish. Gazoductul TurkStream trece de-a lungul fundului Mării Negre de la Anapa până în partea europeană a Turciei. Lungimea sa este de 1,1 mii km, iar capacitatea de proiectare este de 31,5 miliarde de metri cubi de gaz pe an.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195170>

## **NATO se pregătește să respingă atacurile rusești asupra infrastructurii subacvatice după exploziile pe conductele de gaz**

Exploziile de pe gazoductele Nord Stream au forțat țările NATO să se gândească la posibile atacuri rusești asupra cablurilor submarine care sunt responsabile de transmiterea datelor pe internet și a traficului telefonic pe multe continente. Potrivit ghall.com, este raportat de Bloomberg Kristina Berzina, senior fellow pentru securitate și apărare la German Marshall Foundation, a remarcat că preocupările legate de infrastructura subacvatică erau teoretice înainte de exploziile Nord Stream. „Acum potențialele atacuri asupra infrastructurii ridică îngrijorări serioase”, a subliniat ea. Moscova ar putea ataca conductele din Norvegia care livrează gaze naturale către continent. Sau unele dintre cele 400 de cabluri care asigură comunicarea. Potrivit analiștilor, Rusia are capacitatea tehnică de a implementa o astfel de diversiune. Mai mult, Moscova știe și unde se află infrastructura subacvatică, iar navele rusești au fost adesea observate în apropierea comunicațiilor submarine ale UE. Acum, Marea Baltică și Marea Nordului sunt monitorizate de nave și aeronave ale NATO. Pe 26 septembrie, a avut loc o scurgere de gaz de la gazoductul Nord Stream 2, în apropiere de insula Bornholm. Autoritățile daneze au îndemnat să nu se apropie de locul accidentului până când consecințele nu vor fi eliminate. Mai târziu a devenit cunoscută despre o scurgere de gaz pe două șiruri ale Nord Stream-1. Securitatea statului german nu a exclus ca presiunea asupra Nord Stream 1 și Nord Stream 2 să cadă din cauza sabotajului. Serviciile de securitate au spus că Federația Rusă ar putea desfășura o operațiune „sub un steag fals”. Operatorul Nord Stream AG a calificat incidentul cu șirurile Nord Stream ca fiind fără precedent. Nu este încă posibil să se estimeze momentul refacerii infrastructurii de transport al gazelor.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195168>

## **Directorul general al companiei maritime ruse, care exportă cereale ucrainene furate, suspect**

Dmytro Ryndin, CEO al Crane Marine Contractor, este organizatorul schemei ucrainene de transport de cereale prin Crimeea ocupată. Acest lucru este raportat pe site-ul Parchetului din Republica Autonomă Crimeea și Sevastopol, informează Censor.NET. „Un cetățean al Federației Ruse, care deține funcția de director general al companiei de transport maritim „Crane Marine Contractor”, a organizat scheme de rute și a gestionat încălcări ilegale sistematice ale ordinii de intrare/ieșire din/în peninsula ocupată temporar. În special, s-a stabilit că navele „Matros Pozynich”, „Mikhail „Nenashev” și „Matros Koshka”, care sunt deținute de compania specificată, din februarie până în iunie 2022, au desfășurat sistematic activități ilegale către și dinspre portul

de comerț maritim închis din Sevastopol , pentru a transporta cereale ucrainene jefuite în țări terțe”, se arată în raport Compania Crane Marine Contractor deține trei nave implicate de Rusia în exportul de cereale ucrainene furate, așa că anchetatorii îl consideră pe Ryndin organizatorul încălcării procedurii de intrare pe teritoriul ocupat temporar. Acțiunile suspectului au fost clasificate drept încălcări organizatorice ale procedurii de intrare și părăsire a teritoriului ocupat temporar al Ucrainei (Partea 3 a articolului 27 și partea 2 a articolului 332-1 din Codul penal al Ucrainei). Sancțiunea articolului prevede închisoare de până la cinci ani.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195167>

## **Cifra de afaceri totală de marfă a portului Azov în ianuarie-septembrie 2022 a scăzut cu 13%**

Cifra de afaceri totală de marfă a portului maritim Azov în ianuarie-septembrie 2022 s-a ridicat la 6,79 milioane de tone de diverse mărfuri, ceea ce este cu 13% mai puțin decât cifra pentru aceeași perioadă din 2021. Potrivit statisticilor sumare ale companiilor operatoare, cifra de afaceri proprie de mărfuri a portului maritim Azov timp de nouă luni a scăzut cu 12%, la 5,74 milioane de tone de marfă, scrie Port.News. Volumul exporturilor pentru perioada de raportare a scăzut cu 10%, însumând 2,38 milioane tone. Importurile au scăzut cu 23% la 269 mii tone. Volumul mărfurilor de cabotaj a scăzut cu 12% - la 3,09 milioane tone, tranzit - cu 19%, la 1,05 milioane tone. Produsele din cereale, cărbune și petrol au dominat în mod tradițional în gama de mărfuri. Volumul transbordării cerealelor a scăzut cu 21% la 4,22 milioane tone, produse petroliere - cu 6% până la 1,16 milioane tone. Volumul de prelucrare a cărbunelui a crescut cu 27% și a ajuns la 1,03 milioane de tone. Conform rezultatelor a nouă luni din 2022, s-au înregistrat 2.079 de încasări și 2.099 de abateri de instanțe față de 2.478 de încasări și 2.489 de abateri de instanțe cu un an mai devreme. Portul Azov este situat la gura râului Don. Limitele zonei de apă a portului maritim includ râul Don de la km 3151,0 până la geamandura luminoasă receptoare nr. 1 a Canalului Mării Azov-Don, inclusiv drumul nr. 6, și brațul Kalancha până la punctul de oprire Dugino.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195162>

## **În al treilea trimestru, transportul de mărfuri în bazinul Azov-Don al Federației Ruse a scăzut cu 40%**

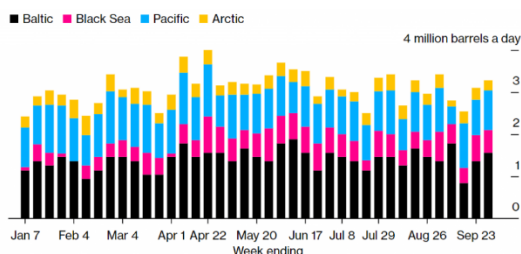
Conform rezultatelor trimestrului trei din 2022, volumul transportului de mărfuri în limitele de responsabilitate a FBU „Administrația Bazinului Azov-Don” a fost de 4,17 milioane de tone, ceea ce reprezintă 59,5% față de 2021. Astfel de date au fost aduse la Rosmorrechflot pe 4 octombrie, scrie Sudostroenie.Info. În același timp, ponderea produselor petroliere în cifra de afaceri totală a mărfurilor a fost de 50,6% sau 2,109 milioane de tone, ponderea mărfurilor uscate - 49,4% sau 2,061 milioane de tone. Structura cifrei de afaceri a mărfurilor este dominată de grâu, păcură și vak. gaz. Numărul total de escale de nave în limitele de responsabilitate a administrației a fost de 2973 de nave și convoai. Fluxul de nave al flotei de tranzit a fost de 1979 de unități. Structura fluxurilor de nave este dominată de flota de marfă uscată - 1234 unități, ceea ce reprezintă 41,5% din fluxul total de nave, flota de petroliere este de 40,4% (1201 unități), 449 unități - flota de pasageri (15,1%), 89 unități - flota de remorhere (3,0%). Pentru navigație în 2022, 36,1 mii de pasageri sau 119,1% față de anul trecut au fost deja transportați în limitele bazinului Azov-Don.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195158>



## Exporturile maritime de petrol rusesc către Europa au scăzut cu 60% de la începutul invaziei

Volumul mediu zilnic de export maritim de țiței rusesc în perioada 24-30 septembrie 2022 a crescut cu 5,5% față de perioada săptămânală anterioară, la 3,27 milioane de barili. Acest lucru este raportat de Bloomberg, scrie publicația Porta Ukrainy. „Cu două luni înainte de intrarea în vigoare a interdicției Uniunii Europene privind importurile maritime de țiței, livrările către UE și Marea Britanie au scăzut cu aproximativ 60% față de ceea ce erau înainte de invazia trupelor Moscovei în Ucraina”, a spus agenția. Aprovizionarea clienților din nordul Europei, care cumpără acum mai puțin de 200.000 de barili pe zi, a fost redusă în mod deosebit semnificativ, adică cu 1 milion de barili sub nivelul observat la începutul anului.



În general, în timpul săptămânii de raportare, porturile și terminalele petroliere maritime rusești au încărcat 31 de tancuri, față de 29 în săptămâna precedentă. Distribuția navelor-cisternă pe porturi din patru regiuni de export: Regiunea baltică: Primorsk — 10 tancuri (8 săptămâna trecută); Ust-Luga — 5 (5). Regiunea Pacificului: Kozmino — 8 (7); Suburban — 1 (1). Regiunea Mării Negre: Novorossiysk — 5 (6). Regiunea arctică: Murmansk — 2 (2). În general, volumul de petrol transportat în săptămâna de raportare a fost de 22,9 milioane de barili, față de 21,7 milioane de barili cu o săptămână mai devreme. Veniturile din taxele de export săptămâna trecută s-au ridicat la 162,4 milioane USD față de 153,9 milioane USD în săptămâna precedentă. Analizând dinamica exporturilor maritime utilizând un indicator mediu (în mișcare) pe patru săptămâni, aprovizionarea zilnică medie către cei mai mari clienți într-o comparație săptămânală arată după cum urmează, în special: către China — a scăzut cu 3,5%, la 0,83 milioane de barili pe zi; către India — neschimbat, până la 0,66 milioane de barili pe zi; către Turcia — a crescut cu 33,3%, până la 0,4 milioane de barili pe zi; către Italia — neschimbat, 0,3 milioane de barili pe zi; către Țările de Jos — a scăzut cu 23,8%, la 0,16 milioane de barili pe zi. Volumul de încărcătură petrolieră trimisă de cisterne care nu precizează destinația finală este de 0,35 milioane de barili pe zi. Redirecționarea fluxurilor din Europa către Asia pare să se fi stabilizat. Livrările către cei trei mari cumpărători – China, India și Turcia – care i-au înlocuit pe cumpărătorii europeni au atins vârful în iunie la 2,2 milioane de barili pe zi. În cele patru săptămâni până la 30 septembrie, acest indicator a scăzut cu aproximativ 350.000 de barili pe zi. Numărul tancurilor care nu precizează încă destinațiile finale poate reduce acest decalaj, dar nu îl elimina complet. Un plan al SUA de a introduce un plafon de preț care ar permite cumpărătorilor să acceseze asigurări și alte servicii esențiale numai dacă prețul plătit este sub un prag stabilit provoacă confuzie în rândul cumpărătorilor. Lipsa de claritate cu privire la nivelul la care va fi stabilit plafonul, incertitudinea cu privire la momentul în care va fi implementat și puține detalii despre modul în care va fi monitorizat îi lasă pe potențialii cumpărători de petrol rusesc în limbă până când situația devine mai clară”, notează agenția. În timp ce Rusia a spus că nu va vinde petrol nimănui care stabilește un plafon de preț și este puțin probabil ca principalii clienți ai țării să susțină planul, existența unui astfel de mecanism ar putea crește puterea de negociere a clienților cheie China, India și Turcia pentru viitor. contracte. În plus, Moscova a primit o altă problemă din cauza reducerii în continuare a taxelor la export, care urmează să fie reduse în octombrie cu 15% — la

6,06 dolari pe baril. Aceasta ar fi cea mai mare scădere din cinci luni și cel mai scăzut nivel din februarie 2021. Scăderea reflectă atât prețurile globale mai scăzute ale petrolului, cât și o creștere a reducerii Urals la Brent. Volumul mediu zilnic de export maritim de țiței rusec în perioada 17-23 septembrie 2022 a crescut cu 22% față de perioada săptămânală anterioară, la 3,1 milioane de barili. Porturile și terminalele petroliere rusești au încărcat 29 de tancuri față de 23 săptămâna precedentă.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195156>

## Finlanda a refuzat să vândă spărgătoare de gheață Rusiei



Ministerul Afacerilor Externe al Finlandei a refuzat companiei de construcții navale Helsinki Shipyard Oy permisiunea de a exporta în Federația Rusă un spărgător de gheață comandat de compania rusă de minerit și metalurgic Norilsk Nickel. Decizia relevantă a Ministerului Afacerilor Externe al Finlandei a fost luată pe 30 septembrie, scrie TTS. Proiectul de construcție a navei a fost lansat în 2021, dar a fost suspendat din cauza sancțiunilor împotriva Rusiei. Nava era planificată să fie predată clientului în

2025. Portul de origine urma să fie Murmansk. Potrivit informațiilor oficiale, spărgătoarele de gheață erau destinate să opereze în zona râului Yenisei și a Golfului Yenisei, precum și în Marea Kara, asigurând trecerea navelor de marfă Norinickel. În prezent, Helsinki Shipyard Oy a suspendat proiectul de construcție a spărgătoarelor de gheață și acum lucrează la obținerea licenței de export a navei de la Comisia Europeană. Așa ar fi trebuit să arate spărgătorul de gheață, care poate avea acum un nou cumpărător. Fotografie de pe site-ul TTS Anterior s-a raportat că unele spărgătoare de gheață au început să fie folosite în Rusia ca donatori de piese de schimb pentru navele care sunt încă în funcțiune. În special, spărgătorul de gheață Yermak va fi dezamblat pentru piese de schimb pentru repararea spărgătoarei de gheață Krasin.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195154>

## În Crimeea, instanța rusă a prelungit arestarea fostului ofițer al Marinei Ucrainei, Oleksiy Kiselyov



Oleksiy Kiselyov, fostul comandant al navei de recunoaștere a Forțelor Navale ale Ucrainei „Slavutych”, care a fost răpit în Henichesk ocupat, i-a fost prelungită detenția pentru două luni de către Tribunalul Districtual Kiev din Simferopol controlat de Rusia. În același timp, Kiselyov, ca și până acum, se confruntă cu probleme de sănătate apărute după reținerea sa de forțele de securitate ruse, scrie Krym.Realii. Rudele apropiate ale lui

Oleksiy Kiselyov i-au spus lui Krym.Realii despre acest lucru. Potrivit acestora, după folosirea violenței în timpul detenției sale, mâna dreaptă este încă „practic nefuncțională” și are dificultăți

și cu mâna stângă. „Acolo (în arestul preventiv Simferopol – KR) i-au cerut să scrie un bilet de mână, a spus că îi este greu să țină un pix mult timp”, au transmis rudele sale. În prezent, comunicarea cu Kiselyov se realizează prin avocatul său Oleksiy Ladin. Potrivit informațiilor disponibile ale rudelor lui Kiselyov, acesta este în prezent „tratată normal”.

Amintim că la începutul lunii august, avocatul lui Oleksiy Kiselyov, Oleksiy Ladin, a raportat că forțele de securitate ruse și-au supus clientul la torturi cu ajutorul curentului electric. La 30 iunie, fiul său Artem Kiselyov a raportat despre răpirea lui Oleksiy Kiselyov. Potrivit acestuia, pe 29 iulie, instanța controlată de ruși a dispus arestarea preventivă a lui Oleksiy Kiselyov pentru 2 luni în centrul de arest preventiv Simferopol. Artem Kiselyov a mai remarcat că starea fizică a tatălui indică faptul că acesta a fost bătut și posibil torturat. Reprezentanța Președintelui Ucrainei în Republica Autonomă Crimeea a anunțat că Oleksiy Kiselyov, fostul comandant al navei a Forțelor Navale ale Ucrainei „Slavutich”, răpit de forțele de securitate ruse în Genicheșk ocupat, ar trebui să fie eliberat imediat.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195146>

## Iahtul lui Putin Graceful a primit un nou nume - Kosatka

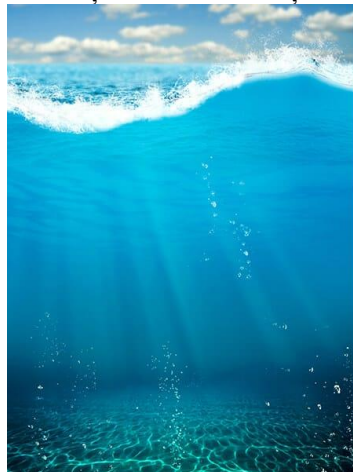
Iahtul Graceful, care este asociat cu dictatorul rus Vladimir Putin, a fost văzut în largul coastei Estoniei la sfârșitul lunii septembrie. Nava a părăsit Kaliningradul însoțită de o navă a Gărzii de Coastă a Rusiei și s-a îndreptat spre Sankt Petersburg. Forbes scrie despre asta. Potrivit revistei, nava are acum un nou nume - „Kosatka”, relatează LIGA. Afaceri. Înainte de război, iahtul lui Putin a suferit o reparație de cinci luni la șantierul naval Blohm+Voss, care l-a construit, iar pe 7 februarie, cu 17 zile înainte de invazia rusă, a părăsit portul Hamburg spre Kaliningrad. A fost acolo până de curând. Nu se știe exact când iahtul a părăsit Kaliningradul sau și-a schimbat numele. Transponderul navei a fost dezactivat cel puțin din 30 august. În iunie, Graceful a intrat sub sancțiunile SUA împreună cu alte trei iahturi legate de Putin - Olympia, Shellest și Nega. El este, de asemenea, creditat cu deținerea iahturilor Chaika și Scheherazade. Ultimul - cel mai mare - este arestat în Italia. Restul se află în prezent în Rusia: Olympia a fost văzută ultima dată în Lacul Ladoga lângă Sankt Petersburg în iulie 2021, Chaika în Soci pe 29 martie 2021, Shellest lângă Gelendzhik pe 13 septembrie și Nega în Lacul Ladoga pe 14 august. Potrivit VesselsValue, iahtul Kosatka valorează aproximativ 119 milioane de dolari, are o piscină interioară care poate fi transformată în teatru și ring de dans, heliport și apartamente pentru 12 oaspeți. Iahtul aparține companiei „Argument”, care în trecut a primit un împrumut de la conducerea structurilor implicate în construcția palatului lui Putin din Gelendzhik. În august 2022, primul superyacht arestat al unui oligarh rus a fost vândut pentru 37,5 milioane de dolari. În vară, Bloomberg a scris că iahturile oligarhilor ruși, împotriva cărora țările occidentale au impus sancțiuni din cauza războiului, nu au porturi în care să se poată ascunde de arestare.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195143>

## IMO: Se marchează 50 de ani de protecție a oceanelor

IMO marchează cinci decenii de la Convenția de la Londra, adoptată în 1972 pentru a proteja oceanele de aruncarea deșeurilor. Convenția a fost actualizată în 1996 prin Protocolul de la Londra, un acord global cuprinzător de sine stătător, însă cele două tratate lucrează împreună pentru a reglementa aruncarea deșeurilor în mare. Convenția și Protocolul de la Londra (tratatele LC și LP)

au evoluat de-a lungul anilor, interzicând aruncarea deșeurilor radioactive în mare începând cu anii 1980 și, în secolul al XXI-lea, abordând captarea și stocarea carbonului și geoingineria marină. În cadrul unui eveniment pentru a sărbători cinci decenii de la adoptarea Convenției de la Londra, (3 octombrie), secretarul general al OMI, Kitack Lim, a subliniat „rolurile cheie ale Convenției și Protocolului de la Londra în ultimele cinci decenii în guvernarea oceanului nostru, situate în interfață. între activitățile de pe uscat și cele de pe mare”.

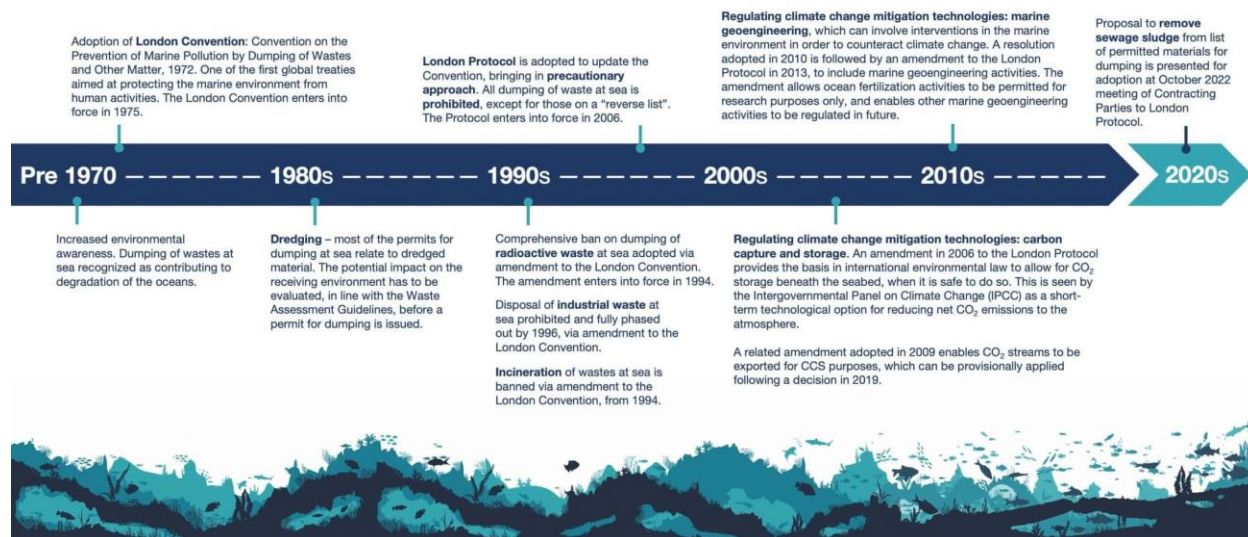


În urma Conferinței Națiunilor Unite asupra mediului uman (iunie 1972, Stockholm), Convenția de la Londra a fost adoptată la 13 noiembrie 1972 la Conferința interguvernamentală privind Convenția privind aruncarea deșeurilor pe mare, desfășurată la Londra, Regatul Unit. „Comunitatea internațională a recunoscut că avem responsabilitatea colectivă de a proteja mediul și, în special, de a aborda deversarea deliberată și fără discriminare a deșeurilor în mare”, a spus domnul Lim. OMI a fost invitată să își asume atribuțiile ca rol permanent de

secretariat al Convenției și a făcut acest lucru din 1977. Dna Betsy Valente (Statele Unite), președinte, organele de conducere ale LC/LP, a declarat că aruncarea necontrolată a deșeurilor în oceane, care era evidentă în deceniile precedente, s-a încheiat odată cu adoptarea, intrarea în vigoare și punerea în aplicare a Convenției de la Londra și a Protocolului său. . „În ultimii 50 de ani s-au făcut progrese mari și cred că acest lucru se datorează participării active a părților, ONG-urilor și ONG-urilor, care lucrează împreună pentru a rezolva problemele”, a spus ea, subliniind dezvoltarea liniilor directe în temeiul tratatelor și dorința Părților să împărtășească experiența și cele mai bune practici și cele mai bune științe și cunoștințe disponibile.

## Fifty years of ocean protection

Major milestones since adoption of the London Convention in 1972 regulating dumping at sea



Într-un mesaj video, domnul Scott Mann, subsecretar de stat parlamentar al Departamentului pentru Mediu, Alimentație și Afaceri Rurale (Defra), Regatul Unit, a declarat: „Mulțumită orientărilor internaționale elaborate în temeiul tratatelor, țările pot evalua riscul la mediul marin creat de activitățile de dumping folosind cele mai bune dovezi disponibile. Și părțile la tratate au răspuns prompt la noile amenințări la adresa oceanului. Permițând geoeingineriei marine și tehnologiilor de captare a carbonului să funcționeze în moduri care nu pun în pericol sănătatea oceanelor, Convenția și Protocolul de la Londra sunt în fruntea atenuării schimbărilor climatice.” El a adăugat: „Aderarea la Convenție și Protocol înseamnă a fi parte a unei comunități internaționale de experți, toți lucrând împreună pentru a găsi cele mai bune soluții la amenințările cu care ne confruntăm. Convenția de la Londra a înregistrat progrese semnificative în ultimii 50 de ani, dar vă încurajez pe toți să priviți spre viitor și să profitați de oportunitățile care ne vor proteja oceanele și serviciile cruciale pe care le oferă.” Reuniunea anuală a părților la LC și LP are loc la sediul OMI (3-7 octombrie). Părțile vor lua în considerare adoptarea unui amendament pentru eliminarea nămolului de epurare din lista de deșeuri care pot fi luate în considerare pentru deversare.

Sursa: <https://www.marineinsight.com/shipping-news/imo-marking-50-years-of-protecting-the-oceans-from-dumping/>