

Restablecimiento del comercio ruso-ucraniano de cereales

Desescalada en el Mar Negro

por Igor Delanoë*

En julio de 2023, la seguridad alimentaria mundial parecía amenazada. Moscú suspendió su participación en un acuerdo que permitía exportar granos ucranianos a través del Mar Negro. Pero un año después, el Pont-Euxin –como se lo conoce en griego– conoce un sorprendente dinamismo comercial, como si los dos beligerantes se pusieran de acuerdo para limitar la escalada.

En julio de 2022, bajo la égida de las Naciones Unidas, Moscú, Kiev y Ankara se pusieron de acuerdo para permitir la salida de granos ucranianos del país, pese a los combates en el Mar Negro. Doce meses después, Rusia suspendió su participación en la Iniciativa sobre la Exportación de Cereales por el Mar Negro (ICMN). Sin embargo, las exportaciones marítimas de cereales de Ucrania hoy se encuentran en su mejor momento: su nivel alcanzó los 22 millones de toneladas en el primer trimestre de 2024, es decir, el doble que en los tres primeros meses de 2023, cuando los buques ucranianos utilizaban el corredor marítimo creado en el marco del acuerdo cerealero (1). El Gran Puerto de Odesa, que agrupa las terminales portuarias de Odesa, Chornomorsk y Yuzhnyi, constituye la principal arteria con 12 millones de toneladas exportadas durante el primer trimestre de 2024. Por el Danubio se exportaron tres millones de toneladas, y por tierra, dos millones durante el mismo período (2). Las exportaciones de cereales de este país en guerra casi volvieron a sus niveles previos al estallido del conflicto –con una diferencia de 5%–. ¿Cómo explicar esta vuelta a la normalidad?

Un nuevo equilibrio

Convencido de que los ucranianos utilizaban el corredor marítimo para lanzar ataques con drones contra Crimea y de que recibían ayuda encubierta a través de este mismo pasadizo, Moscú abandonó el ICMN el 17 de julio de 2023. Lanzó una campaña de ataques de varios días contra la infraestructura marítima del Gran Puerto de Odesa, que hasta entonces había estado protegido por el acuerdo. El 15 de agosto de 2023, la marina rusa abordó incluso un petrolero sospechado de transportar material militar con destino a Ucrania en el suroeste de la cuenca póntica, cerca de aguas turcas. Sin embargo, Kiev consiguió mantener a raya a la flota rusa haciendo gravitar una amenaza difusa vinculada con el despliegue de misiles antisuperficie y el uso de drones de superficie. Estos últimos impactaron a un petrolero ruso el 5 de agosto de 2023 en la desembocadura del estrecho de Kerch. Al igual que fracasó la campaña con-

tra las instalaciones energéticas ucranianas en el invierno boreal de 2022, también lo hizo la iniciada en contra de las infraestructuras cerealeras del país en el verano boreal de 2023. Desde entonces se instauró un nuevo equilibrio.

Los éxitos militares ucranianos en el Mar Negro sólo explican en parte este nuevo estado de situación. Moscú no tiene realmente interés en una escalada en el Mar Negro. Porque si bien las exportaciones ucranianas de cereales por vía marítima se reanudaron gracias a la instauración de un nuevo corredor a través de aguas rumanas y búlgaras, el comercio marítimo póntico ruso, por su parte, explotó. Con cerca de 300 millones de toneladas traficadas en 2023, la zona de Azov-Mar Negro sigue siendo la más dinámica de las interfaces marítimas rusas, más que el frente ártico, que los puertos en el Mar Báltico, que la interfaz caspiana o que los puertos de extremo Oriente (3). Garantizando cerca de un tercio del comercio marítimo de Rusia, los puertos pónticos vieron cómo su volumen de tráfico aumentaba en un 10,4% en 2023 –un salto nunca visto en la última década–. Aun así, se constata una ligera baja en el primer trimestre de 2024 en todos los frentes marítimos.

Las exportaciones de cereales no son una excepción a esta tendencia en alza: desde el inicio de la temporada agrícola –que se extiende del 1 de julio al 30 de junio del año siguiente– éstas superaron los 60 millones de toneladas (la gran mayoría de trigo), es de-

cir, 10 millones de toneladas más que en la temporada precedente (4). Al término del primer trimestre de 2024, las exportaciones de cereales, medidas desde julio de 2023, registraron un aumento del orden del 20% interanual. La geografía de los clientes está cambiando, ya que se observa un ascenso de los países asiáticos al lado de los importadores tradicionales de la costa sur del Mediterráneo. Entre los principales importadores, Egipto (5,9 millones de toneladas) le sacó el primer lugar a Turquía (5,5 millones de toneladas). Se observa la aparición en escena de Bangladesh con un espectacular aumento del +150% de las importaciones de cereales procedentes de Rusia (3 millones de toneladas), lo que la coloca en tercer lugar, por delante de Pakistán (2,1 millones de toneladas, +25%) y de Argelia (1,7 millones de toneladas, +7%) (5). Este dinamismo se explica particularmente por un precio por tonelada muy competitivo: 211 dólares para el trigo ruso, contra 222 dólares para el europeo, 272 dólares para el americano y 283 dólares para el canadiense (6). Esta ventaja, sostenida por las buenas cosechas, debería permitir a Rusia conservar su lugar de primer exportador de trigo por quinto año consecutivo, especialmente con la conquista de segmentos de mercado en África y Medio Oriente, en detrimento de los exportadores europeos y ucranianos.

El rol de los ataques huties

Llegar a los clientes africanos y asiáticos supone, para los petroleros rusos y ucranianos,

tomar la ruta más directa, la del Mar Rojo. Sin embargo, desde diciembre de 2023 esta ruta se reveló como muy peligrosa debido a los ataques de los rebeldes huties contra los buques frente a las costas yemeníes en una muestra de solidaridad con los palestinos (7). Estos riesgos en términos de seguridad obligaron a los grandes grupos energéticos (Shell, BP, etc.) y logísticos (Maersk, CMA-CGM, etc.) a privilegiar la ruta que elude África. Según PortWatch, la herramienta de seguimiento del tráfico marítimo desde el espacio financiada por el Fondo Monetario Internacional (FMI), a finales de mayo pasaba por el Canal de Suez un promedio diario de 33 buques de carga, frente a 78 en la misma época hace un año (8).

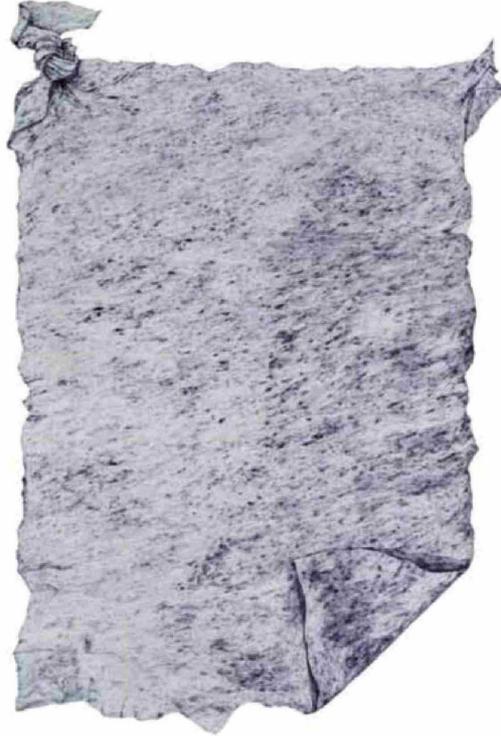
Hasta finales de enero, las embarcaciones rusas –o las que transportaban cargamentos rusos– parecían beneficiarse de cierta forma de inmunidad. Sin embargo, el ataque contra un petrolero que transportaba crudo procedente de Rusia el 23 de enero de 2024 demostró que el riesgo seguía siendo muy real. Más recientemente, el 18 de mayo, milicianos huties apuntaron por error al *Wind*, un petrolero de la “flota fantasma” con destino a China –en otras palabras, un buque de propiedad opaca que permite realizar exportaciones pese a las sanciones–. Incluso si son proporcionalmente menos numerosos que los procedentes de Rusia, los buques ucranianos, o que zarparon de Ucrania, nunca fueron blanco de ataques hasta la fecha. Tanto si provienen de Rusia como de Ucrania, los buques que surcan el Mar Negro y luego el Mar Rojo atraviesan dos zonas de conflicto a su paso.

Los riesgos para el aprovisionamiento de cereales, sobre todo en los mercados africanos, invocados cuando el acuerdo expiraba en el verano de 2023, no se materializaron. Todo pasó, y sigue pasando, como si las partes beligerantes ya no tuvieran necesidad de dicho acuerdo para comerciar. Los ataques contra las infraestructuras tanto como contra los buques civiles siguen siendo puntuales. ¿Podría haber otro “deal” entre los beligerantes, pero esta vez tácito, en vistas a preservar sus respectivas capacidades de exportación de cereales? ■

Notas:

1. Bridget Diakun y Greg Miller, “Ukrainian grain exports rebound as ship arrivals near pre-war levels”, 26 de abril de 2024, www.lloydslist.com
2. “La victoire passée inaperçue: comment l’Ukraine a réussi à rétablir les exportations par la mer Noire” (en ruso), BBC, 5 de mayo de 2024, www.bbc.com/russian
3. Estadísticas de la asociación de puertos comerciales (en ruso), www.morport.com
4. Estadísticas de la Unión de Exportadores de cereales citadas en “Russia’s grain exports are already over 10 million tonnes higher than last season at this time”, *Interfax*, 28 de mayo de 2024, <https://interfax.com>
5. “Egypt and Turkey in the lead: where does Russia send its grain?”, 10 de abril de 2024, (en ruso) <https://agrosearch.kz>
6. “Grain: World Markets and Trade”, United States Department of Agriculture, Report, junio de 2024, <https://fas.usda.gov>
7. Leer a Tristan Coloma, “Les houthistes défient Washington”, *Le Monde diplomatique*, marzo de 2024.
8. “Monitoring Trade Disruptions from Space”, IMF / Portwatch, <https://portwatch.imf.org>

*Director adjunto del Observatorio Franco Ruso, doctor en historia.
 Traducción: Merlina Massip



Joaquín Ceballos, *Des-nudos* (Lápiz pasta sobre papel), 2024
 (Gentileza Galería Artespacio)