

MS Daily Brief – 27 iulie 2022

Acest material este elaborat de echipa de experți a Forumului Securității Maritime folosind surse deschise, nu reflectă o poziție oficială a organizației sau opinia persoanelor afiliate FSM și are doar scop informativ. Este posibil, dat fiind contextul militar deosebit, ca unele surse să nu fie sigure, iar echipa noastră face eforturi să confirme informațiile furnizate din surse multiple.

Cuprins

UCRAINA.....	2
Rusia lovește Odesa pentru a o împărți în două. Avioane de vânătoare și bombardiere au lansat 13 rachete în zona Zatoka	2
Submarin rusesc cu rachete nucleare văzut cu semnul invaziei Ucrainei - „Z”	3
Centrul din Istanbul pentru export de cereale se deschide miercuri. Rusia continuă să atace Odesa ..	4
Războiul din Marea Neagră	5
Ziua Marinei – Sevastopol	5
Forțele Navale ale SUA au anulat un exercițiu în Marea Neagră considerat „esențial” pentru descurajarea Rusiei.....	5
EUROPA.....	7
Europa va dispune rachete anti-navă de ultimă generație pentru înlocuirea Harpoon și Exocet. Safran și Rolls-Royce s-au alăturat MBDA.....	7
TRANSPORT MARITIM.....	8
Raport IMO	8
Noua navă de foraj a Turciei va începe lucrul pe 9 august.....	9
Încetarea tipăririi hărților pe hârtie	9
Exporturile de GNL din SUA către Europa sunt pe cale să depășească angajamentul lui Biden	10
Investitorii asiatici pariază pe portul Haifa în timp ce Israelul caută legături cu vecinii din Golf.....	11
Primul obstacol pentru acordul cu Ucraina este eliminarea navelor blocate	12

UCRAINA

Rusia lovește Odesa pentru a o împărți în două. Avioane de vânătoare și bombardiere au lansat 13 rachete în zona Zatoka



În cadrul unui briefing desfășurat la Ukraine Media Center din Kiev, purtătorul de cuvânt al Forțelor Aeriene ale Ucrainei, Yuri Ihnat, a declarat că, pe 26.07.2022, avioane rusești au lansat 13 rachete aer-sol asupra unor ținte din zona Zatocha din Regiunea Odesa.

“Conform informațiilor noastre, marți dimineață, în jurul orei 04.30, trei avioane de vânătoare rusești de tip Su-35 și Su-30, care au decolat de la Baza Aeriană Akhtubinsk, au evoluat deasupra Mării Negre și au lansat cinci rachete H-59 asupra unor obiective din Regiunea Odesa, în special din zona Zatoka”, a menționat Ihnat, citat de agenția de presă Ukrinform.

Potrivit precizărilor acestuia, ulterior, în jurul orei 05.00, zece bombardiere cu rază lungă de acțiune de tip Tu-22M3 din cadrul Bazei Aeriene Shaykovka au zburat în zona Mării Negre, de unde au lansat opt rachete H-22.

Între țintele vizate s-au aflat obiective din zona de coastă a Regiunii Odesa.

Din datele preliminare rezultă faptul că, în urma atacurilor aeriene rusești, nu au fost înregistrate victime.

Prin distrugerea podului din Zatoka, Regiunea Odesa este împărțită practic în două părți, blocând Basarabia de Sud (Bugeacul) între Nistru și Dunăre.

Podul este o facilitate importantă de transport și infrastructură, fiind singura rută ce trece pe teritoriul Ucrainei și de-a lungul căreia se poate ajunge de la Odesa la Belgorod-Dnestrovsky, Reni, Izmail, Kilya, Bolgrad și alte așezări din Basarabia de Sud.

Comentariul autorului: Probabil că, între țintele vizate de aviația rusă se află și podul mixt de cale ferată și auto din Zatoka, situat la granița dintre Marea Neagră și estuarul Nistrului. Acesta a mai fost lovit anterior cu rachete de croazieră Kalibr, însă, ținând cont de importanța sa strategică, reprezentanții ucraineni lucrează permanent la refacerea acestuia.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/rusia-loveste-odesa-pentru-a-o-imparti-in-doua-avioane-de-vanatoare-si-bombardiere-au-lansat-13-rachete-in-zona-zatoka_617440.html

Submarin rusesc cu rachete nucleare văzut cu semnul invaziei Ucrainei - „Z”

Submarinele cu rachete balistice se află în centrul capacității strategice de lovitură nucleară a Rusiei. Fiecare submarin poate lansa în jur de 100 de focoaie nucleare de mii de mile într-o singură salvă.



Submarinul din clasa Borei-A, Knyaz Vladimir, a fost văzut acum cu faimosul marcaj „Z”. Imaginile dezvăluie că un submarin cu rachete balistice (SSBN) al Marinei Ruse care are marcajul „Z” pe corpul sau. Acest lucru a fost confirmat de mai multe surse.

Acum faimosul marcaj în zig-zag, folosit de trupele ruse care invadează Ucraina, este similar cu litera „Z” din

alfabetul latin. Alfabetul rus (chirilic) nu are această literă. Deci, uneori, este văzută ca o simplă formă în cercurile de apărare. Deci, apariția sa pe un submarin nuclear este legată fără ambiguitate de războiul din Ucraina.

Un submarin din clasa Borei-A a fost fotografiat, în imagini distribuite pe social media rusă, la Severomorsk în iulie. Un submarin din clasa Borei-A patrulează și în Marea Barents. Naval News consideră că toate vizionările lui „Z” pe bordaj sunt ale aceluiaș submarin, Knyaz Vladimir (K-549). Acest submarin transportă în mod normal șaisprezece rachete balistice lansate de submarin RSM-56 Bulava (SLBM). Vag comparabil cu Marina SUA și Tridentul Marinei Regale, fiecare are o rază de acțiune de peste 8.000 km. Ele transportă până la 6 până la 10 MIRV (vehicule de reintrare independente multiple). Fiecare dintre acestea poate lovi cu 100-150 de kilotone. Pe scurt, ele sunt arma principală a arsenalului nuclear pe mare al Rusiei.

Un Borei-A a fost observat la cheul de încărcare a rachetelor din Severomorsk, lângă Murmansk, în aceeași perioadă de timp. Deci, este probabil ca submarinul să fi fost complet înarmat cu rachete Bulava în timp ce purta „Z”. „Z” denotă trupele ruse care invadează Ucraina din sud, în principal din Crimeea. Alte forme folosite semănau cu „O”, „V” și „Z” în interiorul unei pătrate.

Cu toate acestea, „Z” a devenit cel mai frecvent văzut, mai ales că axa de invazie a Rusiei dinspre nord s-a retras. Și, aproape imediat a început invazia, „Z” a fost simbolul adoptat în toată Rusia pentru a reprezenta invazia. Se vede pe mașini, clădiri și picturi murale care susțin războiul. O are chiar și o pictură murală mare a unui submarin cu rachete din clasa DELTA, pictată recent pe o clădire din baza navală Gadzhiyevo, unde se află submarinul. Deci includerea sa într-un submarin operațional reprezintă probabil un semn de sprijin pentru război. Nu este clar dacă a fost aplicat oficial sau la inițiativa echipajului. În orice caz, transmite un mesaj că războiul din Ucraina nu este doar o chestiune locală. Guvernul rus și președintele Putin au fost dornici să facă aluzie la amenințarea nucleară de la începutul războiului. Aceste amenințări voalate par să vizeze NATO, care altfel ar putea fi încurajată să ajute Ucraina mai direct.

În esență, descurajarea nucleară este folosită pentru a permite războiul convențional. Cu toate acestea, alte submarine nu au fost încă văzute cu marcajul. Posibil este văzut ca fiind prea provocator. De exemplu, două submarine nucleare trimise în Marea Baltică nu îl au vizibil.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/07/russian-nuclear-missile-submarine-seen-with-ukraine-invasion-z/>

Centrul din Istanbul pentru export de cereale se deschide miercuri. Rusia continuă să atace Odesa

Un nou centru comun de coordonare din Istanbul, înființat ca parte a acordului de repornire a exporturilor de cereale ucrainene, urmează să fie deschis oficial miercuri, potrivit Ministerului turc al Apărării.

Ministrul turc al Apărării, Hulusi Akar, va participa la ceremonia de deschidere a centrului, ce va avea loc la Universitatea Națională de Apărare din Istanbul.

Vinerea trecută, Turcia, ONU, Rusia și Ucraina au semnat un „acord istoric” pentru reluarea exporturilor de cereale prin trei porturi ucrainene, după luni de blocaj al Rusiei.

Conform acordului, centrul comun de coordonare a fost înființat la Istanbul pentru a efectua inspecții la intrările și ieșirile din porturi și pentru a asigura siguranța rutelor.

Un grup de experți ruși va sosi marți la Istanbul pentru a începe lucrul în format cvadruplu", a comunicat marți Ministerul rus al Apărării, care exercită un „control special” asupra activității centrului.

Însă, în dimineața zilei de 26 iulie, rușii au lansat un atac masiv, al doilea, cu rachete asupra portului Odesa, ce face parte din acordul semnat.

„Atacul masiv cu rachete a fost lansat asupra sudului Ucrainei, inclusiv cu aviația, din Marea Neagră. Acordul de la Istanbul privind cerealele nu reduce atacurile Rusiei împotriva instalațiilor militare ucrainene. Astfel, Moscova va continua operațiunea specială, a declarat ministrul rus de Externe, Serghei Lavrov, în timpul unei vizite în Republica Congo, prima în cei peste 60 de ani de relații ruso-congoleze.

Africa este acum esențială în politica externă a Rusiei, în primul rând pentru exporturile de alimente, după acordul recent încheiat în Turcia privind cerealele. Kremlinul intenționează să încheie direct contracte cu țările africane pentru exportul de cereale, în timp ce Turcia primea delegații ale țărilor africane, tot pentru exportul de cereale ucrainene.

Atacul Rusiei asupra portului ucrainean Odesa pune sub semnul întrebării acordul privind cerealele, a declarat Casa Albă, adăugând că Statele Unite vor continua să exploreze opțiunile cu comunitatea internațională pentru a crește exporturile Ucrainei prin rute terestre.

Comentariu: Rusia dorește să arate de la începutul acestui acord faptul că acesta nu reprezintă o formă de armistițiu și atenționează astfel Ucraina și comunitatea internațională că nu a cedat presiunii acesteia. Pe de altă

parte, atacul asupra Odesei a fost, fără îndoială, menit să reamintească Ucrainei că astfel de acorduri pot fi abandonate rapid, dar faptul că s-a ajuns de la început este totuși ciudat.

Sursa: <https://newsweek.ro/international/centrul-din-istanbul-pentru-export-de-cereale-se-deschide-miercuri-rusia-continua-sa-atace-odesa>

Războiul din Marea Neagră

În apele Mării Negre și Azov, gruparea navală a inamicului continuă să efectueze recunoașteri, lovituri cu rachete asupra obiectelor de pe teritoriul Ucrainei, precum și blocarea transportului civil în partea de nord-vest a Mării Negre.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192340>

Ziua Marinei – Sevastopol

„Anul acesta nu va avea loc nicio întâlnire solemnă a marinarilor Mării Negre în Casa Ofițerilor și o primire solemnă a comandantului, precum și un festival tradițional de sport militar pentru locuitorii orașului în apele Golfului Sevastopol”, se spune în mesaj.

Se raportează că la debarcaderul Grafskaya va avea loc o ceremonie de denumire a bărcii de patrulare după comandantul adjunct al Flotei Ruse de la Marea Neagră Andrey Paliy, care a murit în timpul războiului Federației Ruse împotriva Ucrainei.

În plus, la ora 19:00 va începe un concert în Piața Nakhimov, care se va încheia la ora 22:00 cu un foc de artificii solemn deasupra golfului Sevastopol.

Nu au fost anunțate oficial alte evenimente în onoarea Zilei Marinei Ruse de la Sevastopol.

Ziua Marinei Ruse este sărbătorită în ultima duminică a lunii iulie. De obicei, în Sevastopol, în această zi, a avut loc un festival sportiv militar cu trecerea navelor și a unui submarin de-a lungul golfului Sevastopol, trecerea aeronavelor navale, performanța marinarilor, precum și a sportivilor de sporturi nautice.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192321>

Forțele Navale ale SUA au anulat un exercițiu în Marea Neagră considerat „esențial” pentru descurajarea Rusiei

Forțele Navale ale SUA au anulat ediția din acest an a exercițiului „Sea Breeze” în Marea Neagră, citând situația delicată generată de războiul dintre Rusia și Ucraina.

Exercițiul „Sea Breeze 2022, programat să se desfășoare în această vară în Marea Neagră, a fost „anulat din cauza invaziei în curs de desfășurare a Ucrainei de către Rusia”, a declarat un purtător de cuvânt al Marinei SUA pentru Newsweek.

Anul trecut, comandorul Daniel Marzluff, liderul pentru regiunea Mării Negre al Flotei a Șasea a SUA, a declarat pentru Newsweek că exercițiile anuale „Sea Breeze” sunt „esențiale” în cadrul eforturilor de descurajare a agresiunii Rusiei și pentru a reafirma sprijinul SUA și NATO pentru Ucraina.

Peste 5.000 de militari, cu 32 de nave și 40 de aeronave, au participat la exercițiul naval „Sea Breeze 2021”, organizat de Marina SUA și Forțele Navale ale Ucrainei. România și Republica Moldova s-au numărat printre cele 32 de țări participante la evenimentul de instruire desfășurat în perioada 28 iunie-10 iulie 2021.

Exercițiul de anul trecut a stârnit furia Rusiei, care susține că „amploare și natura evident agresivă [a exercițiului] nu ajută în niciun fel la soluționarea provocărilor reale de securitate din regiunea Mării Negre”.

Căpitanul Tamara Lawrence, de la Forțele Navale SUA în Europa-Africa, a declarat că o operațiune mai mică a țărilor NATO – care nu implică nicio navă de război americană – s-a desfășurat în ultimele două săptămâni în bazinul pontic.

„Forțele Navale ale SUA în Europa rămân angajate față de aliații și partenerii noștri de la Marea Neagră, fapt demonstrat de participarea noastră la iterația din acest an a exercițiului NATO „Breeze 2022”, condus de bulgari”, a subliniat Lawrence.

Participarea americană la „Breeze 2022 s-a redus la avioane de patrulare maritimă P-8A Poseidon și unități expediționare din cadrul Task Force 68, cu baza la Rota, în Spania.

Mult mai redus ca amploare față de anii precedenți, exercițiul Breeze 2022, care s-a desfășurat în zona orașelor bulgare Burgas și Varna în perioada 17-25 iulie, a reunit 24 de nave, cinci avioane și patru elicoptere, împreună cu 1.390 de militari din zece țări membre NATO, inclusiv România.

Țara noastră a participat cu trei nave militare (fregata „Regele Ferdinand”, dragorul maritim „Locotenent Lupu Dinescu” și nava purtătoare de rachete „Zborul”) și aproximativ 300 de marinari.

Scenariul fictiv al exercițiului „Breeze 2022” a fost unul adaptat la noile provocări geostrategice și prevede răspunsul unei forțe multinaționale la o criză geopolitică apărută în regiune, au transmis Forțele Navale Române.

La scurt timp după ce Rusia a invadat Ucraina, pe 24 februarie, submarinele și navele Flotei Ruse de la Marea Neagră au impus o blocadă maritimă în nordul bazinului pontic, făcând imposibilă navigația în siguranță în această zonă.

Atacurile ucrainene asupra navelor de război rusești, inclusiv scufundarea crucișătorului Moskva în aprilie, au cauzat o reducere a activității navale a Rusiei în apropierea Odesei.

Sursa: <https://umbrela-strategica.ro/fortele-navale-ale-sua-au-anulat-un-exercitiu-in-marea-neagra-considerat-esential-pentru-descurajarea-rusiei/>

EUROPA

Europa va dispune rachete anti-navă de ultimă generație pentru înlocuirea Harpoon și Exocet. Safran și Rolls-Royce s-au alăturat MBDA

Safran Power Units și Rolls-Royce s-au alăturat gigantului european MBDA pentru dezvoltarea viitoarei rachete anti-navă franco-britanică E vorba despre programul Future Cruise And Anti-Ship Weapon (FC/ASW).

Safran și Rolls-Royce au semnat acordul de asociere cu MBDA în programul FC/ASW în cadrul Farnborough International Airshow din Marea Britanie, amintește publicația franceză [Opex360](#).

Colaborarea va duce la implicarea celor două companii nou semnate în dezvoltarea sistemului de propulsie. Cei trei giganți vor lucra împreună pentru dezvoltarea rachetelor și implementarea proiectului până la finalul acestui an.

Cei de la [Naval-Technology](#) precizează și ei că acordul își propune ca în cadrul programului FC/ASW, Marea Britanie și Franța să dezvolte rachete anti-navă care să înlocuiască în următorii ani rachetele Harpoon aflate în dotarea britanicilor și a celor Exocet din dotarea francezilor, produs de altfel al MBDA.

Eric Beranger, CEO MBDA, a salutat intrarea în programul FC/ASW a celor de la Safran Power Units și Rolls-Royce, amintind că programul e unul strategic atât pentru Marea Britanie, cât și pentru Franța.

Despre viitorul program nu se cunosc foarte multe informații. Ele vor putea fi lansate în mod cert de pe nave de suprafață din lansatoare verticale, însă e foarte posibil să existe și o versiune pentru submarine.

De precizat că în luna februarie a acestui an Marea Britanie și Franța au confirmat lansarea etapei de pregătire pentru programul Future Cruise/Anti-Ship Weapon (FC/ASW), program care urmărește dezvoltarea unui sistem de rachetă anti-navă de ultima generație.

Acordul guvernamental a fost semnat de Direcția Generală pentru Armament din Franța (DGA) și de Defense Equipment & Support din Marea Britanie (DE&S), instituții care au semnat contractele și cu concernul european MBDA.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/europa-va-dispune-rachete-antinava-de-ultima-generatie-pentru-inlocuirea-harpoon-si-exocet-safran-si-rolls-royce-s-au-alaturat-mbda_617419.html

TRANSPORT MARITIM



Prima ediție a Raportului privind siguranța maritimă europeană (EMSAFE), publicat de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA), coincide cu aniversarea a 20 de ani de existență a agenției.

În raport se prezintă în mod factual și cuprinzător o mare diversitate de subiecte privind siguranța maritimă și se face o analiză aprofundată a unor teme tehnice specifice. EMSAFE reunește informații provenite din toate bazele de date găzduite de EMSA, de exemplu EMCIP, SafeSeaNet, THETIS și STCW-IS, oferind astfel posibilitatea analizării încrucișate a datelor, precum și o perspectivă detaliată privind situația siguranței maritime în cadrul UE.

Raportul poate fi accesat (în limba română) [aici](#).

Raport IMO

Un nou raport a constatat că peste 75% dintre nave nu vor îndeplini noul indice al Organizației Maritime Internaționale (IMO) de mediu, social și guvernare corporativă (ESG), care vizează decarbonizarea industriei. Aceasta înseamnă că mulți proprietari de nave vor fi forțați să încetinească navele pentru a reduce emisiile, dar acest lucru ar putea adânci criza alimentară și energetică globală prin reducerea capacității disponibile a navelor. „Țintele de decarbonizare ale IMO vor face ca navele să încetinească întârzierea transporturilor de alimente și oamenii vor muri de foame”, a declarat un analist de securitate globală pentru gCaptain. „Câți oameni vor muri ca urmare a eforturilor ESG ale OMI nu se știe în acest moment. Cred că majoritatea armatorilor nici măcar nu înțeleg gravitatea amenințării EEXI, dar ar putea fi milioane de vieți.”

Sursa: https://gcaptain.com/shippings-new-esg-rules-could-starve-millions/?subscriber=true&goal=0_f50174ef03-c15416dad7-139869041&mc_cid=c15416dad7&mc_eid=9c3143fd22

Noua navă de foraj a Turciei va începe lucrul pe 9 august



Noua navă de foraj a Turciei Abdülhamid Han va începe operațiunile în estul Mediteranei pe 9 august a acestui an. Acest lucru a fost anunțat de ministrul Energiei și Resurselor Naturale al Turciei Fatih Donmez, scrie Anadolu. Potrivit acestuia, nava se află în portul Mersin de pe coasta de sud a Turciei, unde a sosit pe 19 mai din portul Okpo din Coreea de Sud. După aceea, au început pregătirile pentru

foraj.

Explorările și forajele pentru nevoile Turciei până astăzi au fost efectuate de trei nave: Fatih, Kanuni și Yavuz. Nava de foraj de generația a șaptea Abdülhamid Han are 238 m lungime și 42 m lățime. O echipă de 200 de oameni poate să foreze la adâncimi de până la 12.200 m. Există doar 4-5 nave de foraj din această clasă în lume, iar una dintre ele este la dispoziția Turciei.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192351>

Încetarea tipăririi hărților pe hârtie

Biroul Hidrografic al Regatului Unit (UKHO) a anunțat că va înceta să mai producă hărți de hârtie ale Amiralității până la sfârșitul anului 2026, pentru a-și concentra atenția asupra produselor și serviciilor sale de navigație digitală.

Oficiul Hidrografic al Regatului Unit (UKHO) a declarat că planul său de a retrage hărțile standard nautice (SNC) și hărțile tematice ale Amiralității sunt ca răspuns la faptul că mai mulți utilizatori marini, navali și de agrement folosesc în principal produse și servicii digitale pentru navigație. Retragerea treptată a diagramelor de hârtie din producție va avea loc pe parcursul mai multor ani și se preconizează că se va încheia la sfârșitul anului 2026. UKHO va dezvolta alternative digitale pentru sectoarele care folosesc încă diagrame pe hârtie, în consultare cu clienții și părțile interesate, inclusiv Agenția Maritimă și Paza de Coastă (MCA), precum și alte organisme de reglementare, birouri hidrografice, parteneri din industrie și distribuitori.

Surse: https://www.yachtingmonthly.com/news/admiralty-paper-charts-to-cease-88829?utm_campaign=socialflow&utm_content=ym&utm_source=facebook.com&utm_medium=social

https://gcaptain.com/going-digital-ukho-to-phase-out-traditional-paper-nautical-charts/?subscriber=true&goal=0_f50174ef03-c6c1b9b899-139869041&mc_cid=c6c1b9b899&mc_eid=9c3143fd22

Exporturile de GNL din SUA către Europa sunt pe cale să depășească angajamentul lui Biden

Când președintele american Joe Biden le-a promis liderilor europeni în martie că va contribui la asigurarea de noi provizii de gaz natural lichefiat pentru a compensa penuria din cauza invaziei Ucrainei de către Rusia, angajamentul său a fost primit cu scepticism. La urma urmei, industria GNL din SUA își atinge deja limitele de export, iar piața globală este dominată de contracte pe termen lung care pot dicta unde va merge gazul exportat timp de douăzeci de ani la un moment dat. Se dovedește, totuși, că promisiunea lui Biden ar fi fost mult prea modestă.

Statele Unite sunt pe cale să depășească angajamentul lui Biden din martie de a încărca 15 miliarde de metri cubi de GNL pentru Europa în acest an, potrivit unei analize Reuters a datelor de export compilate de Refinitiv, și să tripleze angajamentul. Producătorul nr. 1 de gaze naturale a devenit cel mai mare exportator de GNL din lume în prima jumătate a anului 2022, a anunțat luni Administrația pentru Informații Energetice (EIA) din SUA.

Creșterea este o veste bună pentru o administrație Biden care a încercat să consolideze legăturile energetice cu Europa ca o modalitate de a combate influența Rusiei. Dar, având în vedere cererea vorace de gaze naturale a globului, aceste importuri europene vin în detrimentul unor națiuni mai sărace precum Pakistan și India, care s-ar putea confrunta cu deficite energetice sau ar putea fi conduse către noi acorduri cu Rusia.

Până în iunie a acestui an, SUA au exportat aproximativ 57 de miliarde de metri cubi de gaz sub formă de GNL, cu 39 de miliarde de metri cubi, sau 68%, în Europa, arată datele Refinitiv. Aceasta este în comparație cu 34 de miliarde de metri cubi, sau 35%, din exporturile de GNL expediate în Europa pentru tot anul 2021. Aceasta înseamnă că Statele Unite au trimis deja mai mult gaz în Europa în primele șase luni ale anului 2022 decât au făcut-o în toate cele 12 luni din 2021. Dacă exporturile către Europa continuă în același ritm până în a doua jumătate a anului 2022, creșterea totală față de 2021 ar fi în jur de 45 bcm. Cu toate acestea, ritmul exporturilor a încetinit în iunie, după ce un incendiu a închis Freeport LNG, care asigură aproximativ 20% din procesarea GNL din SUA. Operațiunile complete nu sunt așteptate până la sfârșitul anului. O altă provocare ar putea fi un sezon de uragane în Atlantic cu mult peste medie, au spus analiștii.

PROFIT MAI MARE ÎN EUROPA

Schimbarea neașteptată are loc deoarece expeditorii sunt dispuși să plătească penalități contractuale pentru că nu livrează în țări precum Pakistan și redirecționează mărfurile către Europa, unde prețul ridicat acoperă taxele și profitul, au spus analiștii. Analiștii care susțineau anterior că obiectivul lui Biden era de neatins acum spun că industria, dominată de companii precum Cheniere Energy Inc LNG.A și TotalEnergies, s-a dovedit mult mai flexibilă decât se așteptau. „A devenit mult mai flexibil decât credeau majoritatea că ar putea fi acum trei luni. Dacă trebuie să faci lucruri, lucrurile se mișcă”, a spus Henning Gloystein, director pentru energie și climă la Eurasia Group. Dar asta a însemnat scăderea importurilor de GNL din SUA în țările care plătesc mai puțin. Belgia, de exemplu, a înregistrat o creștere a importurilor de GNL din SUA cu aproximativ 650%, în timp ce Pakistanul și-a văzut importurile americane scăzute cu 72%, au arătat datele.

Prețurile de referință ale gazului în Europa au fost în medie de 34,06 USD per milion de unități termice britanice (mmBtu) până acum în 2022, comparativ cu 29,99 USD în Asia și 6,12 USD în Statele Unite. Aceasta se compară

cu prețurile medii în 2021 de 16,04 USD în Europa, 18,00 USD în Asia și 3,73 USD în Statele Unite, au arătat datele. „Marfurile vor ajunge acolo unde piața o cere”, a spus Ed Hirs, economist energetic la Universitatea din Houston. TOT NU SUFACE Invazia din februarie a principalului furnizor de gaze din Europa a dus prețurile la energie deja ridicate la recorduri și a determinat UE să se angajeze să reducă utilizarea gazului rusesc cu două treimi în acest an, prin creșterea importurilor din alte țări și stimularea energiei regenerabile. În ciuda creșterii neașteptate din Statele Unite, UE se află încă într-o poziție precară, îndreptându-se spre sezonul de iarnă cu utilizare intensă, deoarece Rusia continuă să amenințe că va retrage aprovizionarea cu gaze. UE a cerut statelor membre să reducă consumul de gaz cu 15% până în martie, ca pas de urgență. Biden și președintele Comisiei Europene, Ursula von der Leyen, au anunțat, de asemenea, un plan pentru formarea unui grup operativ pentru a reduce dependența Europei de combustibilii fosili ruși, inclusiv de gaz. Comisia urmează să se asigure că UE poate primi aproximativ 50 de miliarde de metri cubi de GNL suplimentar din SUA până cel puțin în 2030, iar SUA este pe cale să depășească acest număr în acest an. Dar, analiștii spun că schimbarea mărfurilor din SUA nu va dura, deoarece prețurile din Asia și America de Sud cresc pentru a atrage mai multe mărfuri, iar clienții solicită acțiuni în instanță pentru a cere livrări pe contracte. „Realitatea cu adevărat brutală și dură este că Europa prețuiește mari părți ale piețelor emergente. Pe termen lung, acest lucru nu este durabil și provoacă deja lipsuri de energie în Asia de Sud”, a spus Gloystein. „Ceva trebuie să dea”, a adăugat el.

Sursa: https://gcaptain.com/u-s-Ing-exports-to-europe-on-track-to-surpass-biden-pledge/?subscriber=true&goal=0_f50174ef03-c6c1b9b899-139869041&mc_cid=c6c1b9b899&mc_eid=9c3143fd22

Investitorii asiatici pariază pe portul Haifa în timp ce Israelul caută legături cu vecinii din Golf

Orașul Haifa este programat să devină un centru de transport maritim din estul Mediteranei din ce în ce mai important, firmele chineze și indiene cumpărând în porturile sale, pe măsură ce Israelul normalizează legăturile cu vecinii săi arabi din Golf sub un impuls diplomatic al SUA.

La începutul acestei luni, în timp ce președintele american Joe Biden a vizitat Orientul Mijlociu, cel mai mare dezvoltator portuar din India, Adani Ports, și partenerul minoritar israelian Gadot, au convenit să cumpere portul Haifa pentru 4,1 miliarde de șekeli (1,18 miliarde de dolari).

Fondatorul său, cel mai bogat om din Asia, Gautam Adani, a declarat pe Twitter că acordul a avut „o importanță strategică și istorică imensă”, iar compania pariază că portul va deveni o legătură cu Europa și va crea noi căi comerciale cu Asia.

Cu un an înainte, rivalul chinez Shanghai International Port Group (SIPG) a declarat că a văzut același potențial atunci când și-a inaugurat terminalul său de transport containere Bay Port, în valoare de 5,5 miliarde de shekeli, chiar alături. Convergența lor asupra Haifa atinge o competiție mai largă între interesele chineze, indiene și americane, a declarat Carice Witte, director executiv al SIGNAL, un grup israelian specializat în relațiile China-Israel.

„Când vezi China într-un port din Haifa, Haifa devine acum un punct strategic incredibil de important”, a spus ea. „În timp ce poate că în trecut nu era perceput în acest fel, Israelul în general și Haifa în mod foarte specific – relevanța sa ca piesă a puzzle-ului s-a schimbat.”

Cele două porturi sunt prea mari pentru a deservi doar Israelul, iar oficialii se așteaptă ca golful subdezvoltat Haifa să devină un hub pentru comerț și transbordare, adică manipularea mărfurilor care sunt descărcate în Israel și apoi trimise în alte țări. Acest lucru ar fi fost de neconceput cu doar un deceniu în urmă, când Israelul era izolat politic de potențialii parteneri comerciali din regiune.

Dar, în timp ce discuțiile de pace cu palestinienii rămân blocate, Israelul a normalizat legăturile cu noi piețe precum Emiratele Arabe Unite, Bahrain și Maroc și, în același timp, creează legături comerciale mai profunde cu țările din Orientul Îndepărtat.

„Israelul este un loc foarte important, care face legătura între est și vest”, a spus Miao Qiang, CEO al SIPG Bay Port, la centrul de control al terminalului. „Toate navele de pe Canalul Suez de la est la vest trec prin această zonă.” Chiar în afara, se construiesc noi căi ferate de marfă care se vor conecta la rețeaua națională și dacă integrarea regională va continua, potențial în Iordania, care ar putea lega apoi Irakul și Arabia Saudită. Adani Ports nu a răspuns solicitărilor de comentarii ale Reuters.

Opher Linchevski, directorul executiv al Gadot, a declarat că societatea mixtă își propune să beneficieze de „relația de încălzire dintre Israel și țările din Golful Arab”. Extinderea golfului Haifa este, de asemenea, de așteptat să atenueze problemele legate de aglomerație, după ce crizele de la blocarea COVID-19 până la invazia Ucrainei de către Rusia au alimentat o criză globală a lanțului de aprovizionare care la începutul acestui an a afectat o cincime din flota globală de nave containere din porturi.

Timpii medii de staționare - perioada pe care o navă o petrece într-un port - sunt în prezent de 2,5 zile pe încărcătură în portul Haifa, în scădere de la un vârf de 3,5 zile în mai, dar este încă cu 75% mai mare decât la începutul anului, potrivit datelor platformei de urmărire a lanțului de aprovizionare a arătat FourKites.

Porturile țării gestionează în prezent un total de aproximativ 3 milioane TEU, unitatea standard pentru containere de 20 de picioare. SIPG se așteaptă ca aceasta să crească la 5 milioane TEU în 5 până la 8 ani, moment în care capacitatea Bay Port s-ar putea dubla la 2 milioane TEU, jumătate din afacere fiind dedicată transbordării.

Sursa: <https://gcaptain.com/asian-investors-bet-on-haifa-port-as-israel-seeks-ties-with-arab-gulf-neighbors/>

Primul obstacol pentru acordul cu Ucraina este eliminarea navelor blocate

Acum că acordul Ucrainei privind exportul de cereale a fost semnat, toți ochii sunt ațintiți spre eliminarea unui obstacol major: eliberarea a zeci de nave blocate acolo din februarie.

Aproximativ 100 de nave care transportau cereale și produse agricole au fost prinse în porturile ucrainene atunci când a început invazia Rusiei, iar văzându-le navigând ar marca un prim pas în revitalizarea comerțului maritim. Dar chiar și cu o înțelegere, comercianții spun că transportul de marfă pentru noi vânzări este greu de rezolvat, riscurile pentru asigurători și expeditori încă persistând.

Eliberarea navelor blocate ar începe să stabilească un standard cu privire la modul în care funcționează noile coridoare, a declarat Ilya Medvenko, director financiar la Barens Group, o firmă de investiții private implicată în comerțul cu produse agricole ucrainene.

Națiunile Unite se așteaptă ca primul să se mute în câteva zile, iar un consilier al asiguratorilor globali a propus un mecanism care ar putea ajuta la acoperirea comerțului. Pentru unii proprietari de nave, „una dintre modalități este să opereze fără o anumită asigurare, dar chiar și aceștia așteaptă să vadă când va fi stabilit precedentul și navele încep să părăsească zona portuară”, a spus Medvenko într-un interviu. „Numai atunci, ei vor stabili prețul de transport și vor pleca de acolo.”

Contractele futures pe grâu și porumb din Chicago și-au extins câștigurile marți, în timp ce comercianții așteaptă să vadă cât de departe merge înțelegerea pentru restabilirea transporturilor de cereale din Ucraina. Atacurile forțelor ruse asupra portului Odesa din weekend pun, de asemenea, la îndoială cât de repede pot relua vânzările.

Ca răspuns la pactul, Comitetul Comun de Război, care consiliază asiguratorii la nivel mondial cu privire la zonele mai riscante pentru transport maritim, a invitat asiguratorii să participe la ceea ce a numit o „facilitate specială de piață” pentru a sprijini transporturile de cereale. JWC lucrează atât cu Lloyd’s of London, cât și cu alți asiguratori din Londra. Un centru comun de coordonare înființat la Istanbul ca parte a acordului ar trebui să publice detalii despre procedurile de expediere în curând, a declarat luni ONU. Guvernul Ucrainei a publicat un apel pentru nave care doresc să participe la convoaie de export de cereale din cele trei porturi implicate în acord - Odesa, Chornomorsk și Pivdennyi.

Până când va fi mai clar, expeditorii rămân în expectativă. De exemplu, o navă din portul Chornomorsk cu grâu încărcat pentru Egipt încă așteaptă să fie autorizată pentru a naviga și pentru mai multe detalii despre procesul de plecare, potrivit comercianților care au cerut să nu fie identificați.

Companiile de asigurări sunt pregătite să acopere navele de cereale ucrainene numai dacă sunt asigurate escorte și există o strategie de combatere a minelor marine, a spus firma de analiză UkrAgroConsult într-o notă.

Capacitatea lunară de export a porturilor din acord este de 3,5 milioane de tone, a spus acesta. „Trebuie să vedem nave noi care intră pentru a obține o confirmare dacă piața este pregătită să tranzacționeze ceva din porturile ucrainene”, a declarat Andrey Sizov, șeful consultantului SovEcon, într-o notă. – Cu asistența lui Alex Longley, Abdel Latif Wahba și Salma El Wardany.

Sursa: <https://gcaptain.com/first-hurdle-for-ukraine-grain-deal-is-clearing-stuck-ships/>