



**COMITE
CONSULTIVO
INTERNACIONAL
DEL ALGODON**

**Vol. 75 Num. 2,
Diciembre 2021**

ALGODÓN

Revista de la Situación Mundial

Tabla de contenido

- **Cliff White - La Covid-19 y las interrupciones en la cadena de suministro textil en Australia.....1**
- **Mohit D. Shah - Algodón indio y el impacto textil durante la Covid - 195**
- **Mike McCue - Cambios derivados de la pandemia en el transporte marítimo y terrestre de Estados Unidos9**
- **Júlio Cezar Busato - Una oportunidad para reafirmar el valor del algodón brasileño12**
- **Alex H.C. Liao - Sector textil, logística y transporte marítimo de Taiwán en medio de la pandemia de la Covid-1917**



La Covid-19 y las interrupciones en la cadena de suministro textil en Australia

Cliff White

Director
Asociación Australiana de Embarcadores de Algodón
(Australian Cotton Shippers Association)
www.austcottonshippers.com.au



Cliff White comenzó su carrera en el algodón en 1976 con el entonces Ralli Bros & Coney (ahora Cargill Cotton) con sede en Liverpool, Inglaterra. Tras un aprendizaje que abarcó todos los aspectos del comercio del algodón, su carrera le ha llevado a todos los rincones del mundo, adquiriendo una amplia experiencia en Asia y habiendo vivido en Tanzania, Turquía, Hong Kong, Estados Unidos y Australia. Sus 42 años en la industria del algodón han sido una experiencia global.

Después de 15 años con Ralli, el Sr. White se unió a Queensland Cotton en 1991 y fue responsable de la compra y venta del algodón australiano, estadounidense

y brasileño de la empresa. En mayo de 2007, Cliff se trasladó a Estados Unidos como vicepresidente senior (Algodón) de Olam Americas. Con sede en Dallas, Texas, estuvo al frente de las operaciones de comercialización, desmotado y almacenamiento.

Cliff se unió a Omnicotton Inc en septiembre de 2012 y regresó a Brisbane, Australia en enero de 2013 para establecer operaciones australianas para la empresa en expansión. Con sede en Dallas y oficinas regionales en Sao Paulo, Brasil y Brisbane, Australia, la empresa centra su negocio en los tres principales algodones sin contaminación recogidos a máquina de EE. UU., Brasil y Australia.

El Sr. White es director y expresidente de la Asociación Australiana de Expedidores de Algodón, expresidente de la Asociación Internacional del Algodón, ha sido miembro de las juntas directivas de la Asociación del Algodón de Texas (expresidente en 2012) y de la Asociación Estadounidense de Expedidores de Algodón, y se graduó del Instituto Australiano de Directores de Empresas.

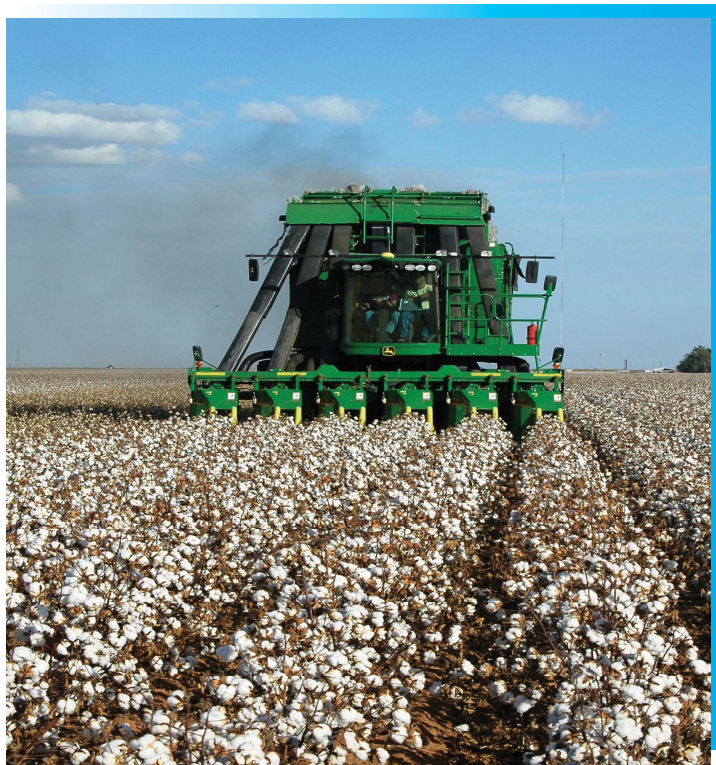
Como proveedor de algodón de primera calidad para el mundo, Australia ciertamente se vio afectada por el inicio de la pandemia mundial de la Covid-19 y, en muchos sentidos, fue uno de los primeros en enfrentarse a la tormenta de la cadena de suministro. Esos primeros meses de un cierre global coincidieron con el inicio del período de embarques para el algodón australiano de 2020. Las empresas que comercializan algodón australiano se enfrentaron al desafío de ventas canceladas, solicitudes para retrasar los envíos y una sensación general de "qué sigue".

En 2020, Australia cultivó su cosecha más pequeña en más de 30 años debido a las condiciones de sequía. Con sólo 700.000 fardos (500 libras) para exportar, nuestra cosecha muy magra tenía un lado positivo: los

exportadores no tenían que transportar volumen, ni sintieron un desafío excesivo por tener que enviar un volumen tan modesto.



Como la mayoría de las cosas al comienzo de la pandemia mundial, la demanda de algodón desapareció y los hilanderos optaron por reducir sus existencias en lugar de comprar suministros adicionales en circunstancias que no eran muy claras. Sin embargo, cuando los productores textiles del mundo reabrieron sus hilanderías en la segunda mitad de 2020, la producción de géneros volvió a estar en pleno auge y, por lo tanto, reanudó la cadena de suministro textil. Desafortunadamente, este escenario ahora se estaba desarrollando en muchas áreas del comercio mundial y, de repente, a todos nos afectó el efecto secundario de la Covid-19 -una escasez global de capacidad de expedición para satisfacer esta demanda en rápida expansión. Por último, esta demanda reprimida estuvo cerca de convertirse en pánico y las tarifas de flete respondieron de la manera esperada. Para complicar las cosas para Australia, se hizo evidente rápidamente que las rutas de carga más lucrativas estaban quitando la disponibilidad de los barcos y que los servicios serían mucho más restringidos.



Habiendo sobrevivido a la experiencia del cultivo de 2020 y las lecciones aprendidas, la cosecha de 2021 ha sido sin duda una situación muy diferente, pero hay que destacar que aumentaron los desafíos. Con buenas precipitaciones, Australia habrá producido un cultivo de más de 2,8 millones de fardos este año, pero este impresionante aumento de volumen se enfrentó al enorme impacto para los exportadores australianos de la pérdida de China como un mercado significativo. China ha representado más del 60% de las exportaciones australianas de algodón en las dos décadas anteriores y tenía una clara preferencia por nuestro algodón debido a la calidad del producto, además de la conveniencia de una cadena de suministro muy eficiente. La decisión del gobierno chino

de disuadir a sus hilanderías del uso de algodón australiano se tomó lamentablemente a finales de 2020, dando así a la industria un poco de tiempo para que los comerciantes planificaran la diversificación de los mercados en 2021. Esta diversificación de los mercados se convirtió aún más en un tema a medida que los problemas de flete que indujo la pandemia también requerirían algunas maniobras ágiles durante 2021.

Los australianos siempre han sido inventivos e ingeniosos y han diversificado sus mercados del algodón varias veces. El algodón que normalmente se habría vendido a China siempre lo iban aceptar otros destinos - sujeto a precios, por supuesto - pero el gran desafío ha sido poder exportar algodón de manera oportuna y rentable.



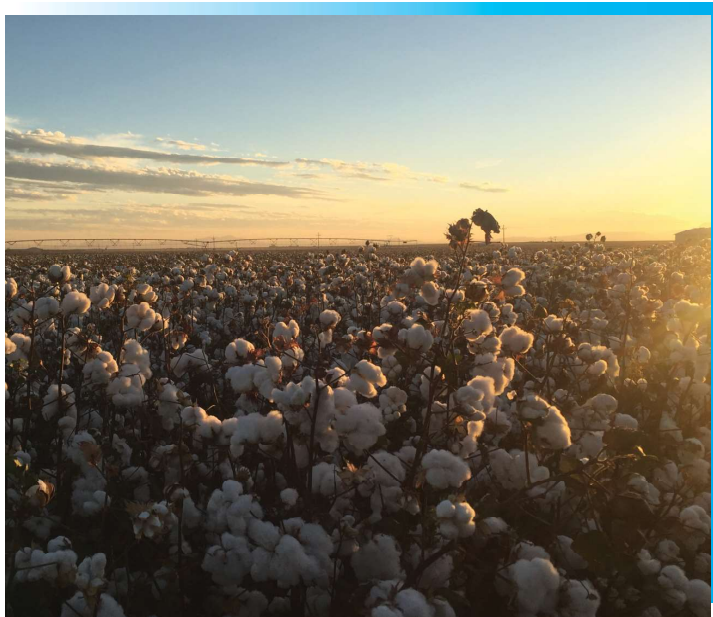
Australia no es diferente de cualquier otro exportador mundial en 2021 en el sentido de que se ha desafiado de manera significativa por la disponibilidad de los servicios de expedición a destinos de exportación y, lo que es igualmente importante, por la disponibilidad de contenedores. El subcontinente de Asia, con tanto consumo de algodón, se convirtió en un centro de atención para las exportaciones australianas, con Bangladesh, India y Pakistán todos comprando las cosechas de 2021 a principios de la temporada. Sin embargo, este éxito de diversificación no estaba destinado a durar mucho, ya que los problemas de congestión se agravaron en todos los puertos de transbordo tradicionales y pronto quedó claro que las compañías navieras simplemente no querían ir allí. Definitivamente no querían que sus contenedores estuvieran fuera de servicio durante meses sin parar, cuando podrían estar utilizándolos en rutas mucho más rentables. En primer lugar, las compañías navieras intentaron aumentar sus tarifas y cuando esto no funcionó, simplemente dejaron de prestar servicios a los destinos.

Indudablemente, esto limitó nuestras opciones de diversificación y significó que los destinos asiáticos eran el centro del balance de 2021.

En años anteriores, había abundancia de contenedores en Australia debido al gran volumen de importaciones procedentes de China - y puesto que las compañías navieras tienen una fuerte preferencia para que estas cajas se devuelvan a China - la situación naturalmente funcionó a favor del algodón australiano dado el apetito en China por el algodón australiano. Lamentablemente, este ya no es el caso, ya que muchos contenedores vacíos simplemente se devuelven a China a medida que se afianzó la prohibición blanda en las importaciones australianas. Posteriormente, los exportadores australianos han estado buscando frenéticamente contenedores de 40 pies secos disponibles para destinos alternativos.

No hay duda de que este ha sido el cultivo más difícil de enviar en mucho tiempo y los problemas de expedición global bien publicitados han impactado la capacidad de los comerciantes australianos para enviar esta cosecha tan rápido y tan asequible como nos hubiera gustado. Esto se ha visto agravado por problemas locales con los puertos, en particular Sídney, donde la acción industrial no ayudó a la situación. Varios puertos australianos se han visto obstaculizados por la acción industrial en 2021, algo que lamentablemente hemos estado viendo en los puertos australianos durante décadas.

Estas disputas crearon problemas de congestión que causaron retrasos en el mejor de los casos, o en el peor de los casos, la omisión total de los puertos. Fue extremadamente frustrante no saber lo que iba a pasar con un barco. ¿Cuándo llegará, o de hecho llegará? Los horarios de expedición eran poco fiables en su mayoría.



Los problemas enfrentados en 2021 plantean la gran pregunta que todos nos hacemos: ¿Cómo vamos a enviar más de 1 millón de toneladas en 2022 cuando ha sido una gran batalla enviar la cosecha más pequeña de este año?

Como industria, Australia tiene la capacidad de desmotar y enviar un millón de toneladas métricas durante seis a nueve meses (abril a diciembre). ¡Desde luego tenemos la capacidad operativa! Sin embargo, las dos áreas clave que pueden frustrar este esfuerzo son:

- 1) espacio disponible de los buques (junto con la disponibilidad de contenedores) a los destinos pertinentes, y
- 2) El imponente mercado actual del algodón se invierte en los futuros de ICE (22 de julio/22 de diciembre), lo que colocará a los comerciantes bajo una presión adicional para enviar la mayor parte de la cosecha de 2022 lo más rápido posible antes de que comience la operación del algodón de Brasil y EE. UU.

La situación actual no es un buen augurio para una temporada de expedición eficiente en 2022. Una vez que los comerciantes se vean obligados a fijar el precio del algodón australiano según el contrato del 22 de diciembre, los productores verán la reducción en el valor.

Australia espera que la cosecha se inicie más temprano en 2022, lo que dará lugar a que las desmotadoras operen a plena capacidad, y teóricamente resultará en volúmenes de envíos razonables en mayo y junio. Con un cultivo más grande, se espera el envío de mayores volúmenes de algodón desde Sídney y Melbourne en lugar de Brisbane, lo cual llevará a una capacidad de expedición adicional.



Es imprescindible aumentar el envío a varios destinos del sudeste asiático, ya que proporcionará una combinación de buques y transbordos directos a través de otros

puertos como Singapur. Australia también tiene la esperanza de que se encuentre una solución para el acceso al subcontinente, ya sea por vía directa o por transbordos. Esto ayudaría a transformar las perspectivas de comercialización para 2022 y sería una ayuda significativa en el movimiento de la gran cosecha prospectiva.



Por supuesto, los problemas logísticos no son sólo un tema del algodón y todos los exportadores e importadores australianos se han visto dramáticamente afectados por las interrupciones de la cadena de suministro y los costos cada vez mayores para el comercio - no sólo la reciente situación del transporte marítimo, sino también los aumentos en tierra de los costos de servicio. Como resultado de diversas gestiones, el gobierno australiano ha anunciado que pronto comenzará una revisión de los sistemas mundiales de expedición y logística marítima de Australia, en particular los relacionados con la competencia, las relaciones industriales, las limitaciones de infraestructura y la adopción de tecnología. Se considera que las áreas a revisar incluyen:

- Una revisión formal y completa de las relaciones industriales para proporcionar una continuidad de negocios inmediata y constante de lo que es un 'servicio esencial' y nuestra puerta de enlace internacional para las principales cadenas de suministro.
- Se ampliará el alcance de la Comisión Nacional de Transporte para examinar la reglamentación de los Cargos de Acceso a las Terminales a fin de obligar a los estibadores y a los parques de contenedores vacíos (y a los depósitos de LCL) a recuperar los costos directamente frente a su cliente comercial (naviera) y no a través de terceros operadores de transporte.

- Aplicar medidas como la revisión actual de la Comisión Marítima Federal de Estados Unidos para garantizar que las compañías de expedición administren prácticas justas y razonables de detención de contenedores para el deseo de contenedores vacíos.
- Centrarse en negocios exclusivos para garantizar que los servicios logísticos de principio a fin de las compañías navieras no reduzcan la competencia.
- La línea naviera internacional se adhiere a los plazos aceptables de notificación de las variaciones de servicio y costos, potencialmente siguiendo la normativa estadounidense que exige un plazo de preaviso de 30 días.
- Inversión en infraestructura para hacer frente a las ineficiencias de la cadena de suministro causadas por buques más grandes, falta de acceso por ferrocarril a los puertos de contenedores australianos y escasez de espacio en los parques de contenedores vacíos.

Se espera que esta revisión se lleve a cabo en los próximos seis meses. Sin embargo, con una Elección Federal prevista para mayo de 2022, no parece haber ninguna posibilidad de cambio material en 2022. Por supuesto, siempre podemos tener esperanza.



A medida que nos acercamos a 2022, la situación del transporte marítimo mundial permanece en un estado de incertidumbre, pero desde luego esperamos que la extraña situación del aumento de las tarifas de flete entre 300 y 400% haya quedado atrás, que los buques presten servicio a los mercados en los que vendemos, lo que resultará en un alivio de la demanda de contenedores.

En conclusión - y esto podría ser una ilusión dadas las indicaciones actuales de las líneas navieras - una cosa que se ha hecho evidente es que, a pesar de todos los problemas en Australia, nuestro desempeño en las expediciones hasta la fecha ha sido mejor que el de nuestros competidores. ¿Podemos mantener esa ventaja en 2022?



Algodón indio y el impacto textil durante la Covid - 19

Mohit D. Shah

Director
Gill & Co Pvt Ltd
www.gillcot.com



Mohit se unió al negocio del algodón en 1992 y es la cuarta generación en su negocio familiar. Es el director y copropietario de Gill & Co. Pvt. Ltd., que se estableció en 1886 y es una de las empresas de algodón más antiguas y de mayor reputación en India. Actualmente, Gill & Co. Pvt. Ltd. es una Star Trading House. Mohit es una figura muy conocida en el comercio internacional de algodón. En Gill & Co. Pvt. Ltd. se ocupa del comercio de algodón en todo el mundo y de la estrategia corporativa. Además, es responsable de otros negocios de productos básicos de Gill & Co. Mohit. En la actualidad, se desempeña como director de la Asociación Internacional del Algodón y fue elegido como el primer presidente de la Asociación Asiática Internacional del Algodón en 2013.

Impacto de la primera ola de la Covid:

- La demanda colapsó durante la primera ola de la Covid (abril-julio de 2020), cuando India estaba en un estricto confinamiento nacional. Sin embargo, la temporada 2020/21 fue testigo de precios físicos y de futuros récord para el algodón indio y varios factores influyeron en esta dinámica. Los precios indios no aumentaron de forma aislada en los mercados mundiales. El gran repunte de los precios físicos y de futuros fue una combinación de múltiples factores que culminó cuando el mundo salió de los primeros confinamientos en agosto de 2020.
- La producción mundial fue inferior a la esperada.
- El principal repunte de precios a partir de octubre de 2020 se debió a una enorme caída en la cosecha estadounidense, de 19 millones a 15 millones de fardos (480 libras).
- India tenía unas existencias récord en julio de 2020, principalmente con agencias gubernamentales como Cotton Corporation of India (CCI) y Maharaashtra State Federation (Mahfed).
- Después de ser el fardo más caro en 2019, el algodón indio se convirtió en el más barato, ya que la CCI mantuvo los precios bajos en comparación con los mercados mundiales, lo que generó una demanda continua de algodón indio.



El aumento del consumo de las hilanderías indias tras la reapertura de la economía se debió principalmente a la escasez de existencias a nivel de usuario final, ocasionada por el cierre de las instalaciones de fabricación y la contracción del sector logístico durante la Covid. En otras palabras, el aumento del consumo no se debió principalmente a un incremento de la demanda, sino a la escasez de inventario y la restricción de la cadena de suministro. Este fenómeno se produjo en los mercados asiáticos vecinos, que son consumidores habituales de algodón e hilaza indios, lo que generó un aumento de la demanda. China fue una excepción porque la reactivación de la demanda de los consumidores chinos se produjo a un ritmo relativamente más rápido, impulsado por la estricta aplicación del confinamiento y el ritmo rápido de las vacunas.

Algunos estudios económicos privados sugieren que, en India, el sector privado incurrió en casi el 80% de todas las pérdidas de ingresos en 2020 (los hogares y el sector empresarial), con el gobierno asumiendo sólo el 20% de las pérdidas - en marcado contraste con el mundo desarrollado como Australia, Canadá y Estados Unidos, donde los gobiernos incurrieron en la mayor parte de las pérdidas, con la transferencia debida de los recursos netos al sector privado. Los datos sobre las prestaciones de desempleo y el estímulo fiscal (per cápita) en India frente al mundo desarrollado también refuerzan esta percepción.

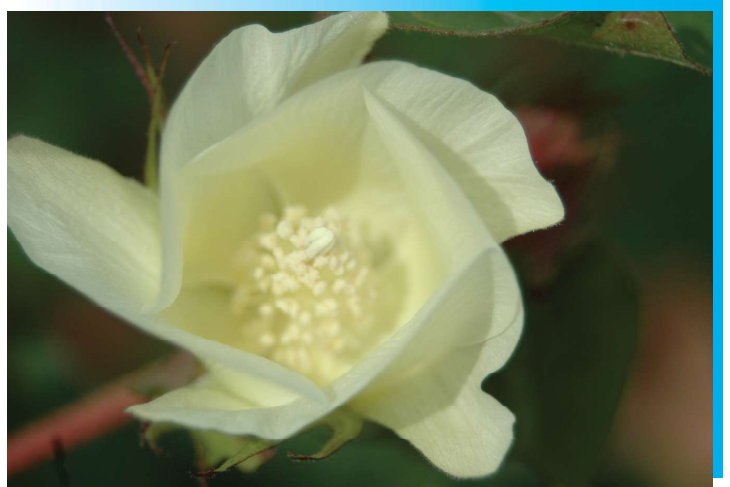
La reactivación de la demanda en India desde principios de 2021 no ha sido uniforme en todas las categorías. Los tejidos de punto y el sector de la confección experimentaron un ritmo más rápido de reactivación de la demanda en comparación con los tejidos (tejidos de conteo fino). La demanda de la industria médica incrementó la demanda de textiles no tejidos (máscaras), toallitas y equipos de protección personal (PPE, por sus siglas en inglés). Los textiles para el hogar también experimentaron una mejor reactivación de la demanda en India, al igual que los mercados de exportación, en comparación con la mezclilla y las telas tejidas para camisas.



Las fábricas en todo el mundo comenzaron a emitir informes de márgenes récord de hilaza durante un período sostenido, tanto que la utilización de la capacidad alcanzó niveles récord. Las fábricas financieramente débiles comenzaron a operar e incrementaron el consumo en India a niveles sin precedentes. La fabricación alcanzó un máximo de tres meses en julio y las exportaciones de hilaza, tejidos, etc. han sido sólidas. Nuevos patrones surgieron durante la pandemia y los textiles para el hogar marcaron en gran medida el camino en 2020 (sábanas y toallas) con el uso de más algodón que una prenda de vestir tradicional. Los tejidos de punto/cómodos generalmente lograron que el algodón también ganara protagonismo. Las exportaciones de hilaza y géneros aumentaron a medida que los hilanderos indios continuaron hilando el algodón más barato desde agosto de 2020 a agosto de 2021. Muchas fábricas cubrieron el inventario de algodón barato hasta octubre de 2021.

En términos de valor, India exportó prendas de vestir valoradas en \$16,200 millones en 2019, \$12,300 millones en 2020 y \$6,500 millones entre enero y mayo de

2021. Los patrones tradicionales de destino no han cambiado mucho durante este período excepto en la cesta de exportación de prendas de vestir de India, la participación de Estados Unidos y los Emiratos Árabes Unidos ha aumentado entre un 1 y un 3 % en comparación con 2019. Desde la perspectiva de la importación de prendas de vestir en el mundo desarrollado, se hizo evidente el cambio gradual en las importaciones de China a otros exportadores. La participación de China en el mercado estadounidense cayó un 9% desde 2019, mientras que la participación de Vietnam y Bangladesh aumentó 3 y 2%, respectivamente. India logró ganar solo 1% desde 2019. En el mercado de la UE, la participación de China cayó un 2%, mientras que Bangladesh y Turquía aumentaron su participación en 2% cada uno desde 2019. India logró ganar solo un 1% de participación de mercado desde 2019.



El impacto de la segunda ola de la Covid:

La segunda ola de la Covid no fue tan perjudicial para el consumo de algodón, aunque fue más dañina para el país, con casos diarios tan altos como 400.000 a 500.000:

- Había varios confinamientos localizados y no un cierre nacional.
- Se permitió el funcionamiento de industrias, transporte y otros servicios esenciales.
- El único lugar que experimentó una gran pérdida en la demanda de algodón durante la segunda ola fue Tamil Nadu, donde estimamos que se perdieron un millón de fardos (170 kg) debido a un cierre estricto.
- La primera ola fue un cierre total; el país no estaba preparado en cuanto a infraestructura y la única opción fue un cierre nacional como en cualquier otro país.
- Durante la segunda ola, las personas están más conscientes sobre cómo administrar negocios en medio de la Covid.
- El ritmo de las vacunas ha sorprendido a todos: en la actualidad, India ha administrado 900 millones de dosis, 477 millones de las cuales son la segunda dosis.
- La demanda interna parece fuerte y aumentará en los próximos días a medida que las escuelas, universidades y

oficinas comiencen a funcionar plenamente.

- La industria textil india tiene una perspectiva positiva para el futuro.
- Los incentivos gubernamentales y las políticas centradas en los textiles se están implementando durante los próximos cinco años.
- En 2022/23, se espera que entre 1 y 1,5 millones de husillos adicionales entren en funcionamiento.
- En términos absolutos, es probable que el crecimiento del consumo en India se sitúe entre el 2 y el 3% anual, a pesar del aumento del consumo observado en el último año. Sin embargo, la recuperación económica de India debería ayudar a la demanda general de los consumidores gradualmente.
- Los altos márgenes que disfrutó la industria hilandera de India estaban impulsados principalmente por la mejora de la demanda de Occidente, que a su vez era el resultado de un estímulo fiscal liberal y un aumento de la riqueza (procedente de las inversiones en los mercados de valores) impulsado por políticas monetarias extremadamente laxas. No puede esperarse que estos altos márgenes se mantengan a mediano y largo plazo debido a dos factores:

1. En el futuro, los consumidores occidentales podrían no tener la capacidad de pagar los altos precios que están pagando actualmente cuando los respectivos gobiernos empiecen a retirar los paquetes de estímulo fiscal liberal para frenar el aumento de la inflación. Desde el punto de vista de la política monetaria, el Sistema de la Reserva Federal de Estados Unidos (Fed) ha indicado que es probable que el banco central reduzca las compras de bonos y pueda aumentar las tasas de interés a finales del próximo año. Esto generará un aumento de los costos de endeudamiento para los consumidores y las empresas, lo que llevará a una reducción de los ingresos personales disponibles para comprar artículos de gasto discrecional - como la ropa de algodón.

2. Una razón importante de los altos márgenes que disfruta la industria hilandera de India fue el prolongado período de precios relativamente más baratos del algodón indio, que les ayudó a manejar los costos de sus materias primas.

Los márgenes que disfrutarán la industria india en el futuro pueden protegerse mediante:

- Mejorar el nivel de productividad de los productores indios y la calidad del algodón indio (desde una perspectiva de coherencia y contaminación).
- Invertir en las últimas tecnologías de fabricación mediante la hilatura y la parte de la cadena de valor más cercana al consumidor.
- Tratados comerciales favorables con los principales bloques de importación como la UE y Estados Unidos.



La Covid-19 y sus efectos en las exportaciones indias

En cuanto al algodón en rama, las exportaciones de India en 2020/21 fueron las más altas en muchos años y aumentaron a un nivel máximo de ocho años de 8 millones de pacas (170 kg) debido en gran parte a que el CCI mantuvo precios más bajos frente a los precios mundiales, sufriendo durante noviembre de 2020 a abril de 2021 con el fin de reducir sus existencias.

- Esto fue en gran parte circunstancial y los precios indios se volvieron atractivos para todos los países consumidores de algodón.
- India siempre tiene la capacidad de exportar si existe un excedente.
- Mercados como China, Bangladesh, Vietnam y otros mercados del Lejano Oriente siempre buscan comprar algodón indio durante el período de octubre a marzo.
- India también ha demostrado ser eficaz en cuanto a los envíos oportunos y ventaja logística, además del hecho de que el algodón puede llegar a la mayoría de los mercados consumidores en tiempos de tránsito cortos, lo cual será crucial durante el cuarto trimestre de este año ya que no muchas opciones de llegada de otros orígenes están disponibles para durante ese período.
- Las exportaciones prósperas pueden ocurrir de manera gradual, especialmente durante noviembre-enero, cuando llega la mayor parte del cultivo indio. Sin embargo, las existencias que llevamos eran mucho mayores en 2021, pero en 2022 estamos marchando con existencias mucho más pequeñas.

Una pregunta futura que queda es, ¿pueden repetirse las exportaciones fuertes? India tiene la mayor superficie



del mundo dedicada al cultivo del algodón, pero los rendimientos son constantemente bajos según los estándares mundiales, por lo que la producción ha estado en un estancamiento por varios años. Las principales incertidumbres para las próximas temporadas están relacionadas con los monzones erráticos y las condiciones de cultivo, la falta de una buena tecnología de semillas y los niveles de producción se han estancado mientras que sigue creciendo la demanda. Un punto de inflexión será si la superficie india cambia a frijoles, maíz, legumbres, etc. - y si los rendimientos no mejoran, habrá años en que India podría ser un importador neto de algodón. Sin embargo, existe el potencial de crecer a 43 millones de fardos (170 Kg), la misma cantidad que se produjo hace 15 años.

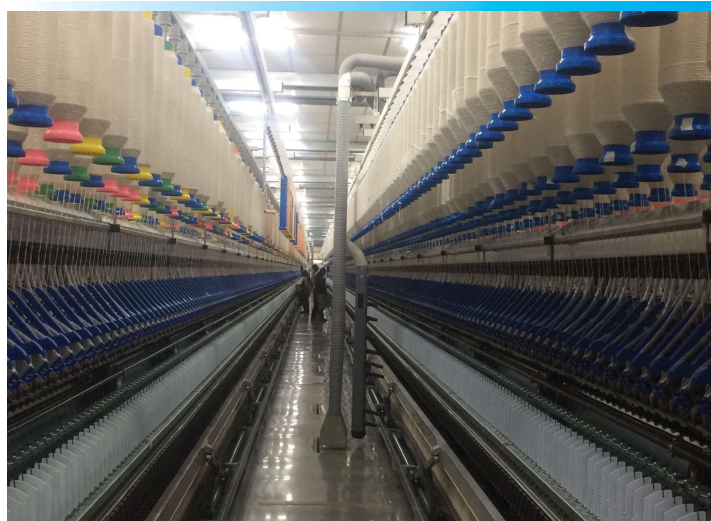
Importaciones indias y derechos de importación

El gobierno ha sostenido que está proporcionando suficientes incentivos a las fábricas textiles. El consumo de India en términos de importaciones se divide en tres categorías:

- Fibra extralarga (ELS) – Pima y Giza.
- Algodón upland o CMIA libre de contaminación contra la demanda específica de hilaza
- Sustitución del algodón upland por algodón indio cuando los precios indios sean altos.

Las importaciones de India han fluctuado entre 1 y 3 millones en los últimos 4-5 años, lo que representa un rango entre 3 y 8% del consumo total de India. La competitividad de la industria manufacturera se ha visto definitivamente mermada incluso después de considerar el impacto favorable del Sistema de Remisión de Derechos e Impuestos sobre los Productos de Exportación (RODTEP, por sus siglas en inglés). Sin embargo, RODTEP sólo se aplica a los productos exportados. En esos años en que la base india es empujada en comparación con el resto del mundo, lo cual genera una situación de paridad de las importaciones, un fabricante centrado en el mercado interno se encontrará en una desventaja comercial para un exportador fabricante.

Ciertas categorías de algodón no están disponibles en India - algodón libre de contaminación utilizado para la fabricación o algodón de fibra extralarga (ELS) como Giza y Pima. El fabricante indio necesitará algodón ELS. Se necesita un mayor diálogo entre las partes interesadas de la industria textil y el gobierno para abordar estos desafíos y eliminar los obstáculos al libre comercio.



Las exportaciones de India a los 28 países de la UE representan más de una cuarta parte de las exportaciones de textiles y prendas de vestir de India. Las prendas de vestir son la categoría más importante exportada a la UE-28, con una participación mayor del 60% en el total de las exportaciones de India. Centros de fabricación de prendas de vestir como Bangladesh, Etiopía y Turquía disfrutaban de acceso libre de impuestos a la UE, mientras que ese no es el caso de India. India tiene una fuerte presencia en la categoría de ropa para el hogar en EE.UU., con una participación del 40% en el total de las importaciones del país.

Transporte marítimo y logística de India

El transporte de mercancías se ha dificultado desde el comienzo de la pandemia. A pesar de todos los desafíos y las pesadillas logísticas, India sigue estando mejor dirigida que la mayoría. La actual crisis de la cadena mundial de suministro puede representar una ventaja para India con respecto al aumento del comercio transfronterizo a Bangladesh, por su cercanía y accesibilidad por tierra. Tiempos de tránsito más cortos a China/Lejano Oriente vs. EE. UU./África occidental son también una ventaja para India. La misma historia es cierta para la hilaza. Los puertos indios están bien equipados para manejar grandes volúmenes en cortos períodos y lo han hecho en el pasado. Además, la logística interior es muy fuerte en India y cada vez es más transparente, y la facturación electrónica y el impuesto sobre bienes y servicios (GST) han permitido un movimiento de mercancías más rápido.

Si bien todos estos factores siguen siendo ventajosos para India, las tarifas de fletes marítimos se han disparado e India no es inmune a este aumento drástico de los costos.

Los exportadores de India, con su menor tiempo de tránsito a los mercados - como Bangladesh, el Lejano Oriente y China - se han beneficiado de los cuellos de botella de la cadena de suministro. A medida que se reduzcan esos cuellos de botella, dejará de existir la ventaja que disfrutaban los exportadores indios.

Current Assessment of the International Competitive Position of India's Textile and Clothing Industry

	Unit	China	India	Bangladesh	Vietnam	Ethiopia
Labor wages	US \$ / month	550-600	160 - 180	110 - 120	190 - 200	80 - 90
Power cost	US \$ / KWH	0.15 - 0.16	0.10 - 0.12	0.09 - 0.12	0.08 - 0.10	0.03 - 0.04
Water cost	US \$ / Cubic Mtr	55 - 60	16 - 20	20 - 22	50 - 80	30 - 40
Lending rate	%	6% to 7%	11% to 12%	12% - 14%	7% to 8%	8.5% to 9%
EODB*	Rank	31 (91)	63 (132)	168 (129)	70 (99)	159 (127)

*Ease of doing business



Cambios derivados de la pandemia en el transporte marítimo y terrestre de Estados Unidos

Mike McCue

Director de Comunicaciones
CCIA
www.icac.org

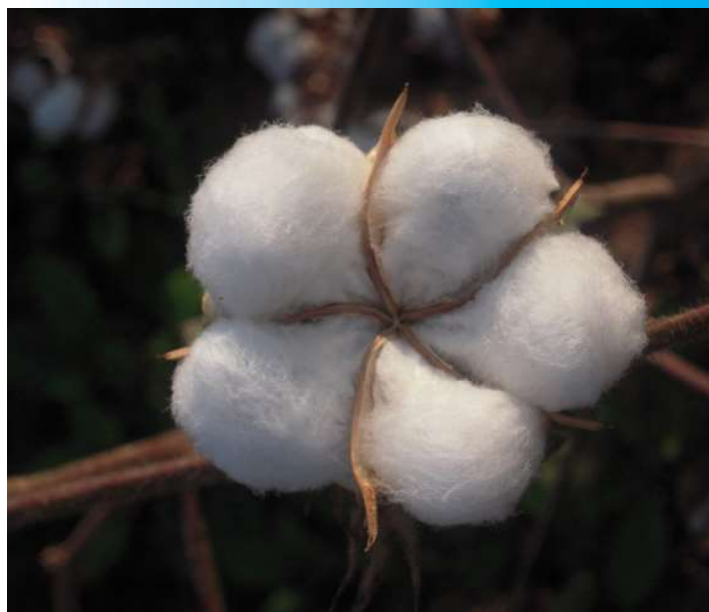


Mike ha sido un profesional de las comunicaciones durante más de 30 años, la mayoría de ellos dedicados a la dirección de una variedad de revistas comerciales de prensa, incluida la revista Cotton International y The Cotton Yearbook. En el CCIA, es responsable de la comercialización, todas las comunicaciones externas e internas, incluido el Informe Anual y la organización

de los eventos del Día Mundial del Algodón. El Comité Consultivo Internacional del Algodón-CCIA es una organización de 29 miembros actualmente interesados en el algodón y la cadena de valor textil. El CCIA, formado en 1939, es el único organismo intergubernamental para los países productores, consumidores y comerciales del algodón y es uno de los siete únicos Organismos Internacionales de Productos Básicos que reconoce las Naciones Unidas. El CCIA se estableció mediante el consenso gubernamental para tratar exclusivamente asuntos técnicos, estadísticos y normativos relacionados con el algodón.

Cuando se trata de asuntos de expedición y logística en la industria del algodón, no todas las situaciones son iguales. Muchos países, incluidos gigantes como China e India, son productores y consumidores de algodón. Gran parte de la producción nacional permanece en el país para satisfacer las necesidades de la industria textil local, con lo cual se brinda al menos algo de alivio del atasco de tráfico terrestre y marítimo que afecta a gran parte del mundo.

Países como Estados Unidos, que es el principal exportador de algodón del mundo ya que la industria textil nacional nunca se recuperó de la deslocalización que hizo durante las décadas anteriores, y Bangladesh, uno de los principales importadores de algodón cada año en vista de que se cultiva muy poco algodón en el país, dependen completamente de que los envíos internacionales se mantengan estables y predecibles.



Congestión masiva en los puertos de EE. UU.

Cuando una industria estadounidense sufre desafíos persistentes, no siempre se convierte en un asunto político, salvo cuando los problemas son lo suficientemente generalizados y dolorosos. Este es uno de esos casos.

Las interrupciones de la cadena de suministro son actualmente un problema político porque nadie está libre de luchas. Los frustrados y los que sufren no son sólo los negocios que no pueden llevar sus productos al mercado, sino también los consumidores que no pueden conseguir los productos a los cuales se han acostumbrado a tener a su alcance. Servicios como Amazon prime, que ofrece envíos rápidos y gratuitos en la mayoría de los productos - algunos de los cuales se pueden entregar el mismo día que se ordenan - sólo han exacerbado el descontento y la ira de los consumidores estadounidenses.



Además, los expedidores marítimos también están mirando hacia el futuro, tratando de averiguar la mejor manera de navegar a través de los desafíos mientras maximizan la rentabilidad, según Neely Mallory, presidente de una de las mayores empresas de logística de Estados Unidos, Mallory Alexander International Logistics en Memphis, Tennessee. 'Para las exportaciones de algodón de EE. UU., muchos expedidores marítimos han optado por enviar contenedores vacíos de vuelta para otra carga bien remunerada, transpacífica, en dirección este', expresó. 'Las

cargas con destino al este pueden pagar seis veces más que aquellas en dirección oeste, por lo que a los transportistas les gustaría tener una carga más con destino al este en cada caja si es posible.'

Se cree que la ayuda está en camino, con el anuncio del presidente Joe Biden de un acuerdo de infraestructura bipartidista que incluye una cifra sin precedentes de \$17.000 millones para mejorar la infraestructura en puertos costeros, puertos interiores y vías navegables, así como en puertos terrestres de entrada a lo largo de la frontera. Mientras que algunos de los proyectos del plan podrían brindar algún alivio a corto plazo - por ejemplo, \$8 millones en fondos permitirán al Puerto de Savannah en Georgia crear hasta cinco puertos pop-up que liberarán algunos de los bienes raíces críticos más cercanos al mismo puerto - la mayoría de los beneficios que ofrece tomarán años en sentirse sobre el terreno.

Los problemas existen lejos de las costas

Si bien los puertos reciben mucha atención, justificadamente, ya que los enormes cargueros, transoceánicos y muy cargados que llegaron a estar por docenas en las afueras de los muelles durante semanas seguidas, el problema en los EE. UU. es aún más desafiante debido a que la mayor parte del algodón enviado desde los puertos en las ciudades costeras se cultiva más hacia el interior, principalmente en el sureste y suroeste. Esa fibra necesita llegar de los campos a las desmotadoras y luego a los puertos, pero los problemas de la industria del transporte por carretera son tan grandes como en los puertos.

En noviembre, el presidente Joe Biden ordenó que dos puertos del sur de California, Los Ángeles y Long Beach, operaran las 24 horas del día, siete días de la semana, en un intento por aliviar la congestión. Sin embargo, su impacto se silenció porque el problema no era solo la congestión en los puertos. De hecho, poco después de que entrara en vigencia la orden de 24/7, el gigante mundial de transporte marítimo Maersk señaló en un viernes reciente que tenía 2,000 vacantes disponibles para camiones, la mitad de las cuales no se utilizaron.

Existen cuatro razones principales para ello:

1. Los almacenes están llenos, así que no hay dónde guardar los productos que llegan al puerto.
2. Existe una grave escasez de chasis disponibles que los camiones necesitan para transportar la carga.
3. Los camioneros no tienen nada que ver con sus contenedores vacíos porque los puertos, donde normalmente estarían almacenados, no los aceptan.
4. Simplemente no hay suficientes camioneros.

'Uno de los grandes problemas a los que se enfrentan los transportistas intermodales es el suministro de chasis de contenedores. Existe escasez en prácticamente todos los

centros ferroviarios y portuarios de Estados Unidos. La Autoridad Portuaria de Georgia en el Puerto de Savannah ha autorizado a los expedidores a utilizar cualquier chasis para cualquier carga,' señaló Mallory.

Agregó que la escasez de conductores, camiones y chasis ha ejercido presión sobre las tasas de acarreo (drayage) intermodal, con aumentos en el precio del combustible que se suman también al costo del acarreo (drayage). 'Cada uno de estos aumentos en las tasas se suma al modelo de costos finales del algodón estadounidense en los mercados mundiales en los que competimos diariamente,' indicó.

El Departamento de Agricultura de EE. UU. (USDA, por sus siglas en inglés) espera un gran año para las exportaciones estadounidenses a muchos destinos. La cosecha, que está un poco retrasada esta temporada, ejercerá presión sobre la cadena de suministro a partir de enero, con una presión adicional en aumento para la segunda mitad de las exportaciones del año.

los puertos a los que se envía la fibra todavía tienen problemas y no pueden aceptar la carga.



Por último, parece que no existen muchas buenas opciones que Estados Unidos pueda tomar para mitigar los impactos de sus desafíos logísticos. Los puertos más pequeños como los de Oakland, California y Charleston, Carolina del Sur, estaban aliviando la presión al eliminar parte del desbordamiento de los puertos más grandes cuando comenzó la crisis, pero no son inmunes a los desafíos de mano de obra y disponibilidad, por lo que rápidamente se quedaron atrás también. Y una vez que las demoras comienzan a acumularse, ponerse al día es un proceso muy doloroso y requiere mucho tiempo. Por cada día que se pierda un negocio en el puerto, se necesita una semana para ponerse al día, lo cual empuja el regreso a la normalidad cada vez más lejos hacia el futuro. Mallory indicó que la mayoría de las fuentes de la industria creen que la logística será un desafío hasta el tercer trimestre de 2022 como mínimo.

Al final, es importante recordar que este es un problema de la cadena de suministro global, no uno interno, por lo que limpiar sus propios puertos no ayudará a un país si

Sin embargo, por frustrantes que sean, los retrasos brindan la oportunidad de repensar cómo se harán las cosas en el futuro, mediante el ofrecimiento a las empresas de la probabilidad de evaluar asuntos tales como depender totalmente de las cadenas de suministro que se extienden miles de kilómetros por todo el mundo. El inventario justo a tiempo, por ejemplo, ofrecía muchas ventajas, pero realmente no puede manejar los volúmenes vistos en la actualidad, en los que las empresas vuelven a mantener el inventario para tener existencias residuales a mano cuando sea necesario. Un medio de incentivar adecuadamente a los camioneros y trabajadores de almacén contribuiría en gran medida a garantizar que la carga, una vez entregada, pueda cargarse rápidamente en un buque saliente o en camiones para su entrega al interior de un país.

Al igual que muchos otros desafíos y problemas que han surgido durante la pandemia de la Covid-19, lo mejor que pueden hacer muchas empresas es utilizar estos momentos difíciles para prepararse para la acción cuando inevitablemente llegue la recuperación - y lo más importante, averiguar cómo prepararse mejor y tener listas prácticas empresariales más resistentes cuando se presente el próximo desastre mundial.



Una oportunidad para reafirmar el valor del algodón brasileño

Júlio Cezar Busato

Productor de algodón y presidente de la Asociación
Brasileña de Productores de Algodón (Abrapa)
ABRAPA

www.abrapa.com.br/Paginas/default.aspx



Júlio Cezar Busato nació en Casca, Rio Grande do Sul, hace 60 años. Es descendiente de una larga línea de productores, lo que inspiró su formación como agrónomo, y se graduó de la Universidad de Passo Fundo. En 1987 se trasladó a Bahía donde fundó, con su familia, la Finca BusatoGrupo Busato que, además de algodón, produce soya y maíz en los municipios de São Desidério, Serra

do Ramalho y Jaborandi. Es un activo líder de clases y reconocido en Brasil: fue presidente de la Asociación de Productores e Irrigadores de Bahía (Aiba), la Asociación de Productores de Algodón de Bahia (Abapa), el Programa de Desarrollo Agroindustrial (Prodeagro) y el Fondo para el Desarrollo de Agronegocios del Algodón (Fundagro). Desde 2011, cuando comenzó a dedicarse a la representación de clases, ha tenido y se ha sentado en diversos foros, consejos y cámaras del sector agrario. Entre estos, fue vicepresidente del Instituto Pensar Agro (IPA), presidió la Cámara Temática de Insumos Agropecuarios (CTIA/Mapa) y, desde el 1 de enero de 2021, dirige la Asociación Brasileña de Productores de Algodón (Abrapa), por el período 2021/22.

Los productores de algodón brasileño, la industria textil y los minoristas han sentido los impactos que ocasionó la pandemia del coronavirus que estalló a finales de 2019 y se extendió por todo el mundo en 2020. Actualmente, cuando miramos hacia 2022, y habiéndonos ajustado a una nueva realidad en el entorno empresarial, vimos que esta amenaza se ha convertido en una oportunidad de desarrollo fructífero para el sector del algodón.

La pandemia de la Covid-19 influyó en muchos aspectos de nuestra vida social y además expuso al mundo a los serios cuellos de botella logísticos internacionales que ya habíamos estado experimentando. En este segundo año de restricciones sanitarias, distanciamiento social y adaptaciones a los métodos de producción, se ha extendido el desajuste entre la oferta y la demanda de bienes y se están priorizando rutas de transporte más atractivas, como Asia, Estados Unidos y Europa.



El endurecimiento de los cuellos de botella logísticos alcanzó un punto máximo sin precedentes en la segunda mitad de 2021. Estamos experimentando una preocupante escasez de contenedores, una escalada inaudita en los costos de flete y una enorme fila de barcos en los puertos de todo el planeta, lo que compromete el flujo de importaciones y exportaciones.

Incluso después de la expansión de las operaciones portuarias en Estados Unidos y a pesar de buscar rutas alternativas, el hecho es que ahora operamos con prórrogas (rollovers) continuas y diarias de las fechas de envío y cancelaciones de reservas. La recuperación económica, que promueven los paquetes de ayuda financiera que han adoptado varios países, junto con la vacunación masiva, ha intensificado aún más estas dificultades.



Es importante señalar que históricamente, los desafíos logísticos han sido un aspecto económico muy costoso para el sector productivo brasileño. No nos estamos ocupando de un nuevo problema - por el contrario, es un escenario en el que hemos estado viviendo durante décadas y que se debe principalmente a la alta concentración de empresas expendedoras. Si ahora nos enfrentamos a problemas logísticos, vale la pena recordar que la cadena de suministro de algodón de Brasil logró hazañas que merecen una conmemoración: Brasil es actualmente el segundo mayor exportador de algodón del mundo. En el ciclo 2020/21 (durante el apogeo de la pandemia), exportamos 2,4 millones de toneladas de algodón. Fuimos

el segundo mayor exportador, sólo superado por los estadounidenses que exportaron 3,6 millones de toneladas y las previsiones indican que para la temporada 2021/22, no cambiará la clasificación actual.

Esta posición refleja la capacidad del cultivo de algodón brasileño para producir y exportar algodón sostenible y de alta calidad que pueda satisfacer la demanda mundial después de abastecer nuestro propio mercado de consumo interno. Esta capacidad ha propiciado la transformación de la crisis de salud pública en una época de posibilidades y mejoras. Los productores enfrentaron el desafío sin rodeos mediante la adaptación a las nuevas limitaciones y la revisión de los procesos y prácticas en la explotación. Se hicieron ajustes y se revisaron los objetivos. Sin embargo, a lo largo de los desafíos, nos mantuvimos enfocados en nuestro objetivo de suministrar a Brasil y al mundo algodón rastreable, sostenible y de alta calidad en grandes volúmenes. Las condiciones climáticas adversas en las principales regiones productoras de Brasil y la apreciación de otros productos básicos, como el maíz, hicieron que los productores brasileños optaran por reducir las superficies de cultivo.

PRODUCCIÓN DE ALGODÓN DE BRASIL

Temporada	Producción (1)	Variación % (2)
16/17	1,530	
17/18	2,006	+31%
18/19	2,779	+38%
19/20	3,002	+8%
20/21	2,326	-22%
21/22	2,710	+16%

(1) En miles de toneladas

(2) Cambios porcentuales anuales

Fuente: Conab y Abrapa (Pronóstico 21/22)

Para la temporada de cultivo 2021/22, la estimación oficial indica una mejora del rendimiento del 16% en comparación con el ciclo anterior, alcanzando un volumen de producción proyectado de 2,71 millones de toneladas. Si se confirma este pronóstico, entonces tendremos el tercer mejor año en la historia del cultivo del algodón brasileño y mantendremos nuestra posición como el cuarto mayor productor mundial de algodón.

EXPORTACIONES DE ALGODÓN DE BRASIL

Temporada	Volumen (1)	Variación % (2)
19/20	1,945	
20/21	2,397	+23%
21/22	1,700	-30%

(1) En miles de toneladas

(2) Variación anual de una temporada a la otra

* Volumen estimado para el período de agosto 2021 a julio 2022

Fuente: Secex/MDIC/Anea

Otra contribución que ha hecho la pandemia al mercado del algodón, la cual debemos mantener en perspectiva, está relacionada con el comportamiento de compra de los consumidores con respecto a la ropa y los artículos de algodón. Con las personas que pasan más tiempo en casa y muchos trabajando desde casa, ha habido una mayor demanda de ropa más cómoda, lo cual es un desarrollo favorable para nosotros. Después de todo, el algodón es una fibra natural que no es perjudicial para nuestro cuerpo y permite una ventilación natural en la que el sudor puede ocurrir sin obstáculos.

El cuidado ambiental de los consumidores sobre lo que están comprando, así como la preocupación por los aspectos laborales y de justicia social, se han fortalecido aún más después de la pandemia del coronavirus. Existe un creciente deseo entre los ciudadanos de conocer más sobre el producto que están utilizando, desde sus orígenes en el sector primario hasta las prácticas de producción adoptadas por la industria de la confección.

Acogemos con optimismo estos vientos de cambio que impulsa el deseo de un consumo más consciente y sostenible. Entendemos que la compra de un producto elaborado con algodón es más que una simple elección: la gente se une a una causa que está totalmente alineada con los tiempos actuales.

El conocimiento también está en el mercado de consumo brasileño. En 2016, Abrapa lanzó el movimiento Sou de Algodão ('Soy de algodón'), que reúne a empresas que producen artículos que contienen al menos un 70% de algodón, llegando a 800 marcas de ropa y miembros. El programa lo dirige la Asociación Brasileña de Productores de Algodón (Abrapa) en Brasil e involucra a los sectores de hilado, tejido, tejido de punto y confección, así como a las cadenas minoristas, proyectos sociales, organizaciones no gubernamentales, artesanos y microempresarios.

Nuestro objetivo para este movimiento es discutir con la sociedad brasileña la necesidad de un consumo más sostenible y responsable, con el algodón como ingrediente indispensable. Además de brindar información e interacción constante con los consumidores, Sou de Algodão amplía el debate para incluir universidades e influencers de la moda, conectando así la industria textil con el ámbito académico y los profesionales del futuro.



Este debate abierto está en el ADN de la producción algodónera brasileña. Después de todo, tenemos el 84% de toda nuestra producción certificada mediante el programa Algodón Brasileño Responsable (ABR, por sus siglas en portugués) y con licencia de la Iniciativa para un Mejor Algodón (BCI, por sus siglas en inglés). Brasil es el país que suministra el algodón más responsable a la BCI y sabemos que podemos ampliar aún más nuestra contribución.

En medio de la pandemia, mantuvimos nuestro programa y lanzamos el programa de certificación socio-ambiental para las desmotadoras de algodón. Se superó el desafío de implementar un proyecto de esta magnitud en medio de las medidas restrictivas impuestas para combatir la Covid-19. Además de aplicar el programa Algodón Brasileño Responsable en las Desmotadoras (ABR-UBA), logramos un nivel notable de lealtad del 46% de las desmotadoras algodóneras que actualmente se encuentran en las etapas de preparación, auditoría o certificación. Esta es una clara señal de que la prioridad es hacer que cada eslabón de nuestra cadena de producción sea incluso más sostenible.



Este año, también incluimos un código QR en las etiquetas que se colocan en los fardos de exportación. Aunque anteriormente habíamos estado usando códigos de barras, hemos aumentado más las formas de garantizar la transparencia de la información sobre el algodón cultivado en Brasil. Ahora tenemos un sistema en línea que permite a los compradores consultar datos sobre la calidad, origen y certificaciones de nuestro algodón siempre que lo deseen.

Abrapa ha coordinado esfuerzos para apoyar a los productores de algodón brasileños en el mantenimiento de un alto nivel de cuidado en sus sistemas de producción para mejorar aún más el producto final – el cual se envía principalmente al mercado asiático – y representa el 99% de las exportaciones nacionales. Además de realizar análisis de laboratorio a través de la tecnología de instrumentos de alto volumen (IAV) en el 100% de los envíos, hemos aumentado nuestra tasa de confiabilidad del 91% en 2017 al 97% actualmente.

A lo largo de 2021, se observó y atestiguó esta mejora a través de un mercado de interés estratégicamente importante: la industria textil asiática. En el año comercial 2021/22, el principal comprador de algodón brasileño fue China con una participación del 30%. En segundo lugar, fue Vietnam, seguido por Pakistán y Bangladesh. Entre otros países con las mayores participaciones de mercado se encuentran Turquía, Indonesia, Malasia, Corea del Sur, Tailandia e India.



Este grupo de nueve naciones es el punto focal de Cotton Brazil, un programa de desarrollo y promoción del mercado del algodón brasileño que concibió Abrapa y se llevó a cabo en colaboración con la Agencia Brasileña de Promoción del Comercio e Inversiones (Apex Brasil) con el apoyo de la Asociación Nacional de Exportadores de Algodón (Anea) y los Ministerios de Agricultura y Relaciones Exteriores.

El proyecto se desarrolló en 2020, todavía en el apogeo de la pandemia, con la apertura de una oficina de representación de Cotton Brazil en Singapur. Este fue el comienzo

de las acciones de promoción de nuestro algodón y el inicio de una exitosa estrategia de prospección sustentada en el intercambio de información técnica calificada y el establecimiento de relaciones comerciales de alto nivel. Realizamos eventos (virtuales y presenciales), formamos asociaciones con embajadores brasileños y agregados agrícolas, hacemos convenios de cooperación técnica con las principales entidades de la industria textil en el mercado asiático y, mes tras mes, incursionamos continuamente en el entorno algodonero mundial competitivo. En cada uno de los nueve países prioritarios, hemos establecido alianzas y realizado mesas redondas de negocios y eventos en un formato híbrido (en línea y/o en persona) para identificar los requisitos y preferencias comerciales que nos permitirían entregar cada vez más lo que realmente desea el mercado de compradores.

Sin embargo, esta prospección y diálogo con el mercado consumidor nacional no habría sido eficaz si no hubiéramos proporcionado algodón producido con responsabilidad, rastreabilidad y calidad. La forma en que se produce el algodón en Brasil tiene una serie de diferenciales que generan activos importantes que marcan la diferencia para los compradores. Un ejemplo de la forma brasileña de producir es el hecho de que el 60% de nuestro algodón se cultiva en la misma superficie que se utiliza para el cultivo de la soya, otro producto básico en el que Brasil también desempeña una función destacada en el ámbito mundial. En otras palabras, esto significa que existe un uso más inteligente y sostenible del suelo que conduce a beneficios ambientales.



Además, menos del 8% de los 1,6 millones de hectáreas de algodón brasileño se riega en la segunda etapa del proceso de producción. Esta es una realidad muy diferente en otros países, donde los métodos de cultivo de riego predominan a lo largo de todo el ciclo agrícola. El uso racional de este recurso natural muy valioso - el agua - también genera dividendos ambientales significativos para toda la cadena de producción de algodón y específicamente para la industria brasileña de la moda. Otro factor único de la industria algodonera brasileña es el hecho de que nuestro algodón está libre de contaminación debido a que el proceso de recolección está 100% mecanizado.

La manera brasileña de producir algodón no sólo es responsable, también es eficiente. Con la adopción de buenas prácticas y técnicas de manejo, como lo requiere y recomienda el programa de certificación ABR, nos hemos convertido en uno de los países más productivos del mundo. Los datos del Departamento de Agricultura de Estados Unidos (USDA, por sus siglas en inglés) de noviembre de 2021 muestran que, a pesar de todos los desafíos climáticos que Brasil enfrentó en 2021, todavía estábamos en tercer lugar en el rendimiento mundial del algodón. Australia está en el primer lugar de la clasificación con un rendimiento de 1.923 kg/ha, seguido por China (1.879 kg/ha) y luego Brasil (1.751 kg/ha).



RENDIMIENTOS DE ALGODÓN PROMEDIO

PAIS	INDICE	Clasificación
AUSTRALIA	1.923 kg/ha	1
CHINA	1.879 kg/ha	2
BRASIL	1.751 kg/ha	3
Fuente: USDA (nov/2021)		

Estamos conscientes de los retos logísticos, de mercado y medioambientales que enfrentaremos. Estamos conscientes del impacto que ha tenido la pandemia en todas las vidas humanas. Sin embargo, en Brasil, este período crítico ha requerido una importante toma de decisiones por parte de los productores de algodón cuyos resultados, hasta ahora, indican que el futuro se centrará en más sostenibilidad, responsabilidad, eficiencia, y en ser más fuertes que antes. Esto es bienvenido para el algodón brasileño.



Sector textil, logística y transporte marítimo de Taiwán en medio de la pandemia de la Covid-19

Alex H.C. Liao

Director General

Departamento de Cooperación Internacional
Ministerio de Asuntos Económicos, Taiwán



El Sr. Alex Liao se desempeña como director general del Departamento de Cooperación Internacional (ICD, por sus siglas en inglés) desde agosto de 2020. Como director general de la ICD, es responsable de todos los asuntos relacionados con la participación de Taiwán en el Comité Consultivo Internacional del Algodón. El Sr. Liao tiene una amplia gama de funciones en su posición actual, como el representante de Taiwán en el Comité Directivo de la Asociación Asiática de Estrategias de Desarrollo con Bajas Emisiones, en reuniones bilaterales de cooperación económica con diversos países, etc. La carrera del Sr. Liao en la administración pública abarca más de 25 años, durante los cuales ha desempeñado posiciones en el extranjero en varios países, entre ellos Rusia, Reino Unido e Indonesia. Se graduó en la Universidad Nacional de Chengchi.

La economía de Taiwán está orientada a la exportación y la industria textil es el cuarto sector más grande de ingresos de divisas de Taiwán. En 2020, las exportaciones de textiles ascendieron a \$7.530 millones, mientras que las importaciones alcanzaron \$3.370 millones, con un superávit de \$4.160 millones. La producción textil de Taiwán combina las ventajas de las fibras naturales y sintéticas, centrándose en la innovación, el diseño y el perfeccionamiento de los productos a medida que se ha desplazado gradualmente hacia la competencia no monetaria.

Con el inicio de la pandemia de la Covid-19 a principios de 2020, las medidas de confinamiento en muchas ciudades de Estados Unidos y Europa llevaron a cierres masivos de locales de venta al público, lo que a su vez impactó gravemente el mercado mundial de prendas de vestir y la industria. Las marcas internacionales de prendas de vestir y minoristas aplazaron o cancelaron las colocaciones de pedidos. Como parte de la cadena internacional de suministro de textiles, Taiwán registró un descenso significativo del 37% en las exportaciones textiles en el segundo trimestre de 2020 en comparación con el mismo período el año anterior. Mientras tanto, el sector del transporte marítimo también experimentó un estancamiento del negocio.

Tras el aumento de las tasas de cobertura de vacunación en los principales mercados, la demanda de los consumidores también ha comenzado a repuntar. Las exportaciones textiles de Taiwán para los primeros 10 meses de 2021 crecieron un 20% año tras año y se espera que regresen a los niveles antes de la pandemia para todo el año. Sin embargo, en medio de la recuperación económica gradual, los importadores y los exportadores ahora se enfrentan a perturbaciones en el transporte marítimo y la logística a escala mundial.



Las medidas de restricción de la pandemia han provocado escasez de mano de obra y atrasado las operaciones logísticas en los puertos de todo el mundo, lo que ha resultado en la congestión de los puertos y escasez de contenedores. La incipiente recuperación económica no ha hecho más que empeorar la situación y los fletes han aumentado inevitablemente. El gobierno de Taiwán ha establecido un grupo de trabajo para ayudar a las empresas e industrias locales a hacer frente a estos desafíos.

Las altas tarifas de los fletes se han convertido en la nueva normalidad en el segundo semestre de 2021 y se espera que se mantengan hasta al menos las fiestas del Año Nuevo Lunar en febrero de 2022. Sin embargo, la aparición de la variante Ómicron de la Covid-19 ha agregado incertidumbre con respecto a la dirección de los fletes internacionales.

Transporte marítimo afectado y mayores costos de envío

Asia es el principal centro de fabricación para muchas compañías mundiales. Como el 90% de las mercancías se transportan por mar, la congestión de los puertos ha perturbado considerablemente la cadena de suministro mundial. Si bien las empresas marítimas han trabajado para acelerar la devolución de contenedores vacíos de los puertos occidentales a Asia, las difíciles operaciones logísticas en los puertos causadas por la escasez de mano de obra han frenado este proceso. Lo que se hacía en uno o dos días ahora toma una semana o incluso más, lo cual sólo ha agravado el problema de la escasez de contenedores.

La pandemia ha causado desequilibrios en la oferta y la demanda en el sector del transporte marítimo y ha elevado las tarifas de flete. Por ejemplo, calculado para contenedores estándar de 40 pies (FEU), el Índice Báltico de Freightos-FBX mundial aumentó de \$1,461 a principios de 2020 a un máximo de \$11,109 en septiembre de 2021 (ver Figura 1), antes de caer a \$9,351 el 26 de noviembre, esta última cifra representa un incremento del 1,6% con respecto a la semana anterior.



Figura 1 Índice Mundial de Contenedores

Fuente: <https://fbx.freightos.com/>

El FBX Asia-EE. UU. incluso aumentó a más de \$ 20.000 en algún momento de septiembre, durante la temporada alta de envíos de fin de año, y desde entonces se ha reducido ligeramente. El 26 de noviembre, el FBX China/Asia oriental-Costa oeste de EE. UU. se situó en \$ 14.677, un aumento del 3% con respecto a la semana anterior (ver Figura 2), mientras que China/Asia-oriental-Costa este de EE. UU. alcanzó los \$ 16.633, un 3% más en relación con la semana anterior (ver Figura 3), y el FBX China/Asia oriental-Europa fue de \$ 14.368, un leve aumento de 0.2% (ver Figura 4).



Figura 2 China/Asia oriental-Costa oeste de América del Norte

Fuente: <https://fbx.freightos.com/>

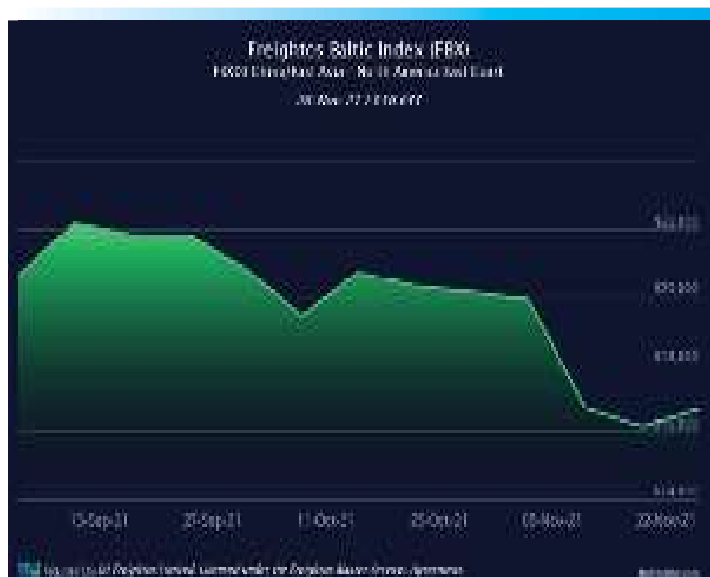


Figura 3 China/Asia oriental-Costa este de América del Norte

Fuente: <https://fbx.freightos.com/>

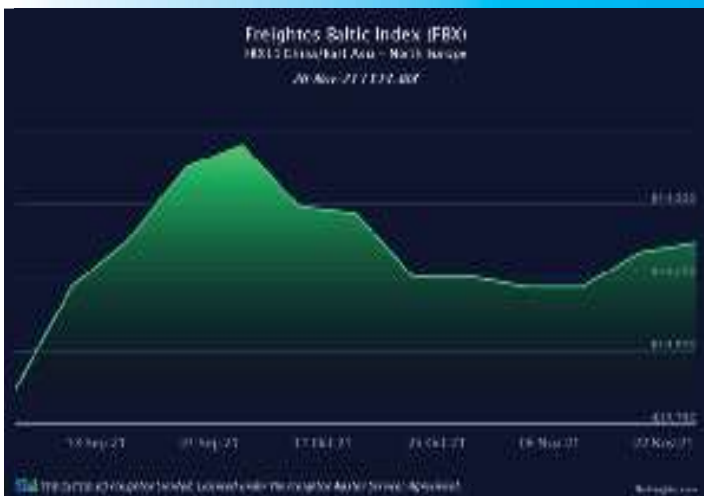


Figure 4 China/Asia oriental-Norte de Europa

Fuente: <https://fbx.freightos.com/>

Empresas navieras amplían activamente sus flotas y capacidad de contenedores

De acuerdo con los datos publicados por la base de datos francesa y proveedor de soluciones en el transporte marítimo Alphaliner, a noviembre de 2021, la capacidad total mundial de transporte de contenedores había alcanzado 25.201.886 TEU (equivalente a veinte pies), un aumento de 498.793 TEU desde la primera mitad de 2021. Mientras tanto, el número total de buques portacontenedores llegó a 6.289, un incremento de 69 desde el primer semestre de 2021. En vista de la creciente demanda de los consumidores impulsada por las medidas de alivio y estímulo en varios países, se espera que el sector del transporte marítimo siga prosperando. Sin embargo, el aumento limitado del número de buques nuevos en los dos últimos años no será suficiente para satisfacer la demanda del mercado a corto plazo.

El mercado mundial del transporte marítimo ha entrado en una era orientada a la velocidad. Aunque los costos de construcción naval se han triplicado en el último año, las perspectivas de mercado siguen siendo muy positivas. Haciendo frente a las nuevas medidas reglamentarias internacionales que se aplicarán en 2023 para reducir la contaminación de los buques y mejorar su eficiencia energética, es probable que las empresas de transporte marítimo se inclinen hacia la compra de nuevos buques, dados los altos costos de reacondicionamiento y modernización de los motores y equipos de sus buques existentes.

Planes de inversión para los tres principales expedidores de Taiwán

Las tres principales empresas expedidoras de contenedores de Taiwán - Evergreen, Yang Ming y Wan Hai - están entre las 10 más grandes del mundo, según Alphaliner. Siguiendo su pedido principal en marzo de 2021 para 20 portacontenedores de 15.000 TEU cada uno, Evergreen planifica invertir \$ 1.000 millones para incorporar 24

nuevas construcciones. En cuanto a Yang Ming, tiene previsto ordenar 15 nuevos buques portacontenedores Panamax de 15.800 TEU cada uno, así como cinco o seis buques portacontenedores ultragrandes totalmente celulares de 24.000 TEU cada uno.



Buque portacontenedores Ever Glory de Evergreen de clase 20.000 TEU

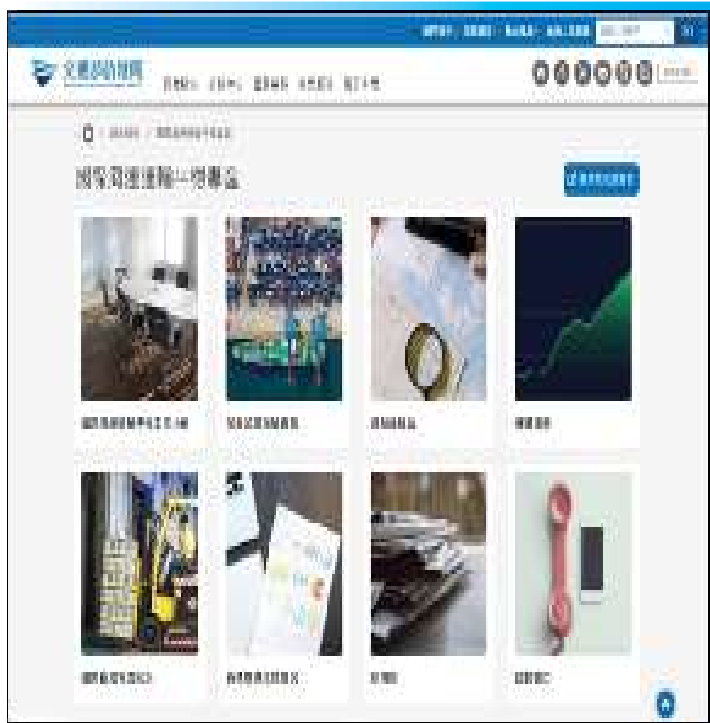
Fuente: <https://www.evergreen-marine.com/tw/>

Wan Hai tendrá 52 buques nuevos que se unirán a su flota durante los próximos cuatro años, un aumento de 280.000 TEU en su capacidad de transporte. La compañía también está comprando buques de segunda mano para ampliar su capacidad, con la entrega de ocho barcos en el primer semestre de 2021 y dos más en el segundo semestre del año. Además, se produjeron un total de 184.000 TEU de nuevos contenedores desde finales de 2020 hasta el tercer trimestre de 2021, y se construirán más contenedores en el cuarto trimestre de 2021.

Equipo de trabajo del gobierno de Taiwán ayudará a resolver las perturbaciones del transporte marítimo

En respuesta a los desafíos que produjo la Covid-19 en la industria del transporte marítimo y el comercio internacional de Taiwán, el gobierno ha establecido un equipo de trabajo para ayudar a resolver los problemas relacionados. Con la dirección del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MOTC, por sus siglas en inglés) y la organización de la Oficina Marítima y Portuaria (MPB, por sus siglas en inglés), el Grupo de Trabajo interministerial de Estabilidad del Transporte Marítimo Internacional de Taiwán se formó a fines de 2020. Como resultado, se creó una sección de Estabilidad del Transporte Marítimo Internacional en el sitio web oficial de la MPB para proporcionar información crítica sobre las tendencias de los derechos de transporte internacional, las fechas de envío de los principales operadores y los volúmenes de exportación/importación en los puertos comerciales de Taiwán para brindar a los importadores y exportadores

de Taiwán una imagen más clara de la situación del mercado del transporte marítimo. La sección también sirve como plataforma interactiva para consultas y solicitudes relacionadas de las empresas y la industria.



La sección de 'Estabilidad del Transporte Marítimo Internacional' del sitio web de la Oficina Marítima y Portuaria

Fuente: Taiwan's Maritime and Port Bureau

Mientras tanto, la MPB ha pedido a los operadores de transporte marítimo de Taiwán que prioricen el aumento del espacio de carga y las cantidades de contenedores para las rutas con alta demanda de transporte marítimo con el fin de acelerar las exportaciones. Ha colaborado también con la industria para ofrecer soluciones alternativas para el transporte de carga, incluido el uso de contenedores de menor tamaño o de buques cargueros para garantizar la plena utilización de la capacidad de transporte. Además, la MPB continuará monitoreando el mercado para vigilar los aumentos de tarifas irrazonables y tomar las acciones legales necesarias contra los infractores. Por otro lado, Taiwan International Ports Corp. ha mejorado la eficiencia de las operaciones de asignación de atracaderos y manipulación de carga en los puertos comerciales de Taiwán.

Los problemas de transporte a los que se enfrentan los exportadores de textiles de Taiwán incluyen tiempos de espera más largos para los contenedores vacíos, horas extraordinarias para la carga de productos en las fábricas, horarios de envío retrasados o interrumpidos, etc. Con la asistencia del gobierno, la situación ha mejorado considerablemente. Algunas empresas de Taiwán con fábricas en Vietnam se enfrentaron a problemas de congestión portuaria al reiniciar la producción en octubre después

de la flexibilización de las medidas de confinamiento y tuvieron que cambiar a carga aérea con el fin de entregar sus mercancías a tiempo para las fiestas.

Pronóstico de la tendencia de las tarifas de flete a corto plazo

Actualmente hay unos 80 buques de carga en el Puerto de Los Ángeles y el Puerto de Long Beach esperando ser descargados, y la situación podría no ser fácil hasta mediados de febrero de 2022 cuando las fábricas en los países asiáticos cierran para las fiestas del Año Nuevo Lunar. Grandes minoristas como Amazon, Walmart y Home Depot han actuado preventivamente al realizar pedidos de antemano y reponer sus inventarios desde finales de julio de 2021. Algunos minoristas incluso han fletado buques para enviar mercancías para la temporada de Navidad, dejando que las tarifas de flete suban más del 70% en sólo unas pocas semanas.

Según un artículo del Wall Street Journal del 15 de noviembre de 2021, recientemente se ha producido una tendencia inversa en los precios de los contenedores de carga transpacífico. El FBX China-Costa oeste de EE. UU el 8 de noviembre fue un 26% más bajo que la semana anterior, marcando la mayor caída en los últimos dos años, lo cual sugiere una desaceleración de la demanda de transporte marítimo en Asia.

Sin embargo, los temores mundiales de la nueva variante Ómicron han traído incertidumbres a los fletes internacionales. Las medidas de restricción y las normas de cuarentena podrían cambiar y hacerse más estrictas de nuevo, lo que agravaría la actual situación de congestión portuaria y aumentaría los costos de envío.



Conclusión

La economía de Taiwán orientada a la exportación tiende a ser vulnerable a las perturbaciones del transporte marítimo internacional. El gobierno ha creado la sección de Estabilidad del Transporte Marítimo Internacional en su sitio web de la Oficina Marítima y Portuaria para que sirva de plataforma en línea que proporcione información esencial sobre el transporte marítimo para las empresas y la industria. La plataforma también ofrece a las empresas la oportunidad de informar al gobierno las dificultades específicas a las que se enfrentan y de formular solicitudes conexas, a las que el gobierno responde activamente y toma medidas para resolverlas como, por ejemplo, pedir a los transportistas taiwaneses que aumenten su espacio de carga, ofrecer incentivos a los buques de línea extranjeros para que hagan más escalas en Taiwán, facilitar el flujo de retorno de los contenedores vacíos y mejorar la eficiencia logística y los servicios en Taiwán.

Afectadas por las fricciones comerciales entre Estados Unidos y China y la pandemia de la Covid-19, las empresas textiles de Taiwán han trasladado parte de su producción de China a Taiwán u otros países como los del sudeste asiático y han reorganizado sus cadenas de suministro para dispersar el riesgo. Sus esfuerzos por diversificar sus fuentes de suministro y mercados implican

una mayor demanda de servicios de almacenamiento, contenedores y logística en Taiwán.

Si bien ejerce presión sobre el comercio y la industria, la pandemia a menudo ha acelerado el cambio necesario. Las interrupciones actuales en el transporte marítimo y la logística brindan a importadores y exportadores la oportunidad de reexaminar su forma de pensar. Pueden, por ejemplo, reconsiderar su estrategia de gestión de existencias y el modelo de la cadena de suministro justo a tiempo. Las compañías de transporte marítimo continuarán con la expansión de sus flotas y el aumento de la inversión, y muchas compañías de almacenamiento taiwanesas también están expandiendo sus parques logísticos portuarios. A medida que el mundo comienza a avanzar hacia la era pospandémica, una clave importante para el éxito de las empresas y la industria será invertir en la transformación digital para hacer un buen uso de las nuevas tecnologías como la inteligencia artificial, la Internet de las Cosas y la automatización de los sistemas, así como para reducir el impacto de las crisis externas como la pandemia.

Agradecimientos: El autor desea agradecer a la Federación Textil de Taiwán y a la Oficina Marítima y Portuaria del Ministerio de Transporte y Comunicaciones por su asistencia en el suministro de información y conocimientos relacionados.

