



Envíos de trigo por el Mar Negro se desploman ante la escalada de ataques a los buques graneleros

Posted on Octubre 14, 2026

Los envíos de trigo desde el Mar Negro cayeron el mes pasado a su nivel más bajo de septiembre en nueve años, ya que una creciente campaña de ataques contra buques comerciales e instalaciones portuarias continuó estrangulando el comercio de cereales de la región, según datos de transporte marítimo de AXSMarine publicados por la revista marítima Splash247 el 9 de octubre.

Las cargas de trigo del Mar Negro totalizaron solo 1,6 millones de toneladas en septiembre de 2026, un 77,8 % menos que los 7,3 millones de toneladas de septiembre de 2025 y un 45,6 % menos que en agosto, la cifra más baja para septiembre desde 2017. En los primeros nueve meses de 2026, las cargas acumuladas de trigo alcanzaron los 36,3 millones de toneladas, un 12,2 % menos que el año anterior y el segundo total más bajo de enero a septiembre en el mismo período de nueve años.

El ministro de Agricultura de Ucrania, Taras Vysotskyi, declaró que el país exportó 2,4 millones de toneladas de productos agrícolas en septiembre, lo que representa solo el 46% de su volumen potencial. La ruta fluvial del Danubio transportó 1,3 millones de toneladas, es decir, el 54% de los envíos del mes, mientras que la mayor parte del resto se transportó por ferrocarril. Vysotskyi afirmó que las rutas alternativas, excluyendo los principales puertos de aguas profundas del Mar Negro en torno a Odesa, solo

pueden gestionar entre el 45% y el 50% del potencial exportador de Ucrania.

Las exportaciones rusas de trigo cayeron más del 40% interanual durante el mismo período, aunque el país compensó parcialmente esta caída desviando la carga hacia el norte: las exportaciones de trigo del mar Báltico alcanzaron un récord de 1,4 millones de toneladas en septiembre, aproximadamente el 60% del total de envíos de trigo de Rusia durante ese mes, ya que los exportadores desviaron volúmenes de los puertos del sur hacia Ust-Luga y Vysotsk.

Los ataques se extendieron a aguas rumanas y búlgaras.

El descenso de las exportaciones ha coincidido con una marcada escalada de los ataques contra buques, que este otoño se extendieron más allá de las aguas ucranianas y rusas, llegando a las zonas económicas exclusivas de Rumanía y Bulgaria, ambos miembros de la Unión Europea y la OTAN. Un buque de propiedad turca que transportaba maíz ucraniano se hundió tras un ataque con dron en la zona económica rumana, causando la muerte de dos marineros. En aguas búlgaras, un barco se hundió y otro que transportaba trigo se incendió; dieciocho marineros fueron rescatados y dos resultaron gravemente heridos.

La consultora de seguridad marítima Ambrey evaluó que era muy probable que las fuerzas rusas hubieran llevado a cabo los ataques, aunque las autoridades búlgaras no han atribuido formalmente la responsabilidad. Ambrey afirmó que las aguas rumanas y búlgaras ya no deberían considerarse seguras por defecto, un cambio significativo dado que ambos países son miembros de la UE y sus puertos desempeñan funciones como salidas alternativas para el grano ucraniano desde 2022.

Como consecuencia, los costes de transporte en las rutas afectadas han aumentado drásticamente. El envío de cereales por la ruta Giurgiulesti-Constanta, un corredor clave entre el Danubio y el Mar Negro, cuesta ahora alrededor de 75 dólares por tonelada, frente a los 15-35 dólares anteriores, y los operadores de barcas también transportan cargas más pequeñas para limitar su exposición.

Los ataques se producen tras un fuerte aumento de los incidentes marítimos en general este año. El Ministerio de Infraestructuras de Ucrania registró 35 ataques a buques en puerto y 22 en alta mar solo en julio, además de 67 ataques a instalaciones portuarias, en comparación con solo 14 ataques a buques en todo 2025. El tráfico marítimo a través del mar de Azov, que abastece al puerto ruso de cereales de Taman, está restringido desde el 10 de julio, y las exportaciones desde Novorossiysk y Tuapse han continuado, pero a un ritmo reducido.

En conjunto, esta situación ha llevado al Departamento de Agricultura de Estados Unidos, basándose en un análisis de la empresa de datos marítimos Ursa, a proyectar que la producción de trigo rusa y ucraniana se

mantendrá prácticamente estable en 114 millones de toneladas para la temporada 2026-27, pero las exportaciones combinadas de ambos países caerán un 10,6%, de 62,1 millones de toneladas a 55,5 millones de toneladas.

Contribuyendo a los precios mundiales de los alimentos

La disminución de las exportaciones del Mar Negro es un factor determinante en el alza de los precios mundiales de los alimentos este año. El Índice de Precios de los Alimentos de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) alcanzó los 136,0 puntos en septiembre, un 5,8% más que el año anterior y su tercer aumento mensual consecutivo, según datos de la propia FAO. El componente de cereales del índice subió un 5,1% mensual y un 17,2% interanual, con los precios del trigo alcanzando su nivel más alto desde agosto de 2023 y los del maíz su nivel más alto en más de tres años. El economista jefe de la FAO, Máximo Torero, describió este patrón como un aumento persistente y cada vez más generalizado de los precios mundiales de las materias primas.

El Maipo/Agricultura Global