

Las sanciones occidentales sobre metaneros rompehielos detienen la expansión energética de Rusia en el ártico

Ignacio Urbasos | Investigador, Real Instituto Elcano | @IUrbasos X

Tema

Este análisis explora el impacto de las sanciones occidentales en el desarrollo del gas natural licuado (GNL) en el Ártico por parte de Rusia. Las sanciones destinadas a restringir la compra y construcción de buques metaneros rompehielos parecen ser especialmente eficaces para retrasar la entrada en funcionamiento del megaproyecto Arctic LNG 2.

Resumen

El proyecto Arctic LNG 2 de Novatek se enfrenta a importantes retrasos debido a las sanciones occidentales dirigidas a la construcción y adquisición de buques para el transporte de gas natural. Estas sanciones han demostrado su eficacia a la hora de restringir la entrega de metaneros rompehielos especializados, retrasando los primeros fletes del proyecto previstos inicialmente para principios de 2024. El análisis concluye que una política coordinada de sanciones del G7 centrada en bloquear la transferencia de tecnología, el acceso a la financiación y, especialmente, la adquisición de capacidades de transporte y logística podría comprometer la viabilidad del proyecto.

Análisis

A pesar de las sanciones occidentales, la economía de guerra rusa ha demostrado su capacidad para sostener un conflicto muy costoso. Las exportaciones de gas por gasoducto a la UE, una de las principales víctimas de esta guerra geoeconómica, están en mínimos históricos y se prevé que disminuyan aún más cuando expire el contrato de tránsito a través de Ucrania el 31 de diciembre de 2024. Rusia posee las mayores reservas de gas natural del mundo, con aproximadamente el 20%, pero sin su tradicional mercado europeo ahora debe buscar nuevos clientes. China, su principal mercado potencial, está lo suficientemente lejos como para que el desarrollo de gasoductos, particularmente el esperado [Power of Siberia II](#), pueda tardar una década en completarse debido a la complejidad de su financiación y negociación de precios. Por lo tanto, el GNL ha sido [identificado por el Kremlin](#) como una oportunidad estratégica para exportar gas ruso a mercados no europeos.

Desde 2009 Rusia exporta GNL desde Sajalín-2, en el Extremo Oriente. El proyecto, ahora controlado por Gazprom, se desarrolló a principios de siglo con tecnología y conocimientos de un consorcio internacional liderado por Shell y posteriormente

adquirido (bajo presión política) por Gazprom.¹ Dado que ya estaba planificado y construido cuando Gazprom tomó el control de Sajalín-2, nunca se ha considerado plenamente ruso y el desarrollo del proyecto no creó capacidades nacionales sustanciales asociadas a las tecnologías de GNL. A pesar de los esfuerzos de Gazprom por ampliar sus actividades en el sector del GNL, sus numerosos fracasos y retrasos llevaron al Gobierno ruso a liberalizar este sector en 2012, permitiendo a Novatek y Rosneft desarrollar nuevos proyectos de GNL. Con el éxito de Yamal LNG, Novatek, una empresa privada con estrechos vínculos con el Kremlin,² ha sido el único actor nacional capaz de desarrollar un proyecto de GNL a gran escala en Rusia, rompiendo el monopolio de Gazprom sobre las exportaciones de gas natural.

El presidente Putin destacó la importancia estratégica para Rusia de Yamal LNG cuando durante su inauguración ceremonial en 2017 declaró: “Este es quizá el mayor paso adelante en nuestro desarrollo del Ártico. Ahora podemos afirmar sin temor a equivocarnos que Rusia se expandirá por el Ártico durante este siglo y el próximo. Aquí es donde se encuentran las mayores reservas minerales y una futura arteria de transporte: la Ruta Marítima del Norte”. La Ruta Marítima del Norte es una vía de navegación a lo largo de la costa ártica rusa, que se extiende desde el mar de Kara, al oeste, hasta el estrecho de Bering, al este, y que se ha hecho cada vez más accesible a medida que el cambio climático ha ido reduciendo la capa de hielo ártico. Ofrece un trayecto más corto entre Europa y Asia que las rutas tradicionales y evita puntos de estrangulamiento críticos como los estrechos de Dinamarca, Bab el-Mandeb y Malaca. Por tanto, para Rusia, el GNL en el Ártico representa algo más que nuevas exportaciones de gas. Desde el punto de vista geopolítico, los proyectos de Novatek contribuyen a desarrollar la estratégica Ruta del Norte, permitiendo a Rusia desplazar sus exportaciones de gas natural del mercado europeo hacia Asia.

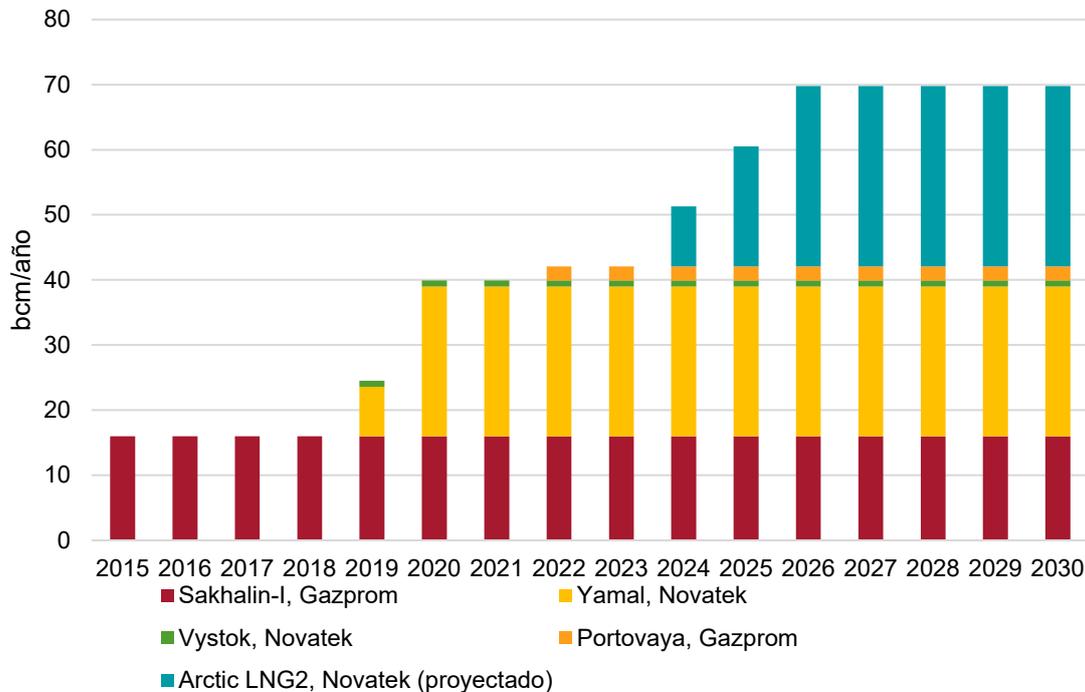
El proyecto Yamal es una proeza de ingeniería que hizo posible la primera exportación de GNL desde una latitud tan extrema. Para ello, el consorcio Yamal LNG encargó en 2014 la construcción de los primeros buques metaneros rompehielos de la historia, que fueron entregados con éxito en 2019. Tras el éxito de Yamal y con el apoyo del gobierno ruso, Novatek se embarcó en 2017 en la construcción de un segundo proyecto ártico conocido como Arctic LNG 2. El proyecto se encuentra en una fase muy avanzada de desarrollo pero, debido a las sanciones, las dificultades para adquirir nuevos buques metaneros rompehielos y otras tecnologías críticas asociadas a la licuefacción del gas impiden su puesta en marcha. El calendario para los primeros envíos de GNL de Arctic LNG2, fijado inicialmente para principios de 2024, se ha retrasado, lo que crea

¹ Aunque el proyecto Sajalín-2 fue desarrollado inicialmente durante la década de 1990 por un consorcio internacional sin la participación de empresas rusas, la paralización del proyecto debido a los obstáculos administrativos para la aprobación de licencias medioambientales forzó la entrada de Gazprom como accionista mayoritario del consorcio en 2006. Tras la invasión rusa de Ucrania en febrero de 2022, Shell decidió renunciar a su participación restante del 20% en el proyecto.

² La estructura accionarial de Novatek incluye a los oligarcas rusos Leonid Mikhelson (24,76%) y Gennady Timchenko (23,49%), la francesa TotalEnergies (19,4%), Gazprom (9,99%) y otros inversores (22,36%). En 2022, TotalEnergies intentó vender su participación en Novatek, pero fue bloqueada debido a las sanciones.

incertidumbre sobre la viabilidad comercial del proyecto en el actual contexto geopolítico.

Figura 1. Desarrollo del GNL en Rusia (2015-2023) y proyecciones (2024-2030)



Fuente: GIIGNL 2023 Annual Report.

Las sanciones occidentales contra el sector energético ruso son muy variadas, pero las más eficaces hasta la fecha parecen ser las centradas en limitar el crecimiento de Novatek en el sector del GNL. En particular, las destinadas a impedir que Novatek adquiriera nuevos buques rompehielos de transporte de GNL para su proyecto Arctic LNG-2, casi finalizado, son un excelente ejemplo de la capacidad coercitiva de este mecanismo. Las sanciones son un arma de doble filo que, para tener éxito, requiere infligir más daño al objetivo de las sanciones (en este caso Rusia) que al emisor de esas restricciones (EEUU y la UE). Las sanciones impuestas al desarrollo de nuevos proyectos de GNL ruso son un buen ejemplo de este enfoque porque, sin afectar a la seguridad de suministro de la UE ni a la estabilidad de los mercados internacionales del gas, imponen un alto coste a las perspectivas comerciales del sector gasístico ruso.

1. La logística del GNL en el Ártico

De noviembre a junio, durante el invierno, el GNL exportado desde el Ártico, donde Rusia posee la mayor parte de sus vastas reservas de gas natural sin explotar, necesita utilizar buques metaneros rompehielos para acceder a los mercados internacionales. El proyecto Yamal LNG fue el primero y, todavía hoy, el único del mundo en emplear este tipo de buques para exportar su gas natural. El proyecto fue liderado por Novatek (50,1%) en un consorcio formado junto con TotalEnergies (20%) y las chinas CNPC (20%) y Silk Road Fund (9,9%). Alcanzó la Decisión Final de Inversión (FID) a finales de 2013, unos meses antes del Euromaidán y de las protestas prorrusas en el este de

Ucrania, que acabaron desembocando en la guerra ruso-ucraniana. El proyecto avanzó a pesar de las sanciones estadounidenses que restringieron el acceso de Novatek a los mercados financieros occidentales en 2014 gracias a una inyección de 12.000 millones de dólares en préstamos del Banco de Exportación e Importación de China y el Banco de Desarrollo de China en 2016. Este ha sido un mecanismo habitual en la reciente expansión del GNL ruso: cuando las sanciones impiden la llegada de capital o tecnología occidentales, China aparece para ocupar ese vacío.

El éxito del proyecto fue superar una nueva barrera en la logística del gas natural, demostrando la viabilidad económica de desarrollar estas actividades en las condiciones más extremas. El puerto donde se encuentra Yamal LNG, Sabetta, es inaccesible para los buques convencionales durante los meses de invierno, ya que está rodeado de aguas heladas que impedirían una navegación segura. Para la realización del proyecto, se encargó a Hanwha Ocean Shipping, antes conocida como Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), la construcción de 15 buques para el transporte de GNL rompehielos, los primeros del mundo, con un coste de 320 millones de dólares cada uno. La flota de 15 buques, valorada en 4.800 millones de dólares, se encarga hoy de exportar el GNL producido en Yamal a los mercados europeo y asiático. Estos buques son propiedad de cuatro armadores que se encargan de su explotación: Sovcomflot,³ Teekay (en asociación con China LNG Shipping), Dynagas y MOL LNG (en asociación con China Shipping Group) (véase la Figura 2).

³ Vladimir Putin en el discurso de inauguración de Yamal LNG el 2 de diciembre de 2017, en Sabetta (Rusia).

Figura 2. Perfil de la flota de los 15 buques rompehielos de GNL activos en el mundo

Nombre del buque	Propietario	Operador	Nacionalidad del operador	Constructor
Eduard Toll	Seapeak CLSICO JV	Teekay Shpg. (Seapeak)	Canadá/China JV	DSME/Hanwha
Rudolf Samoylovich	Seapeak CLSICO JV	Teekay Shpg. (Seapeak)	Canadá/China JV	DSME/Hanwha
Georgiy Ushakov	Seapeak CLSICO JV	Teekay Shpg. (Seapeak)	Canadá/China JV	DSME/Hanwha
Nikolay Yevgenov	Seapeak CLSICO JV	Teekay Shpg. (Seapeak)	Canadá/China JV	DSME/Hanwha
Vladimir Voronin	Seapeak CLSICO JV	Teekay Shpg. (Seapeak)	Canadá/China JV	DSME/Hanwha
Yakov Gakkel	Seapeak CLSICO JV	Teekay Shpg. (Seapeak)	Canadá/China JV	DSME/Hanwha
Vladimir Rusanov	Arctic Blue LNG (MOL)	MOL LNG	Reino Unido/Japón	DSME/Hanwha
Vladimir Vize	Arctic Green LNG (MOL)	MOL LNG	Reino Unido/Japón	DSME/Hanwha
Nikolay Urvantsev	Arctic Purple LNG (MOL)	MOL LNG	Reino Unido/Japón	DSME/Hanwha
Christophe de Margerie	Gas Carriers Scf (anteriormente Sovcomflot)	Gas Carriers Scf (anteriormente Sovcomflot)	UAE (anteriormente Rusia)	DSME/Hanwha
Boris Vilkitsky	Dynagas	Dynagas	Grecia/China JV	DSME/Hanwha
Boris Davidov	Dynagas	Dynagas	Grecia/China JV	DSME/Hanwha
Boris Vilitsky	Dynagas	Dynagas	Grecia/China JV	DSME/Hanwha
Georgiy Brusilov	Dynagas	Dynagas	Grecia/China JV	DSME/Hanwha
Nikolay Zubov	Dynagas	Dynagas	Grecia/China JV	DSME/Hanwha

Fuente: elaboración propia a partir de fuentes públicas disponibles.

Para optimizar los viajes de estos buques especializados, el gas natural que transportan se transborda a buques metaneros convencionales en puertos de aguas cálidas. Estos

servicios de transbordo, esenciales para la logística rusa de GNL, se producen principalmente en Zeebrugge (Bélgica) y Montoir-de-Bretagne (Francia). En invierno la oscuridad permanente y el hielo en el Océano Ártico hacen imposible que los buques de GNL, incluso los rompehielos, viajen en dirección este para llegar a los mercados asiáticos a través del Estrecho de Bering. Esto obliga a desviar los cargamentos a través de los puertos europeos que reciben GNL de Yamal si quieren llegar a los mercados asiáticos.

A diferencia de los transbordos de crudo, las especificaciones técnicas de las operaciones de transbordo de GNL obligan a realizarlas en puertos especializados. Rusia ha construido dos terminales flotantes para realizar estos transbordos en sus aguas territoriales en Múrmansk, en su Ártico occidental, y Kamchatka, en su parte oriental, pero las sanciones impuestas por EEUU a ambos proyectos en septiembre de 2023 han retrasado su entrada en pleno funcionamiento. Las [sanciones estadounidenses](#) van dirigidas a la empresa que explota las terminales flotantes de Múrmansk y Kamchatka, Arctic Transshipment LLC,⁴ lo que ha impedido a los operadores de buques metaneros, en su mayoría occidentales, entregar o recoger GNL de las terminales. También es probable que [la UE prohíba este tipo de servicios](#) en los puertos europeos e incluya estas dos terminales de transbordo como parte de la próxima 14ª ronda de sanciones a Rusia.

2. Sanciones y la industria del GNL

La mayoría de los propietarios y operadores de buques metaneros son empresas de renombre que dependen de su reputación para su éxito comercial. Los buques de GNL son activos valiosos que sólo pueden operar bajo estrictas especificaciones técnicas, lo que limita su operatividad a un pequeño número de puertos. Esto crea una profunda vulnerabilidad de los exportadores de GNL frente a las sanciones estadounidenses. Aprovechando su centralidad en la economía mundial, EEUU puede imponer “[sanciones secundarias](#)” a empresas extranjeras, que se ven obligadas a elegir entre comerciar con objetivos de sanciones estadounidenses o perder el acceso al sistema financiero de EEUU. Las sanciones secundarias son un tipo de sanción económica que va más allá del país o entidad sancionada. En su lugar, se centran en terceras personas, empresas o países que realizan negocios con la entidad sancionada en primer lugar, en este caso Yamal LNG 2. El objetivo de las sanciones secundarias es aislar aún más a la entidad sancionada creando un efecto disuasorio más amplio que incluye a entidades no estadounidenses.

Al tratarse de un mercado pequeño (hay unos 7.500 petroleros frente a los [772 buques](#) de la industria del GNL), las empresas que operan en este mercado no pueden permitirse ser sancionadas y excluidas del sistema financiero estadounidense. La mayoría de los astilleros, propietarios de buques metaneros, compañías de seguros y terminales de GNL están operados por empresas occidentales o con presencia

⁴ Debido a las sanciones, Sovconflot transfirió a Sunship Mgmt, con sede en Dubai, su buque metanero rompehielos. Posteriormente volvió a transferirlo a Gas Carriers Scf, ambas empresas pantalla con sede en los EAU.

internacional. Esto explica por qué Irán, un país experto en la evasión de sanciones y contrabando de petróleo, no ha podido desarrollar con éxito proyectos de exportación de GNL, a pesar de compartir el enorme yacimiento de gas South Pars/North Dome, desde donde QatarEnergies exporta alrededor del 20% del GNL mundial. Esta realidad contrasta fuertemente con el comercio de crudo, que ha demostrado una notable capacidad para eludir eficazmente las sanciones y restricciones impuestas recientemente a Rusia, Irán y Venezuela por EEUU y el G7. El GNL es, por tanto, un terreno abonado para la imposición de sanciones, ya que se trata de un mercado pequeño y transparente, con pocos proveedores de servicios y una tecnología muy específica.

3. Sanciones de EEUU al proyecto ruso Arctic LNG 2

Tras el éxito de Yamal y con el apoyo del gobierno ruso, Novatek se embarcó en 2017 en la construcción de un segundo proyecto en el ártico conocido como Arctic LNG 2. Este megaproyecto, ubicado en la península de Gydan, contaba originalmente con un coste inicial de más de **20.000 millones de dólares** y la participación como socios internacionales de TotalEnergies, las chinas CNPC y CNOOC, y las japonesas Mitsui y JOGMEC, cada una con una participación del 10%. El proyecto está diseñado para exportar 27 bcm de GNL al año, convirtiéndose en el mayor proyecto de GNL de Rusia y duplicando la capacidad de exportación de Novatek cuando esté, si algún día lo está, totalmente terminado (véase la Figura 1).

Las primeras sanciones estadounidenses que afectaron al desarrollo del GNL ruso se impusieron en 2014 tras la anexión rusa de Crimea. Estas sanciones afectaban al acceso de Novatek a los mercados de deuda occidentales y formaban parte de medidas más amplias dirigidas a los sectores financiero, energético y de defensa de Rusia. Específicamente, restringían el suministro de servicios o tecnología para apoyar la exploración o producción de energía en alta mar y aguas profundas del Ártico. En abril de 2022 la UE también incluyó en su **quinta ronda de sanciones** la prohibición de transferir a Rusia tecnologías clave de licuefacción.

En el caso del proyecto Arctic LNG 2, las primeras sanciones directas se impusieron en septiembre de 2023 con el objetivo de restringir el desarrollo del proyecto dirigiéndose a las empresas de ingeniería rusas y sus filiales implicadas en el proyecto, así como a las empresas de terceros países que intentaran eludir estas restricciones. Estas sanciones también incluían los dos buques de transbordo árticos diseñados para ofrecer estos servicios en aguas rusas con el fin de optimizar los servicios de rompehielos en Múrmansk y Kamchatka y prescindir de la dependencia de estas operaciones en puertos de la UE. A día de hoy estas dos plataformas de transbordo permanecen inactivas.

En noviembre de 2023 las sanciones se dirigieron directamente a la empresa responsable del proyecto Arctic LNG 2, aplicando amplias restricciones a las transacciones con la empresa por parte de personas y entidades estadounidenses, y potencialmente por parte de entidades no estadounidenses debido a los riesgos de sanciones secundarias, lo que aumentó la presión sobre la adquisición de tecnología para el proyecto. En febrero de 2024, EEUU empezó a centrar sus sanciones en la adquisición de nuevos metaneros rompehielos fabricados en Rusia por Novatek al incluir

al astillero Zvezda como entidad sancionada. El Tesoro estadounidense también incluyó en la lista de sanciones al operador ruso de petroleros Sovcomflot y a [Sun Ship Management](#), una sociedad pantalla con sede en Dubai a la que Sovcomflot había transferido gran parte de su flota, incluidos los buques metaneros.

4. Hundir la flota: impedir que Rusia adquiriera buques metaneros rompehielos

Para su próximo gran proyecto, Arctic LNG 2, Novatek y sus socios habían hecho pedidos de 15 metaneros Arc7⁵ que se construirían en los astilleros rusos de Zvezda y de seis más en los coreanos de Daewoo Hanwha. Estos rompehielos suponen una mejora respecto al diseño anterior. Según [Vitaly Yermakov](#), se prevé que estos Arc7 mejorados tengan mejores capacidades para moverse de forma independiente a través del hielo. Con estos nuevos buques se prevé que la Ruta del Norte hacia Asia esté abierta durante más tiempo, reduciendo la dependencia de Novatek del mercado europeo, incluidos transbordos, durante la mayor parte del año. A pesar del éxito anterior de los astilleros Hanwha Ocean, Novatek optó por la construcción de rompehielos en suelo ruso. Las [presiones políticas](#) para desarrollar la cadena de valor en Rusia y un [plan de subvenciones](#) por el sobrecoste de los buques en comparación con la oferta coreana explicarían esta decisión más arriesgada.

En Rusia, Novatek tenía previsto construir 15 Arc7 Ice-Class en el astillero ruso de Zvezda, con el apoyo tecnológico de Samsung y la participación de otras empresas europeas como GTT, para las membranas de gas, y MAN y Wärtsilä para los sistemas de propulsión. Sin embargo, debido a las [sanciones de EEUU y la UE](#), estas compañías dejaron de prestar servicio al astillero y abandonaron el proyecto gradualmente a partir de 2022. Se desconoce el estado exacto de los metaneros, pero [High North News](#) indica que dos de los buques estaban casi terminados cuando las empresas occidentales se marcharon y podrían estar ya en el agua a la espera de algunos trabajos finales. Los otros tres metaneros en construcción carecen de tecnología crítica (membranas y dispositivos de almacenamiento) y existen dudas sobre si podrán entrar en funcionamiento sin ayuda tecnológica de terceros. Los otros 10 buques previstos inicialmente para su construcción en Zvezda son, en el actual contexto geopolítico y de sanciones, una misión casi imposible.

Para tratar de resolver este problema, Novatek ha enviado 200 especialistas a los astilleros de Zvezda para intentar materializar la entrega de los dos primeros buques metaneros Arc7 más avanzados. Actualmente no hay fabricantes de sistemas de membrana para buques metaneros en el mercado ruso, a pesar de los esfuerzos del Kremlin por lograr la sustitución de las importaciones de tecnologías clave utilizadas en los sectores del petróleo y el gas. Según [High North News](#), si Novatek consigue poner en marcha los dos primeros rompehielos, podría exportar unos 2,8 bcm de GNL al año, una fracción de los 9 bcm de capacidad del tren 1 y de los 27 bcm de todo el proyecto. Con la ayuda de buques metaneros convencionales durante el verano y el uso de las

⁵ Los metaneros Arc7 Ice-Class son buques especializados diseñados para transportar GNL en condiciones extremadamente duras, capaces de navegar de forma autónoma a través de hielo de hasta 2,1 metros de espesor.

terminales de transbordo autorizadas en Múrmansk y Kamchatka, esta cifra podría ser mayor. En cualquier caso, Novatek debería encontrar nuevos compradores dispuestos a asumir los riesgos de las sanciones tras la declaración de [fuerza mayor](#) de los contratos de compra de Arctic LNG 2 en diciembre de 2023. Los posibles compradores alternativos, presumiblemente chinos, se enfrentarían al riesgo de sanciones secundarias de EEUU y a la exclusión del resto del mercado financiero mundial. Sin una exención del Tesoro estadounidense, algo poco probable, los principales actores chinos del GNL (Sinopec, PetroChina, CNOOC y Jovo Energy) no podrían participar en el proyecto sin desarrollar mecanismos de evasión de sanciones a través de empresas pantalla.

La paralización de la construcción de metaneros es especialmente dolorosa para las ambiciones rusas en el Ártico. Estos buques *made in Russia* iban a ser operados por la empresa estatal rusa Sovcomflot. El éxito de esta construcción permitiría desarrollar capacidades propias de construcción, explotación y comercialización de GNL en el Ártico, sirviendo así a los intereses rusos de pivotar sus exportaciones de gas de la UE a Asia y dominar la Ruta del Norte. La interrupción de la cooperación coreana parece crítica. [Rusia veía a Corea del Sur como un proveedor temporal de tecnología](#) que acabaría garantizando el desarrollo de las capacidades nacionales y la autosuficiencia en la construcción de buques metaneros. La salida de Samsung de Zvezda habría llegado demasiado pronto para efectuar la transferencia de tecnología que se esperaba de esta asociación.

En lo que respecta a los seis metaneros rompehielos que se están construyendo en los astilleros coreanos Hanwha Ocean, aunque tres ya han sido completados, las sanciones han impedido su transferencia a los operadores Sovcomflot y la japonesa MOL LNG. La cuestión ahora es cuál será el futuro de estos rompehielos. En principio, Hanwha Ocean tendrá dificultades para encontrar una alternativa al mercado ruso. Como rompehielos de GNL, su consumo de combustible es muy superior al de los buques convencionales y hasta un [50% más caros](#). Hanwha ha expresado su malestar con estas sanciones y, aunque se ve obligada a cumplirlas, intentó sin éxito transferir los rompehielos a una empresa pantalla no sancionada en los Emiratos Árabes Unidos en febrero de 2024. Dado que no existen otros proyectos de GNL con demanda para este tipo de buques en el mundo, Hanwha y MOL LNG ya están estudiando cómo podrían convertirse en Unidades Flotantes de Almacenamiento y Regasificación (FSRU) en otros mercados si [el traspaso a Rusia sigue bloqueado](#). La coordinación con el gobierno surcoreano para el éxito de las sanciones es clave a la luz de la implicación de sus empresas en toda la cadena de valor del GNL ruso en el Ártico.

Figura 3. Situación de los pedidos de metaneros rompehielos

Nombre del buque	Operador	Nacionalidad del operador	Constructor	Situación
<i>Alexey Kosygin</i>	Sovcomflot	Rusia	Zvezda Shipyard	5 en construcción, 10 adicionales encargados por Sovcomflot. Sigue habiendo dudas sobre la preparación de la membrana del sistema de almacenamiento de GNL. La empresa francesa GTT y la estadounidense General Electric, proveedoras de equipos clave, se retiraron de Rusia en 2023. Construido inicialmente por Zvezda y Samsung, esta última abandonó el proyecto en 2022. Los buques <i>Alexei Kosygin</i> y <i>Pyotr Stolypin</i> están a punto de completarse.
<i>Pyotr Stolypin</i>	Sovcomflot	Rusia	Zvezda Shipyard	
<i>Sergei Witte</i>	Sovcomflot	Rusia	Zvezda Shipyard	
<i>Konstantin Posyet</i>	Sovcomflot	Rusia	Zvezda Shipyard	
<i>Viktor Chernomyrdin</i>	Sovcomflot	Rusia	Zvezda Shipyard	
<i>Pyotr Kapitsa</i>	Anteriormente Sovcomflot	—	DSME/Hanwha	Las sanciones occidentales impidieron a Sovcomflot efectuar el pago, por lo que Hanwha canceló el pedido. La empresa, sin embargo, los completó por su cuenta y ahora busca compradores alternativos.
<i>Lev Landau</i>	Anteriormente Sovcomflot	—	DSME/Hanwha	
<i>Zhores Alferov</i>	Anteriormente Sovcomflot	—	DSME/Hanwha	
<i>Ilya Mechnikov</i>	MOL LNG	Reino Unido/Japón	DSME/Hanwha	No entregados.
<i>Nikolay Basov</i>	MOL LNG	Reino Unido/Japón	DSME/Hanwha	No entregados.
<i>Nikolay Semenov</i>	MOL LNG	Reino Unido/Japón	DSME/Hanwha	No entregados.

Fuente: elaboración propia a partir de fuentes públicas disponibles.

Conclusiones

Es el momento de ejercer la máxima presión sobre el progreso de Arctic LNG 2

El proyecto Arctic LNG 2 de Novatek se enfrenta a importantes retrasos debido a las recientes sanciones occidentales dirigidas contra la construcción de buques. Estas sanciones han afectado al astillero ruso de Zvezda y, de forma indirecta, a las instalaciones surcoreanas de Hanwha Ocean, restringiendo su capacidad para suministrar buques metaneros especializados para navegar en aguas heladas,

esenciales para las operaciones del proyecto en el Ártico. En consecuencia, el plazo para los primeros envíos de GNL, fijado inicialmente para principios de 2024, se ha retrasado, creando incertidumbre sobre la plena capacidad operativa y la viabilidad comercial del proyecto.

Estas sanciones retrasan la puesta en marcha del proyecto y ponen de manifiesto la debilidad de Rusia en el mercado del GNL. Imponen un importante coste financiero y de reputación a la empresa líder del sector, Novatek, y, en consecuencia, a las perspectivas de crecimiento de Rusia en el segmento del GNL. Antes de que Rusia desarrolle con éxito sus capacidades tecnológicas y logísticas en el Ártico, ha llegado el momento de que el G7 aplique una política coordinada de sanciones al desarrollo gasístico de Rusia en la región. Las sanciones deben centrarse en bloquear la transferencia de tecnología, el acceso a la financiación y, sobre todo, la adquisición de capacidades de transporte y logística. Una estrategia de máxima presión podría hacer descarrilar el proyecto Arctic LNG 2 y hacerlo financieramente inviable, al menos a corto plazo. La adquisición de rompehielos parece ser uno de los puntos débiles de Rusia, y las sanciones energéticas deberían seguir apuntando en esa dirección.