

Cuprins

UCRAINA	2
A doua navă este în curs de pregătire pentru plecarea din Istanbul pentru cereale către Ucraina.....	2
Prima navă cu cereale ucrainene este întârziată în drum spre Tripoli	2
Încă un port maritim - Nayem - va deveni operațional în Ucraina.....	2
Patru nave cu alimente au primit permisiunea de a părăsi porturile ucrainene - ONU....	3
RUSIA.....	3
Forțele BSF rusești continuă să proiecteze forță pe coastă și pe partea continentală a Ucraina (prin lovituri cu rachete și posibila aterizare amfibie) și controlul partea de nord-vest a Mării Negre.....	3
În apele Mării Negre, grupul de nave al BSF continuă să îndeplinească sarcinile specificate.....	4
În Marea Neagră, Rusia păstrează patru nave cu 24 de rachete Kalibr	4
Rusia va cheltui 30 de miliarde de dolari pe ruta Mării Nordului până în 2035	5
TAIWAN	5
Armata chineză a anunțat că va organiza noi exerciții militare în Marea Galbenă.....	5
De ce o blocada a Taiwanului ar fi dezastruoasă pentru China	5
ROMÂNIA	7
Românii, francezii și submarinele	7
Buletin naval. Opțiuni second-hand.....	8
INTERNAȚIONAL	10
Nivelul apei din Rin scade din nou în Germania, crescând costurile de transport	10
Cuba primește ajutor din Mexic și Venezuela pentru a lupta împotriva incendiilor portuare	11
Apelul Karpowership eșuează în Africa de Sud	12

UCRAINA

A doua navă este în curs de pregătire pentru plecarea din Istanbul pentru cereale către Ucraina

Vrachierul Osprey S va fi a doua navă de la începutul agresiunii militare pe scară largă a Rusiei, care va părăsi Turcia către Ucraina, ca parte a Inițiativei pentru cereale de la Istanbul. Acest lucru a fost raportat de Ministerul Apărării al Turciei pe Twitter duminică, informează Censor.NET.

După cum sa menționat, acesta este în prezent inspectat de reprezentanții Centrului Comun de Coordonare (JCC) la nord de Istanbul. În plus, SCC va inspecta duminică și nava Polarnet sub pavilion turcesc, care va aduce 12.000 de tone de porumb la Karasa, precum și marfa uscată Rojen, care merge în Anglia cu 13.000 de tone de porumb.

După cum s-a raportat, vrachierul Fulmar S, sub pavilion Barbados, a sosit în portul Chornomorsk sâmbătă, 6 august, și va intra duminică în port, devenind prima navă sosită în Ucraina de la începutul războiului.

Opt nave cu porumb, semințe de floarea soarelui și ulei de floarea soarelui cu o greutate totală de peste 250.000 de tone au părăsit deja porturile Ucrainei. Patru dintre ei cu 84,5 mii de tone au ajuns deja la Istanbul și au trecut sau trec de inspecția CSC.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192812>

Prima navă cu cereale ucrainene este întârziată în drum spre Tripoli

Prima navă cu cereale ucrainene așteptată la Tripoli este amânată. Ambasadorul ucrainean în Liban, Ihor Ostash, a anunțat acest lucru pe Facebook pe 7 august, scrie Economic Truth. „*Suntem acum la Tripoli, dar întâlnirea primului vas cu porumb de la Odesa este amânată. Așteptăm încheierea procesului de negociere la nivel de afaceri*”, a spus el. Ostash a adăugat că alte 20 sunt gata să părăsească Odesa după această navă. „*În același timp, nave cu cereale ucrainene nefurate pleacă de la Reni și Izmail către Liban în fiecare săptămână*”, a spus ambasadorul.

Nava Razoni sub pavilionul Sierra Leone se îndreaptă spre portul Tripoli din Liban cu 26.000 de tone de porumb. Acesta a părăsit portul Odesa pe 1 august și era de așteptată să ajungă la destinația finală pe 7 august. Potrivit serviciului MarineTraffic, care oferă informații în timp real despre mișcarea navelor și locația actuală a navelor în porturi și porturi, nava Razoni se mută în portul Tripoli.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192813>

Încă un port maritim - Nayem - va deveni operațional în Ucraina

Săptămâna viitoare, „inițiativa cerealelor” din Ucraina va deschide portul de Sud. Acest lucru a fost raportat de ministrul adjunct al Infrastructurii Mustafa Nayem, relatează Ukrinform. „Săptămâna viitoare, intenționăm să ne alăturăm „inițiativei cerealelor” și Portului Pivdenny. Un coridor funcțional din trei porturi - Odesa, Chornomorsk și Pivdenny - ne va permite să exportăm 3 milioane de tone de produse agricole ucrainene într-o lună”, a scris Nayem. În seara zilei de 6

august: un total de patru nave au părăsit două porturi ucrainene. Unul a plecat din portul Odesa și trei din portul Chornomorsk.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192797>

Patru nave cu alimente au primit permisiunea de a părăsi porturile ucrainene - ONU

Centrul comun de coordonare din Istanbul a emis permisiunea de a părăsi porturile ucrainene duminică, 7 august, pentru patru nave cu alimente. Acest lucru a fost raportat de serviciul de presă al ONU, relatează Ukrinform. Raportul precizează că patru nave navighează din Chornomorsk și Odesa cu 161.084 de tone de alimente. În special, navele de marfă uscată MV GLORY și MV RIVA WIND transportă peste 100.000 de tone de porumb în Turcia, nava MV STAR HELENA transportă 45.000 de tone de făină în China, iar nava MV Mustafa NECATI va livra 6.000 de tone de floarea soarelui. petrol în Italia. În plus, nava de marfă uscată MV OSPREY S, care este ancorată lângă Istanbul, a primit permisiunea de a ajunge în portul Chornomorsk.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192794>

RUSIA

Forțele BSF rusești continuă să proiecteze forță pe coastă și pe partea continentală a Ucraina (prin lovituri cu rachete și posibila aterizare amfibie) și controlul partea de nord-vest a Mării Negre.

Scopul final este de a priva Ucraina de acces la mare și conecta Transnistria nerecunoscută cu Federația Rusă prin coasta Mările Negre și Azov.

În prezent, în Marea Neagră se află peste 10 nave de război rusești. Trei dintre ele și două submarine sunt pe mare și transportă până la 32 de rachete Kalibr, gata să fie lansate. Orașele de coastă ucrainene Mykolaiv și Ochakiv au fost din nou atacate. Inamicul a lovit cu rachete de apărare antiaeriană S-300 și MLRS.

Intensitatea loviturilor asupra Odessei a scăzut. După începerea operațiunii convoiului umanitar [de cereale], nu au fost înregistrate lovituri.

Majoritatea navelor amfibii rusești mari au intrat în portul Novorossiysk. O navă amfibie mare a fost văzută traversând coasta de sud a Crimeei. Patrulă anti-sabotaj continuă operațiunile la Sevastopol și Ialta (2-4 nave/ambarcațiuni fiecare).

Vedeta cu rachete proiect 12411 „Ivanovets” (cu 4 rachete „Moskit”) se află la o poziție de tragere la vest coasta peninsulei. 4 nave și vedete rusești patrulează în Marea Azov.

Aviația inamică continuă să zboare din Crimeea peste partea de nord-vest a Mării Negre; 11 avioane din grupul aerian Crimeea al Federației Ruse au fost implicate în ultima zi.

Inamicul continuă să transfere sisteme de apărare aeriană, artilerie și vehicule blindate din Crimeea spre teritoriul ocupat de Rusia din sudul Ucrainei. În sudul Ucrainei, inamicul a făcut-o deja a concentrat o grupare de până la 25.000 de militari.

Conform unuia dintre scenariii, în scurt timp (una sau două săptămâni), intensificarea acțiunilor ofensive în direcția de coastă spre Mykolaiv este așteptată, cu scopul suplimentar de a captura regiunea Odesa.

Al doilea convoi cu alimente a fost trimisă din porturile Odesa. Duminică, 7 august, trei nave au părăsit Chornomorsk și una - Odesa. Patru nave, Mustafa Necati, Star Helena, Glory și Riva Wind, transportă la bord aproape 170.000 de tone de produse agricole. Navele se îndreaptă către porturile din Italia, China și Turcia. După ce porturile au pus la punct procedurile cu primul transport, sunt așteptate volume mai mari. Porturile ucrainene sunt planificate să gestioneze cel puțin 100 de nave pe lună. De asemenea, în curând portul Pivdennyi se va alătura pe deplin inițiativei. Este programat să se deschidă această săptămâna. Ucraina va putea trimite chiar convoaie mai mari de nave către cumpărători, cel puțin până la 3 milioane de tone de marfă pe lună.

Sursa:

În apele Mării Negre, grupul de nave al BSF continuă să îndeplinească sarcinile specificate.

Amenințarea cu rachete asupra instalațiilor militare și a elementelor de infrastructură din toată Ucraina rămâne.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192820>

În Marea Neagră, Rusia păstrează patru nave cu 24 de rachete Kalibr

Rusia păstrează un grup de nave format din 13 nave aflate în serviciu de luptă în Marea Neagră, Azov și Mediterana. Acest lucru a fost raportat de serviciul de presă al Forțelor Armate ale Ucrainei în Telegram, transmite Ukrinform. „În 7 august 2022, patru portavioane inamice de rachete operaționale-tactice Kalibr sunt în serviciu de luptă în Marea Neagră, salvarea totală este de 24 de rachete; în Marea Mediterană - cinci transportatori OTR „Calibre”, în Marea Azov controlează comunicațiile maritime cu până la patru nave și bărci”, se spune în mesaj. Se observă că în cursul zilei, în interesul Rusiei, trecerea prin strâmtoarea Kerci-Enikal a fost finalizată: în Marea Neagră - 35 de vase, dintre care 8 vase, și-au continuat deplasarea în direcția strâmtoării Bosfor; în Marea Azov - 41 de nave, inclusiv 7 nave care se deplasează din strâmtoarea Bosfor. Marina a declarat că Rusia, inclusiv sistemul de identificare automată (AIS) pe navele civile din apele Mării Azov, continuă să distrugă Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare din 1974 (SOLAS).

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/192802>

Rusia va cheltui 30 de miliarde de dolari pe ruta Mării Nordului până în 2035

Rusia urmează să cheltuiască aproape 1,8 trilioane de ruble (30 de miliarde de dolari) pentru proiectul de dezvoltare a Rutei Mării Nordului până în 2035, potrivit unui document încărcat pe site-ul guvernului. Documentul spune că ruta maritimă, care este facilitată de reducerea gheții marine ca urmare a schimbărilor climatice, este „un coridor de transport foarte important, de importanță atât națională, cât și globală”.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/russia-spend-billion-northern-sea-route-498504>

TAIWAN

Armata chineză a anunțat că va organiza noi exerciții militare în Marea Galbenă

Armata chineză a anunțat că va organiza noi exerciții militare în Marea Galbenă, în apropierea Coreei de Sud, până la jumătatea lunii august. Noile exerciții reprezintă o prelungire a manevrelor navale din ultimele patru zile, soldate cu o încercuire completă a Taiwanului și în care au fost implicate avioane de vânătoare, nave de război și rachete. Manevrelor le reprezintă o reacție a Chinei la vizita președintei Camerei Reprezentanților din SUA, Nancy Pelosi, în Taiwan. Totodată, autoritățile chineze au renunțat la o serie de acorduri de cooperare cu SUA, inclusiv la unul vizând combaterea modificărilor climatice.

Sursa: www.bbc.com

De ce o blocada a Taiwanului ar fi dezastruoasă pentru China

Exercițiile cu trageri reale din China în jurul Taiwanului din acest weekend au simulat o blocadă economică, forțele chineze fiind poziționate pentru a opri accesul la principalele porturi ale națiunii insulare.

Zeci de nave care se îndreptau spre sau dinspre Asia de Nord au fost forțate să-și schimbe rutele sau să încetinească pentru a ține departe de zonele de pericol atât din strâmtoarea Taiwan, cât și de pe litoralul de est a insulei. O medie de 240 de nave pe zi trec în mod normal prin zonă.

Cu toate acestea, demonstrația militară a Chinei, care arată cât de ușor ar putea să sigileze atât accesul maritim, cât și aerian al Taiwanului în restul lumii, a servit la sublinierea propriei vulnerabilități economice a Chinei. Dacă o adevărată blocada chineză ar fi contestată de Statele Unite și Strâmtoarea Taiwan ar fi desemnată zonă de război, finanțarea comercială și asigurarea s-ar evapora pentru toate transporturile maritime din zonă. Orice întrerupere reală a căilor maritime din estul și vestul Taiwanului ar avea un efect paralizant asupra propriei economii a Chinei, deoarece porturile sale principale Shanghai, Dalian, Tianjin și altele depind de trecerea prin apele din apropierea Taiwanului. Strâmtoarea Taiwan este principala cale de transport din Asia de Nord, inclusiv China, Japonia și Coreea, către restul lumii și este, de asemenea, cea mai directă rută din China de Sud către SUA. Marea majoritate a comerțului cu minereu de fier al Australiei trece prin

Taiwan în drum spre porturile vrac din nordul Chinei, la fel ca și transporturile sale către Japonia și Coreea.

Analiza realizată de Bloomberg a arătat că puțin mai puțin de jumătate din navele de containere ale lumii au trecut prin strâmtoarea Taiwan în primele șapte luni ale acestui an. Dintre cei mai mari 10% din flota globală de containere, 88% au folosit căile navigabile. Tancurile care transportă aproximativ 1 milion de barili de petrol tranzitează strâmtoarea în fiecare zi. Deși este posibil ca navele care se îndreaptă spre Asia de Nord să evite strâmtoarea, care are doar 130 de kilometri lățimea la cea mai îngustă, ruta alternativă către estul Taiwanului prin strâmtoarea Luzon cu Filipine este vulnerabilă la cicloane.

Ministerul de Externe al Chinei la începutul acestui an a afirmat că are „suveranitate, drepturi suverane și jurisdicție asupra strâmtoării Taiwan” și că este fals să pretindă că este o cale navigabilă internațională. Operațiunile militare ale Chinei servesc la sublinierea pretențiilor sale. Departamentul de Stat al SUA a răspuns că este o cale navigabilă internațională „unde libertățile mării libere, inclusiv libertatea de navigație și de survol, sunt garantate de dreptul internațional”. Zborurile comerciale au fost, de asemenea, întrerupte de exercițiul militar al Chinei.

Korean Air, Singapore Airlines și Asiana Airlines au suspendat zborurile către Taipei, în timp ce alte companii aeriene, precum Japan Airlines și Cathay Pacific, au declarat că evită zonele desemnate. Companiile aeriene sunt obișnuite să deturneze în jurul zonelor de război și exercițiilor militare; cu toate acestea, orice blocare a spațiului aerian din Taiwan ar avea efecte economice profunde.

O mare parte a exporturilor Taiwanului este transportată mai degrabă prin transport aerian decât pe mare. Taiwan este regele de necontestat al circuitului integrat, responsabil pentru 63% din producția globală de microcipuri contractuale, cea mai mare parte fiind reprezentată de o singură companie, TSMC, care este furnizorul major al Apple, Intel, Qualcomm și Nvidia.

Cota de piață a Taiwanului pentru circuitele integrate de mare valoare mai mici de 10 nanometri este de 92%. Alături de fabricarea sa este un ecosistem de proiectare a circuitelor integrate, ambalaje și consumabile, cum ar fi plăcile de siliciu. Exporturile totale de circuite integrate ale Taiwanului câștigă aproximativ 140 de miliarde de dolari pe an și este, de asemenea, un furnizor important de alte echipamente de înaltă tehnologie și de mare valoare. China este însăși destinația pentru aproximativ jumătate din exporturile Taiwanului de circuite integrate. Cipurile provenite din Taiwan sunt esențiale pentru exporturile Chinei de produse electronice. Preocuparea cu privire la soarta industriei semiconductoare din Taiwan în urma oricărui conflict cu China a contribuit la aprobarea de către Senatul SUA a unei facturi de 280 de miliarde de dolari în weekend pentru a-și susține producția internă de cipuri. Orice companie care acceptă granturile generoase oferite trebuie să se angajeze să nu își modernizeze fabricile din China timp de un deceniu. TSMC a construit o fabrică de fabricare de 12 miliarde de dolari în Arizona, ca răspuns la preocupările SUA. Președintele companiei, Mark Liu, a încercat săptămâna trecută să respingă ideea că China ar putea prelua controlul asupra operațiunilor sale prin capturarea Taiwanului cu forța. „*Nimeni nu poate controla TSMC prin forță. Dacă luați o forță militară sau o invazie, veți face ca fabrica TSMC să nu fie operabilă*”, a spus Liu. „*Deoarece aceasta este o unitate de producție atât de*

sofisticată, depinde de conexiunea în timp real cu lumea exterioară, cu Europa, cu Japonia, cu [SUA], de la materiale la produse chimice la piese de schimb, la software de inginerie și diagnosticare.”

Orice blocaj susținut a Taiwanului ar face ca întreruperea furnizării de microcipuri în timpul epidemiei de Covid-19 să pară banală. O analiză a sectorului de microcipuri din Taiwan de către Fundația Hinrich din Hong Kong remarcă faptul că circuitele integrate sunt acum a patra categorie de bunuri cel mai comercializată, după petrolul brut și rafinat și automobile.

Taiwan este un partener comercial important pentru Australia. Este a cincea piață de export ca mărime după China, Japonia, Coreea și India, cumpărând mărfuri în valoare de 16,2 miliarde de dolari anul trecut, în frunte cu cărbune, minereu de fier, gaze naturale și alte resurse. Taiwan este a opta cea mai mare sursă de importuri din Australia, în frunte cu petrolul rafinat, telefoanele mobile, computerele și țigările. Lipsită de o industrie electronică indigenă, Australia este doar un mic cumpărător de circuite integrate taiwaneze, dar există un conținut taiwanez semnificativ în importurile Australiei de autovehicule, produse albe și electronice din întreaga lume.

Probabilitatea ca orice blocadă să fie contestată implică faptul că nu numai comerțul taiwanez ar fi oprit, ci și fluxul vast de resurse în porturile din nordul Chinei și mărfurile manufacturate din afara Chinei. După cum a demonstrat analiza ASPI cu privire la o astfel de eventualitate, pierderea accesului la produsele manufacturate chinezești ar fi cea mai mare sursă de perturbare a economiei australiene, ale cărei industrii de construcții, comerț cu amănuntul și producție depind în mare măsură de importurile din China.

Deși sectorul resurselor ar fi paralizat, este un angajator relativ mic, iar pierderea veniturilor din export ar putea fi acoperită de piețele financiare, cel puțin pentru o perioadă scurtă. Experiența Rusiei în temeiul sancțiunilor occidentale a arătat în mod similar că pierderea importurilor este cea mai mare sursă de perturbare economică, mai degrabă decât strângerea exporturilor. Impactul global al pierderii comerțului prin strâmtoarea Taiwan ar fi incomparabil mai mare decât cel rezultat din războiul Rusiei în Ucraina.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/editorials/why-a-blockade-of-taiwan-would-be-disastrous-for-china>

ROMÂNIA

Românii, francezii și submarinele

Am scris foarte mult pe subiectul dotării FNR. În principiu, mijloacele tehnice ale FNR sunt depășite fizic și moral, nu dispunem încă de o rachetă anti-navă modernă iar apărarea antiaeriană a navelor se face cu sisteme CIWS sovietice și rachete portabile Strela... Bugetul FNR a fost insuficient dintotdeauna, reparațiile capitale și modernizările navelor aflate în serviciu au fost amânate succesiv de-a lungul timpului din cele mai diverse motive, practic cele mai moderne

mijloace tehnice din dotarea FNR sunt elicopterele Puma Naval iar războiul din Ucraina a prins FNR, cum altfel, cu chiloții în vine (pardon my french).

Achiziția unor nave de luptă moderne (corvetele sufletului) s-a transformat într-o telenovelă în fața căreia Sclava Isaura este mic copil. Singurele raze de lumină pâlpâie dinspre marina de Dunăre și de la semnarea contractului pentru achiziția bateriilor de coastă dotate cu rachete anti-navă NSM.

S-a făcut prea puțin pentru această categorie de forțe unde tehnica din dotare poate realmente să facă diferența dintre viață și moarte. Iar dotarea tehnică precară nu cred că poate ajuta prea mult nici la retenția oamenilor experimentați (cine își dorește să stea la 60 de grade în antica sală a mașinilor de pe o corvetă Tetal?), nici la atragerea unora noi în condițiile în care marinarul nu-i ca infanteristul de-i pui un AK în brațe și-l trimiți pe front.

În aceste condiții, planurile FNR vorbesc de dotarea cu 2 (două) submarine și 2 (două) sau mai multe elicoptere, nu știm nici asta sigur... încă! (sigur apare vreo lucrare de doctorat și pe subiectul ăsta...)

Continuare: <https://www.rumaniamilitary.ro/buletin-naval-romanii-francezii-si-submarinele>

Buletin naval. Opțiuni second-hand

Chiar dacă nu au „apărut” în mod oficial pe „piața second hand-urilor”, fregatele de clasă La Fayette merită, în lumina ultimelor declarații comune franco-române (ministrul apărării român, dl. Dâncu și președintele Franței, dl. Macron), mai multă atenție. De altfel, aveam acest articol în pregătire de mai multă vreme însă timpul nu mi-a permis să-l scriu. Acum, se poate spune că a venit și vremea lui.

În organica marinei militare franceze, La Fayette mai sunt denumite și Frégate Légère Furtive (Light Stealth Frigate) fiind proiectate pentru misiuni de patrulare și prezență în vasta zonă economică exclusivă franceză, cea mai mare din lume oricât de contraintuitiv ar putea părea. Fregatele clasei sunt o prezență constantă alături de navele amfibii de clasă Mistral în cadrul misiunilor marinei franceze desfășurate anual sub numele Jeanne D’Arc.

Nu sunt nave specializate într-un domeniu de luptă anume, sunt fregate de uz general, poate ceva mai apropiate de termenul francez de “avisos”. Conform armamentului ambarcat, așa zice că nu pot fi considerate nave de linia întâi. Sunt însă niște platforme decente care pot fi modernizate și înarmate astfel încât să devină nave de linia întâi, așa cum au făcut cei din Singapore cu Formidable despre care am scris mai demult [aici](#).



Cinci unități au fost lansate la apă de-a lungul anilor 1990, toate active astăzi. Trei dintre ele vor fi trecute printr-un program de refacere a resursei de navigație și de modernizare a senzorilor și armamentului ambarcat. Vor fi înlocuite treptat de noile fregate – [Frégate de Taille Intermédiaire](#). Modernizările sunt destul de modeste raportat la posibilitățile platformei – un sonar KingKlip Mk2 și contramăsuri CANTO, două sisteme recondiționate Sadral care folosesc racheta antiaeriană Mistral Mk 3 și

adoptarea ultimei versiuni a rachetei navă-navă Exocet. Cele trei vor fi retrase din serviciu între 2031 și 2034 când toate cele cinci FTI vor fi operaționale.

Sourcouf și Guepratte nu vor fi incluse în acest program și vor fi utilizate în rol de nave de patrulare – Offshore Patrol Vessels urmând a fi retrase din serviciu în 2027 și 2031.

Presupunând că programul corvetelor se va materializa într-un final glorios armamentul ambarcat la bordul navelor va fi integral francez. Tot franceze ar putea fi și elicopterele ambarcate conform unor declarații recente ale ministrului Dâncu.

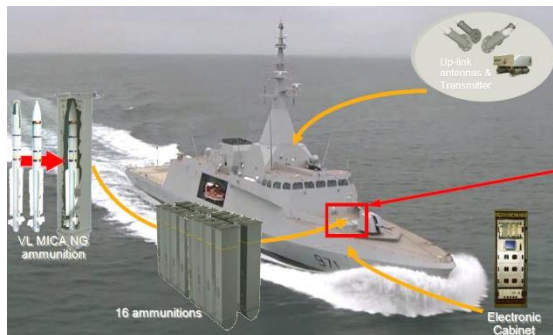
Este clar că cele două fregate Type 22R vor fi modernizate / înarmate cu senzori / armament franceze, înlocuirea turbinelor de marș fiind un indiciu evident că navele vor fi menținute în serviciu pentru mulți ani de acum încolo. De altfel, modernizări limitate – comunicații și sonar tractat sunt deja în curs după cum scriam mai demult [aici](#).

Mărășeștiul este însă la final de drum și, în urmă cu câțiva ani se vorbea de înlocuirea lui. Iar aici ar putea intra în scenă una, sau chiar ambele fregate de clasă La Fayette. Știm de la marina statului Singapore că platforma este capabilă să ducă 4 sisteme de lansare verticală cu câte 8 celule fiecare (32 de celule în total) ceea ce ar putea permite obținerea unor nave specializate în lupta antiaeriană.

Soluția ieftină și bună ar putea fi [noua rachetă VL \(lansată vertical\) Mica NG](#) care a beneficiat de noi modernizări în ceea ce privește senzorii (radar AESA la versiunea ghidată radio de pildă) fiind capabilă acum să lupte și împotriva a ceea ce francezii denumesc ținte aeriene atipice așa cum sunt sistemele aeriene fără echipaj de mici dimensiuni. Raza de acțiune a noii rachete este de peste 40 km (probabil și altitudinea maximă de interceptare a crescut binișor peste 10000 m) iar manevrabilitatea în faza terminală a fost îmbunătățită.

VL Mica NG nu necesită un sistem de lansare verticală Sylver întrucât folosește propriile containere individuale ceea ce conferă flexibilitate atunci când vine vorba de amplasarea lor. În principiu, la fiecare 16 rachete era necesară o interfață de comandă care asigura comunicarea dintre rachetă și sistemul centralizat de conducere a luptei. Mai nou, francezii au adoptat o nouă interfață de comandă capabilă să opereze toate rachetele produse de MBDA (ceea ce deschide noi

posibilități de modernizare ulterioară) – ITR, Installation de Tir Reconfigurable. Mai multe detalii în poza de mai jos:



Echiptate cu un tun de 76mm, 32 de rachete antiaeriene VL Mica NG, 8 rachete navă-navă Exocet/NSM, lansatoare de torpile, senzori și sisteme de război electronic, cele două fregate de clasă La Fayette ar putea constitui o nucleu destul de greu de spart și ar oferi noi posibilități de acțiune în zona litoralului românesc. Un alt potențial avantaj ar fi dotarea uniformă cu senzori, armament și sistem centralizat de conducere a luptei a tuturor navelor

flotei.

Fregatele Type 22R ar putea fi echipate cu 24 de rachete VL Mica NG conform celor de la MBDA, detalii într-un articol mai vechi care poate fi recitit [aici](#).

Transferul celor două fregate de clasă La Fayette către România s-ar încadra foarte bine în marja declarațiilor făcute de președintele francez privind „parteneriatul ambițios de susținere a Forțelor Navale Române.” În opinia mea, ar fi mult mai util decât achiziția celor două submarine.

Sursa: <https://www.rumaniamilitary.ro/buletin-naval-optiuni-second-hand-la-fayette>

INTERNAȚIONAL

Nivelul apei din Rin scade din nou în Germania, crescând costurile de transport

Nivelul apei de pe Rin, în Germania, continuă să scadă pe vreme caldă, ceea ce duce la creșterea costurilor de transport, deoarece navele nu pot naviga pe râu complet încărcate, au declarat vineri brokerii de nave. Transportul de marfă pe râu continuă, dar cu navele uneori forțate să navigheze 75% goale.

Apa din Rinul Jos va afecta, de asemenea, producția de la două centrale germane pe cărbune în următoarele luni. Nivelul apei este deosebit de scăzut la punctul de sufocare din Kaub, lângă Koblenz. Nivelul de referință al liniei de plutire la Kaub a fost de doar 56 de centimetri vineri, navele au nevoie de aproximativ 1,5 metri de plutire pentru a naviga complet încărcate.

Prețurile spot pentru o barjă cisternă lichidă de la Rotterdam la Karlsruhe, la sud de Kaub, au crescut la aproximativ 94 de euro (96,15 dolari) pe tonă vineri, în creștere cu 2 euro pe zi, îndepărtându-se și mai mult de prețurile de aproximativ 20 de euro pe tonă în iunie, au spus brokerii de nave. „Continuăm să navigăm, dar putem încărca doar aproximativ 25% până la 35% din capacitatea navei”, a declarat Roberto Spranzi, directorul cooperativei de transport maritim DTG care operează aproximativ 100 de nave pe Rin. „Aceasta înseamnă că clienții ar avea adesea nevoie de trei nave pentru a-și transporta încărcătura în loc de una.”

Autoritățile de navigație nu închid râul în perioadele de apă scăzută, lăsând operatorii navelor să decidă când să se oprească. „*Vom continua să navigăm cât timp este posibil din punct de vedere al navigației*”, a adăugat Spranzi.

Grupul de produse chimice BASF a declarat că producția sa nu a fost afectată, dar nu poate exclude reducerea producției de către fabrici individuale în săptămânile următoare. BASF își concentra eforturile pe închirierea de nave potrivite pentru ape puțin adânci și a căutat alternative de transport, cum ar fi căile ferate.

Capacitatea de transport este deja restrânsă din cauza cererii crescute după mișcarea Germaniei de a crește producția de energie electrică pe bază de cărbune, deoarece se pregătește pentru aprovizionarea cu gaze reduse din Rusia, a spus el.

Un număr mare de nave s-au transferat și pe fluviul Dunărea pentru a transporta exporturile de cereale ucrainene care nu pot fi deplasate pe mare, a spus el. Rinul este o rută importantă de transport maritim pentru mărfuri, inclusiv cereale, substanțe chimice, minerale, cărbune și produse petroliere, inclusiv ulei de încălzire.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/rhine-water-level-falls-again-germany-498532>

Cuba primește ajutor din Mexic și Venezuela pentru a lupta împotriva incendiilor portuare

Cuba a încercat duminică să controleze un incendiu la principala sa unitate de depozitare a petrolului care a ucis un pompier, apelând la ajutorul Mexicului și Venezuelei pentru a lupta împotriva flăcărilor.

Un fulger a aprins vineri unul dintre cele opt rezervoare de stocare din portul de super-cisternă Matanzas, aflat la 60 de mile est de Havana. Un al doilea tanc a luat foc sâmbătă, surprinzându-i pe pompieri și pe alții la fața locului. Șaisprezece persoane au fost date dispărute.

Cea de-a doua explozie a rănit peste 100 de persoane, mulți socotești, iar 24 rămân internați în spital, dintre care cinci în stare critică. „*Ne confruntăm cu un incendiu de o asemenea amploare încât este foarte greu de controlat în Cuba, unde nu există toate mijloacele necesare*”, a declarat președintele cubanez Miguel Diaz-Canel reporterilor.

Duminică, 82 de membri ai personalului mexican și 35 din Venezuela, cu experiență în combaterea incendiilor de combustibil, s-au alăturat efortului, aducând patru avioane încărcate cu substanțe chimice pentru stingerea incendiilor. „*Ajutorul este important, așa spune că este vital și va fi decisiv*”, a spus Diaz-Canel. Cuba folosea apă și elicoptere pentru a lupta împotriva flăcărilor.

Jorge Pinon, directorul Programului pentru Energie și Mediu din America Latină și Caraibe al Universității din Texas din Austin, a declarat că fiecare rezervor din instalație ar putea stoca 300.000 de barili și poate furniza combustibil pentru centralele electrice. Cuba suferă zilnic pene de curent și lipsă de combustibil. Pierderea combustibilului și a capacității de stocare ar putea agrava situația, care a stârnit mici proteste locale în ultimele luni.

Sursa: <https://gcaptain.com/cuba-gets-help-from-mexico-venezuela-to-fight-port-fire/>

Apelul Karpowership eșuează în Africa de Sud

Karpowership, compania turcă care dorește să furnizeze mai mult de 1.200 de megawați de energie în Africa de Sud, a declarat că apelul său de a anula o hotărâre de mediu împotriva planurilor sale a eșuat.

Compania, care furnizează centrale electrice pe gaz montate pe nave, va avea voie să corecteze „lacunele percepute” în cererea sa, a spus într-o declarație trimisă duminică Bloomberg.

Karpowership a câștigat anul trecut mai mult de 60% dintr-o licitație de urgență pentru a asigura 2.000 de megawați de energie electrică pentru a atenua penuria de energie care a afectat Africa de Sud din 2008. În timp ce companiile au fost inițial menite să înceapă furnizarea în această lună, proiecte în valoare de doar 150 de megawați au și-au încheiat aranjamentele financiare și sunt la mai bine de un an de la punerea în funcțiune.

Barbara Creecy, ministrul mediului din Africa de Sud, a respins anul trecut cererea inițială a Karpowership, după ce activiștii de mediu au depus plângeri cu privire la impactul acesteia asupra pescuitului, asupra ecosistemelor locale și asupra potențialelor emisii de gaze cu efect de seră.

„Respectăm exercitarea atribuțiilor de către ministrul Creecy, dar suntem foarte dezamăgiți de perspectiva, mai ales având în vedere timpul necesar pentru a lua o decizie”, a spus Karpowership în declarație.

Compania își va depune din nou depunerea și speră „că procesul va fi mult mai în timp util decât a fost până în prezent”, a spus acesta.

Luna trecută, președintele sud-african Cyril Ramaphosa a anunțat modificări ale legislației energetice a țării în încercarea de a încuraja dezvoltatorii privați să furnizeze energie electrică pe care compania de stat Eskom Holdings SOC Ltd. a eșuat. Țara se află pe drumul spre cel mai rău an de întreruperi de curent până în prezent.

„Africa de Sud are nevoie de energie dispecerabilă acum”, a spus Karpowership. „Rămânem angajați să facem parte din soluția de securitate energetică a Africii de Sud și suntem gata să implementăm Powership-urile noastre imediat.”

Cantitatea de energie pe care Karpowership intenționează să o furnizeze ar putea satisface nevoile a peste 800.000 de case.

Sursa: <https://gcaptain.com/karpowership-appeal-fails-in-blow-to-south-africa-power-supply/>