



Rusia desvía sus exportaciones de cereales tras la reducción a la mitad de los envíos en las huelgas del Mar Negro.

Posted on Septiembre 18, 2026

(Novorossiysk) La maquinaria rusa de exportación de cereales, uno de los pilares del suministro mundial de trigo, se ha reducido aproximadamente a la mitad desde julio, ya que los ataques ucranianos contra la infraestructura portuaria del Mar Negro obligan a Moscú a buscar nuevas formas de transportar su cosecha a los compradores en el extranjero.

Según la consultora agrícola SovEcon, con sede en Moscú, los envíos de trigo ruso entre julio y septiembre de la campaña comercial 2026/27 se sitúan en torno a los 5,6 millones de toneladas métricas, frente a los 11,3 millones del mismo periodo del año anterior. Se prevé que solo en septiembre se alcancen aproximadamente 2 millones de toneladas, menos de la mitad de los 4,6 millones de septiembre del año pasado. SovEcon ha recortado su previsión de exportaciones para toda la temporada en 3,2 millones de toneladas, hasta los 41,4 millones.

El declive se debe directamente a una serie de ataques con drones y misiles ucranianos contra terminales

de exportación desde mediados de año. Los envíos desde los puertos del mar de Azov se detuvieron por completo a mediados de julio, y para mediados de agosto, los ataques habían inutilizado la mayoría de las terminales de aguas profundas en Novorossiysk, el mayor centro de distribución de cereales de Rusia en el mar Negro. Tres terminales allí, incluidas las más grandes del país, NKHP, NZT y KSK, suspendieron sus operaciones en rápida sucesión tras ataques que, según funcionarios rusos, causaron la muerte de al menos tres personas. Solo la terminal de Tuapse permanece operativa entre las principales instalaciones.

El corredor del Mar Negro normalmente transporta más del 70% de las exportaciones de cereales de Rusia y genera cerca de 15.000 millones de dólares anuales en divisas, según Arkady Zlochevsky, presidente de la Unión Rusa de Granos. Zlochevsky advirtió que la interrupción podría provocar un desplome de los precios internos del trigo y llevar a algunas explotaciones agrícolas a la quiebra. Los precios internos del trigo de cuarta categoría ya han caído de unos 15.000 rublos por tonelada hace un año a unos 12.000 rublos por tonelada, incluso cuando los precios mundiales se mantienen estables.

El Lejano Oriente y China emergen como nuevos corredores.

Con su principal ruta de salida meridional paralizada, Rusia se apresura a construir oleoductos alternativos para sus cereales. La ministra de Agricultura, Oksana Lut, declaró este mes que “millones de toneladas de grano ruso ya se envían” a través de los puertos del Báltico y el Mar Caspio, mientras que Kazajistán permite el tránsito sin restricciones de productos agrícolas rusos por su territorio. Moscú también está en conversaciones con Pekín sobre el tránsito de grano a través de territorio chino para su posterior venta en el Sudeste Asiático, y busca ampliar los envíos a través de sus puertos del Lejano Oriente, históricamente poco utilizados.

La magnitud de la solución provisional sigue siendo limitada. Los analistas de la industria de UkrAgroConsult estiman que las rutas del Báltico y el Caspio, en conjunto, solo pueden absorber alrededor de medio millón de toneladas al mes, una fracción del volumen que solía transitar por el sur. Mientras tanto, Letonia está considerando un arancel del 300 % sobre los envíos de grano rusos y bielorrusos que transitan por su territorio, una medida que neutralizaría una de las pocas alternativas viables.

Los precios mundiales del trigo han reaccionado hasta ahora con moderación ante la interrupción. Los futuros del trigo en Chicago se mantienen por debajo de los 7,25 dólares por bushel, y los operadores señalan la abundancia de suministros en otros lugares y la débil demanda de importaciones como razones por las que el mercado no ha experimentado un movimiento más brusco. Sin embargo, los analistas advierten que si las huelgas en Ucrania continúan durante el pico de la temporada de exportación, los compradores que dependen del trigo del Mar Negro, incluidos varios países del norte de África y Oriente Medio, podrían tener que buscar cargamentos alternativos en la Unión Europea, Argentina, Australia o Estados Unidos.

Qué significa esta disrupción para India y América Latina.

Para los lectores de la India y otras economías agrícolas importantes, la interrupción del suministro en el Mar Negro recuerda la concentración del comercio mundial de trigo y la rapidez con que la geopolítica puede transformarlo. La India es en gran medida autosuficiente en trigo y solo importa ocasionalmente, pero la escasez sostenida en el suministro del Mar Negro tiende a elevar los precios de referencia mundiales del trigo y el maíz, lo que a su vez afecta la economía de las propias ambiciones exportadoras de la India y la estructura de costos del comercio de cereales en general. Para los exportadores latinoamericanos, en particular Argentina y Brasil, una escasez prolongada de trigo ruso probablemente represente una oportunidad, abriendo ventanas de exportación a mercados que tradicionalmente han comprado grano del Mar Negro. Las empresas de fertilizantes y logística que operan en ambas regiones también siguen de cerca la situación, ya que cualquier desvío sostenido de la carga rusa a través del Lejano Oriente y Asia Central podría alterar las tarifas de flete y la disponibilidad de buques mucho más allá del propio Mar Negro.

La capacidad de Rusia para recuperar una capacidad de exportación significativa antes de la principal temporada de envíos del hemisferio norte dependerá en gran medida de la situación de seguridad en el Mar Negro, que no muestra signos de estabilizarse. Las autoridades ucranianas no han dado indicios de que pretendan aliviar la presión sobre la infraestructura de exportación rusa, y las fuerzas rusas han continuado los ataques contra los puertos ucranianos del río Danubio, lo que significa que las dos mayores regiones exportadoras de trigo del mundo se enfrentan a continuas interrupciones en la nueva campaña comercial.

Por qué es importante para India/LATAM: La prolongada interrupción del suministro en el Mar Negro mantiene elevados los precios mundiales del trigo y el maíz, lo que perjudica a los importadores, al tiempo que crea nuevas oportunidades de exportación para los exportadores de cereales sudamericanos y reconfigura los patrones de transporte de mercancías a nivel mundial.