

Nacional

- ❖ **China News Online : Noticias actuales sobre el mercado chino a un sólo click.** [Acceder aquí](#)

Logística

- Webinar Mundo Marítimo: El impacto de IMO 2020 más allá del mercado del búnker. [Revisar noticia aquí.](#)
- Puertos del Bio Bio: SAG centra fiscalizaciones en importación de productos de origen pecuario y fertilizantes. [Revisar aquí.](#)
- Trans-Port 2021 comienza preparativos para el encuentro de la industria portuaria en Chile. [Revisar aquí](#)
- Revise la situación de los puertos de Chile, según DIRECTEMAR. [Acceder aquí.](#)

Proceso de Inspección y Certificación Fitosanitaria

- Proceso de Inspección de fruta para exportación a nivel regional del SAG operativo.
- Sitios en Aeropuerto, Valparaíso, Lo Herrera, Los Lirios, y Teno operativos.

Regulaciones

- COVID-19: 16 comunas avanzan y siete retroceden en el Plan Paso a Paso. [Descargar aquí](#)
- Odepa tiene disponible los precios al consumidor de los principales alimentos en línea. [Revisar aquí.](#)
- Desde diciembre Aduanas implementa Pasavante electrónico para empresas. [Revisar aquí](#)

Internacional

China

- Los precios de envío globales han ido en aumento desde el tercer trimestre de este año, y la escasez de contenedores de envío continúa empeorando. Esto ha tenido un impacto significativo en las cadenas de suministro de productos agrícolas transfronterizos.
- Según datos recientes publicados por Refinitiv Eikon, el costo del transporte de contenedores entre China y la costa este de los EE. UU. Subió a nuevos máximos a mediados de noviembre, alcanzando \$ 4,750 por contenedor, un aumento del 42% desde julio. Mientras tanto, el costo de envío desde China a la costa oeste de los EE. UU. Ha aumentado en un 50% a \$ 3,878 por contenedor.
- Los datos del índice compuesto del Shanghai Containerized Freight Index también indican que las tarifas de flete al contado aumentaron bruscamente a mediados de noviembre, continuando una tendencia al alza que vio al índice alcanzar un máximo de ocho años en agosto de 2020. Según el índice, la tarifa de flete a países nórdicos los países habían aumentado un 21% en comparación con la semana anterior, mientras que los países mediterráneos habían aumentado un 23%. Se prevé que estas tasas seguirán aumentando en un futuro próximo.
- Los efectos de la pandemia de COVID-19 en las cadenas de suministro y envío mundiales comenzaron a manifestarse a principios de este año, y la menor disponibilidad de contenedores de envío se hizo evidente ya en febrero. La escasez reciente se ha intensificado a lo largo de noviembre, acompañada de otros problemas críticos como la escasez de mano de obra y equipo y la congestión en varios puertos, particularmente en los EE. UU., Reino Unido y Europa.
- La velocidad de vaciado y respuesta de los contenedores refrigerados (reefers) también se ha ralentizado, lo que ha provocado una acumulación de contenedores en muchos puertos. Los informes de noticias indican que los principales puertos chinos de Qingdao, Lianyungang, Ningbo y Shanghai están experimentando una escasez crítica de contenedores, con retrasos en el atraque que aumentan día a día y la presión sobre los puertos no muestra signos de alivio. Muchos barcos salen de los puertos chinos con una carga parcial, no debido a la falta de carga sino a la falta de contenedores refrigerados disponibles, en particular contenedores de 40 pies.
- Además, las principales compañías navieras Hapag-Lloyd y Mediterranean Shipping Company han anunciado que una grave escasez de tapones refrigerados en los puertos de Tianjin está provocando más retrasos en los horarios de atraque. La escasez se produce como resultado de las mayores pruebas de COVID-19 y las medidas de prevención exigidas por las autoridades chinas para los alimentos fríos importados, lo que significa que los contenedores se mantienen en el puerto durante períodos más largos mientras se completa la inspección, lo que extiende el suministro de tapones al límite.
- La escasez de tapones refrigerados ha resultado en algunos desvíos de carga a otros puertos chinos como Qingdao y Dalian; sin embargo, el comunicado de MSC indica que también se puede esperar una escasez similar en otros puertos chinos como un efecto en cadena de la situación actual. Según el comunicado, "se debe observar de hecho que prácticamente todos los principales puertos de Asia (y no solo) están sujetos a fuertes presiones y funcionando casi a pleno rendimiento, por lo que los lugares alternativos para descargar reeferes son mínimos". MSC ha anunciado que suspenderá todos los servicios de envío al puerto de Xingang de Tianjin hasta nuevo aviso.
- En la actualidad, parece que los volúmenes de exportación de China se mantienen estables, pero los volúmenes de importación han disminuido significativamente, lo que significa que los contenedores vacíos están atrapados en puertos extranjeros y no regresan a China en cantidades suficientes. Esta escasez se ve agravada por las restricciones impuestas por muchos transportistas sobre la liberación de contenedores vacíos antes de que se programe su envío. Por ejemplo, en China, Hapag-Lloyd solo libera contenedores de los almacenes hasta ocho días antes de la llegada programada de un viaje.
- Un exportador chino de productos agrícolas señaló que algunas empresas de transporte marítimo más pequeñas se ven seriamente afectadas por la escasez de contenedores, lo que deja a los exportadores sin otra opción que cambiar a transportistas más grandes. La escasez generalizada y los retrasos significan que muchas compañías navieras han comenzado a agregar recargos para compensar los crecientes costos operativos. En el último mes, varias aerolíneas importantes ya han aplicado o planeado aplicar recargos a muchos puertos internacionales como London Gateway y otros puertos del Reino Unido, el Puerto de Auckland en Nueva Zelanda, el Puerto de Bilbao en España, Tianjin Xingang en China y numerosos otros puertos de origen en Asia.
- La actual escasez de contenedores probablemente seguirá afectando a los principales puertos hasta el Año Nuevo Lunar en febrero, con un impacto continuo en las cadenas de suministro de productos agrícolas internacionales.
- Fuente: Produce Report