



COTON

Examen de la situation mondiale

Table des matières

- **Cliff White – Covid-19 et les perturbations de la chaîne d’approvisionnement textile en Australie 1**
- **Mohit D. Shah – L’Impact sur le coton et le textile indiens durant la période de Covid-19..... 4**
- **Mike McCue – Les changements induits par la pandémie en ce qui concerne le transport maritime et terrestre aux États-Unis 7**
- **Júlio Cezar Busato – Une occasion de réaffirmer la valeur du coton brésilien 9**
- **Alex H.C. Liao – Le secteur textile taiwanais : la logistique et le transport maritime dans un contexte marqué par la pandémie de la Covid-1912**



Covid-19 et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement textile en Australie

Cliff White

Directeur
Australian Cotton Shippers Association
www.austcottonshippers.com.au



Cliff White a commencé sa carrière dans le secteur cotonnier en 1976 avec la société Ralli Bros & Coney (aujourd'hui Cargill Cotton) basée à Liverpool, en Angleterre. Après un apprentissage qui a couvert tous les aspects du commerce cotonnier, sa carrière l'a conduit aux quatre coins du monde, lui permettant d'acquérir une vaste expérience en Asie et de vivre en Tanzanie, en Turquie, à Hong Kong, aux États-Unis et en Australie. Ses 42 années dans l'industrie cotonnière ont été une expérience mondiale. Après 15 ans chez Ralli, M. White a rejoint Queensland Cotton en 1991, où il était responsable de l'achat et de la vente du coton australien, américain et brésilien pour le compte de la société. En mai 2007, Cliff s'est installé aux États-Unis en tant que Vice-président (coton) pour Olam Americas. Basé à Dallas, au Texas, il était responsable des opérations de commercialisation, d'égrenage et d'entreposage.

Cliff a rejoint Omnicotton Inc. en septembre 2012 et est retourné à Brisbane, en Australie, en janvier 2013 pour établir les opérations australiennes de l'entreprise en expansion. Avec son siège social à Dallas et ses bureaux régionaux à Sao Paulo, au Brésil et à Brisbane (Australie), la société concentre ses activités sur les trois principaux cotons récoltés mécaniquement sans contamination aux États-Unis, Brésil et Australie.

M. White est directeur et ancien président de l'Australian Cotton Shippers Association – Association des transporteurs de coton australiens, ancien président de l'International Cotton Association – Association Internationale du coton, a siégé aux conseils d'administration de la Texas Cotton Association – Association cotonnière du Texas (ancien président 2012) et de l'American Cotton Shippers Association – Association des transporteurs de coton des États-Unis. Il est diplômé de l'Australian Institute of Company Directors – Institut australien des administrateurs de sociétés.

En tant que fournisseur mondial de coton de haute qualité, l'Australie a certainement été touchée par le déclenchement de la pandémie mondiale de la Covid-19 et, à bien des égards, elle a été l'une des premières à subir la tempête dans la chaîne d'approvisionnement. Ces premiers mois de l'arrêt mondial ont coïncidé avec le début de la période d'expédition de 2020 pour le coton australien. Les entreprises commercialisant du coton australien ont dû faire face aux annulations de ventes, aux demandes de report d'expéditions et au sentiment général de « que faire ensuite ».

En 2020, l'Australie a produit sa plus petite récolte depuis plus de 30 ans en raison des conditions de sécheresse. Avec seulement 700 000 balles (de 500 livres) à exporter, notre très maigre récolte a eu un côté positif : Les exportateurs n'ont pas eu à transporter un grand volume, et n'ont pas eu de difficultés excessives pour expédier un volume aussi modeste.

Comme dans beaucoup de situations au début de la pandémie mondiale, la demande de coton a disparu et les filateurs ont choisi de réduire leurs stocks plutôt que d'acheter des quantités supplémentaires dans des circonstances très floues.

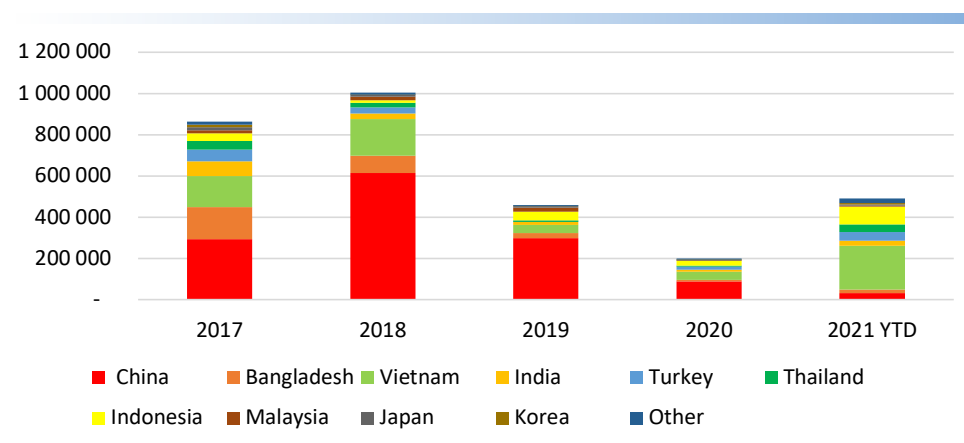
Toutefois, lorsque les producteurs textiles au niveau mondial ont rouvert leurs usines de filature au second semestre 2020, la production de tissus a de nouveau battu son plein et la chaîne d'approvisionnement textile a redémarré. Malheureusement, ce scénario s'est reproduit dans de nombreux secteurs du commerce mondial et nous avons soudainement été frappés par l'effet secondaire de la Covid-19 (une pénurie mondiale de capacité de transport maritime pour répondre à cette demande en expansion rapide). En fin de compte, cette demande refoulée a failli devenir une crise et les taux de fret ont réagi de la manière attendue. Pour aggraver la situation de l'Australie, il est rapidement apparu que des voies de fret plus lucratives réduisaient la disponibilité des navires et que les services seraient beaucoup plus restreints.

Après avoir survécu à l'expérience de la récolte 2020 et à la suite des leçons tirées, la récolte 2021 a certainement été une situation très différente, mais il faut souligner que les défis ont augmenté. Grâce aux bonnes précipitations, l'Australie a produit plus de 2,8 millions de balles cette année, mais cette augmentation impressionnante du volume a été confrontée à

l'impact énorme sur les exportateurs australiens, de la perte de la Chine comme marché important. La Chine a représenté plus de 60 % des exportations de coton australien au cours des deux dernières décennies et le pays a nettement préféré s'approvisionner en coton australien en raison de la qualité du produit mais aussi de la commodité d'une chaîne d'approvisionnement très efficace. La décision du gouvernement chinois de dissuader ses usines de la filature d'utiliser le coton australien a malheureusement été prise à la fin de l'année 2020, ce qui a donné un peu de temps à l'industrie pour que ses négociants planifient une diversification des marchés en 2021. Cette diversification des marchés est devenue un thème d'autant plus important que les problèmes de fret induits par la pandémie nécessiteront également des manœuvres agiles en 2021.

Les Australiens ont toujours fait preuve d'inventivité et d'ingéniosité et ont diversifié leurs marchés cotonniers à plusieurs reprises. Le coton qui aurait normalement été vendu à la Chine était toujours acceptable pour d'autres destinations — sous réserve du prix, bien sûr — mais le grand défi a été de pouvoir exporter le coton en temps voulu et de manière rentable.

Marché australien du coton



L'Australie n'est pas différente des autres exportateurs mondiaux en 2021, en ce sens qu'elle a été confrontée aux difficultés importantes liées à la disponibilité des services de transport maritime vers les destinations d'exportation et, tout aussi important, à la disponibilité des conteneurs. Le sous-continent asiatique, très consommateur de coton, est devenu un centre d'intérêt pour les exportations australiennes, le Bangladesh, l'Inde et le Pakistan ayant tous acheté la récolte 2021 tôt dans la campagne. Cette diversification réussie n'a toutefois pas duré longtemps, car les problèmes de congestion se sont aggravés dans tous les ports de transbordement traditionnels et il est rapidement apparu que les compagnies maritimes ne voulaient tout simplement pas s'y rendre. Ils ne voulaient surtout pas que leurs conteneurs soient hors service pendant des mois alors qu'ils pourraient les utiliser sur des routes bien plus rentables. Les compagnies maritimes ont d'abord essayé d'augmenter leurs tarifs et, lorsque cela n'a pas fonctionné, elles ont tout simplement cessé de desservir les destinations. Cela a définitivement limité nos options de diversification et a signifié que les destinations asiatiques étaient au centre des préoccupations pour le reste de l'année 2021.

Durant les années précédentes, les conteneurs étaient abondants en Australie en raison du grand volume d'importations en provenance de la Chine — et car les compagnies maritimes préféraient fortement retourner ces boîtes en Chine, — ce qui a naturellement joué en faveur du coton australien étant donné l'appétit de la Chine pour le coton australien. Ce n'est malheureusement plus le cas. De nombreux conteneurs vides sont tout simplement renvoyés en Chine depuis que l'interdiction partielle sur les importations australiennes a pris effet. Les exportateurs australiens ont donc cherché frénétiquement des conteneurs de 40 pieds à cargaison à sec, disponibles pour des destinations alternatives.

Il ne fait aucun doute que cette récolte a été la plus difficile à expédier depuis longtemps et que les problèmes mondiaux du transport maritime, dont on a beaucoup parlé, ont eu un impact sur la capacité des négociants australiens à expédier cette récolte aussi rapidement et à prix aussi abordable que nous l'aurions souhaité. Cette situation a été aggravée par des problèmes locaux dans les ports, notamment à Sydney, où des actions syndicales n'ont pas arrangé la situation. Certains ports

australien ont été entravés par des actions syndicales en 2021, une situation que nous constatons malheureusement dans les ports australiens depuis des décennies.

Ces différends ont créé des problèmes de congestion, entraînant au mieux des retards, ou dans le pire des cas, l'omission totale des ports. Il était extrêmement frustrant de ne pas savoir ce qui allait se passer avec un navire. Quand arrivera-t-il, ou même arrivera-t-il tout court? Les horaires d'expédition étaient pour la plupart peu fiables.

Les problèmes rencontrés en 2021 soulèvent la grande question que tout le monde se pose : comment allons-nous expédier plus d'un million de tonnes

en 2022 alors qu'il a été si difficile d'expédier la petite récolte de cette année? En tant qu'industrie, l'Australie a la capacité d'égrener et d'expédier un million de tonnes sur une période de six à neuf mois (avril à décembre). Nous avons certainement la capacité opérationnelle! Mais les deux facteurs clés qui peuvent contrarier cette entreprise sont les suivants :

1. l'espace disponible sur les navires (ainsi que la disponibilité des conteneurs) vers les destinations concernées, et
2. l'imposante inversion actuelle du marché cotonnier dans les contrats à terme de l'ICE (jul22/déc22), qui placera les négociants sous une pression supplémentaire pour expédier la plus grande partie de la récolte de 2022 aussi rapidement que possible avant que le coton brésilien et américain n'entrent en circulation.

La situation actuelle ne laisse pas présager une campagne de transport efficace en 2022. Une fois que les négociants seront contraints de fixer le prix du coton australien sur la base du contrat du 22 décembre, les producteurs constateront la baisse de valeur.

L'Australie espère que la récolte commencera plus tôt en 2022, ce qui permettra aux égreneurs de fonctionner à pleine capacité et se traduira théoriquement par des volumes d'expédition raisonnables en mai et juin. Avec une récolte plus importante, on espère que de plus gros volumes de coton seront expédiés depuis Sydney et Melbourne, au lieu de Brisbane, ce qui accroîtra la capacité d'expédition.

L'accroissement du transport maritime vers diverses destinations d'Asie du Sud-Est est une nécessité, car elle permettra de combiner des navires directs et des transbordements via d'autres ports tels que Singapour. L'Australie espère également qu'une solution sera trouvée pour accéder au sous-continent, que ce soit par des expéditions directes ou des transbordements. Cela contribuerait à transformer les perspectives de commercialisation pour 2022 et à faciliter l'acheminement de la future grande récolte.

Bien sûr, les problèmes logistiques ne concernent pas seulement le coton et tous les exportateurs et importateurs australiens ont été gravement touchés par les perturbations de la chaîne d'approvisionnement et par l'augmentation constante des coûts commerciaux (non seulement la situation récente du fret maritime, mais également la hausse des coûts des services terrestres). À la suite de diverses représentations, le gouvernement australien a annoncé qu'il allait bientôt entamer une étude sur les systèmes de transport maritime et de logistique en Australie, notamment en ce qui concerne la concurrence, les relations industrielles, les contraintes d'infrastructure et l'adoption des technologies. Les domaines à examiner sont notamment :

- Une analyse formelle des relations industrielles sur le front de mer pour assurer la continuité immédiate et pérenne des affaires pour ce qui est un « service essentiel » et notre porte d'entrée internationale pour les grandes chaînes d'approvisionnement.
- Le champ d'action de la Commission nationale des transports doit être élargi pour examiner la réglementation des redevances d'accès aux terminaux afin d'obliger les dockers et les parcs à conteneurs vides (et les dépôts LCL) à répercuter les coûts directement sur leur client commercial (compagnie maritime) plutôt que par l'intermédiaire d'opérateurs de transport tiers.
- Mettre en œuvre des mesures telles que l'examen actuel de la Commission maritime fédérale américaine (US Federal Maritime Commission) pour garantir des pratiques équitables et raisonnables dans la rétention des conteneurs administrées par les compagnies maritimes, pour ce qui concerne les conteneurs vides.
- Une attention particulière aux accords exclusifs afin de garantir que les services de bout en bout en matière de logistique offerts par les compagnies maritimes ne réduisent pas la concurrence.
- Le respect par les compagnies maritimes internationales de délais de notification acceptables sur les services et les variations de coût, en suivant éventuellement la réglementation américaine qui exige un délai de notification de 30 jours.
- Investir dans l'infrastructure pour remédier aux inefficacités de la chaîne d'approvisionnement causées par des na-

vires plus grands, le manque d'accès ferroviaire aux ports à conteneurs australiens et le manque d'espace dans les parcs de conteneurs vides.

Cet examen devrait être mené au cours des six prochains mois. Toutefois, compte tenu des élections fédérales qui doivent se tenir d'ici mai 2022, il est peu probable qu'un changement important intervienne en 2022. On peut néanmoins toujours garder espoir.

À l'approche de 2022, la situation mondiale du transport maritime reste incertaine, mais nous espérons que la situation insolite des taux de fret augmentant de 300 à 400 % est derrière nous, que les navires desserviront les marchés sur lesquels nous vendons, ce qui entraînera une diminution de la demande de conteneurs.

Conclusion

En conclusion - et c'est peut-être un vœu pieux compte tenu des indications actuelles des compagnies maritimes - il apparaît clairement qu'en dépit de tous les problèmes en Australie, nos performances en matière de transport maritime ont été jusqu'à présent meilleures que celles de nos concurrents. Pourrions-nous conserver cet avantage en 2022 ?





L'Impact sur le coton et le textile indiens durant la période de Covid-19

Mohit D. Shah

Directeur
Gill & Co Pvt Ltd
www.gillcot.com



Mohit a rejoint Gill & Co Pvt Ltd en 1992 et représente la quatrième génération de l'entreprise familiale. Il est le directeur et copropriétaire de Gill & Co. Pvt. Ltd, qui a été créée en 1886 et est l'une des sociétés cotonnières les plus anciennes et les plus réputées de l'Inde. Aujourd'hui, Gill & Co. Pvt. Ltd. est une maison de commerce étoilée. Mohit est une figure bien connue dans le négoce international du coton. Chez Gill & Co. Pvt. Ltd., il s'occupe de la commercialisation du coton dans le monde et de la stratégie d'entreprise. Il est également responsable des autres activités de Gill & Co. dans le domaine des matières premières. Mohit est actuellement directeur de l'Association internationale du coton et a été élu premier président asiatique de l'Association internationale du coton en 2013.

L'impact de la première vague de Covid

- La demande s'est effondrée pendant la première vague de Covid (avril-juillet 2020), alors que l'Inde était soumise à un confinement strict. Toutefois, la campagne 2020/21 a connu des prix physiques et à terme records pour le coton indien et plusieurs facteurs ont influencé cette dynamique. Les prix indiens n'ont pas augmenté de manière isolée par rapport aux marchés mondiaux. Le grand rallye des prix à terme et physiques était une combinaison de multiples facteurs qui ont culminé quand le monde est sorti des premiers confinements, en août 2020.
- La production mondiale a été plus faible que prévu.
- La principale remontée des prix à partir d'octobre 2020 est due à une baisse considérable de la récolte américaine, qui est passée de 19 millions de balles à 15 millions de balles (480 livres).
- L'Inde disposait de stocks record en juillet 2020, principalement auprès d'organismes gouvernementaux tels que la Cotton Corporation of India (CCI) et la Maharashtra State Federation (Mahfed).
- Après avoir été la balle la plus chère en 2019, le coton indien est devenu le moins cher, la CCI ayant maintenu des prix bas par rapport aux marchés mondiaux, ce qui a conduit à une demande continue de coton indien.
- La hausse de la consommation des usines de la filature indiennes lors de la réouverture de l'économie résultait principalement des pénuries de stocks au niveau de l'utilisateur final, causées par la fermeture des installations de fabrication et un ralentissement du secteur de la logistique pendant la Covid. En d'autres termes, la hausse de la consommation n'a

pas été principalement motivée par une augmentation de la demande, mais par des ruptures de stocks et le resserrement de la chaîne d'approvisionnement. Ce phénomène a impacté les marchés asiatiques voisins, qui sont des consommateurs réguliers de coton et de filés indiens, entraînant un accroissement de la demande. La Chine a été une exception, car la reprise de la demande des consommateurs chinois s'est produite à un rythme relativement plus rapide, sous l'effet de l'application stricte du confinement et du rythme rapide des vaccinations.

- Certaines études économiques privées suggèrent qu'en Inde, près de 80 % de toutes les pertes de revenus en 2020 ont été subies par le secteur privé (ménages et entreprises), le gouvernement ne supportant que 20 % des pertes — ce qui contraste fortement avec les pays développés comme l'Australie, le Canada et les États-Unis, où les gouvernements ont supporté la majeure partie des pertes, transférant finalement des ressources nettes au secteur privé. Les données relatives aux allocations de chômage et aux mesures de relance budgétaire (par habitant) en Inde par rapport au monde développé renforcent également cette opinion.

La reprise de la demande indienne depuis le début de 2021 n'a pas été uniforme dans toutes les catégories. Les tissus en tricot et le secteur de l'habillement ont connu une reprise plus rapide de la demande par rapport au tissage (tissus à tirage fin). La demande de l'industrie médicale a accru la demande de textiles non tissés (masques), de lingettes et de kits d'équipement de protection individuelle (EPI). La reprise de la demande a également été meilleure pour les textiles de maison en Inde, ainsi que sur les marchés d'exportation comparativement au denim et aux tissus pour chemises.

Les usines du monde entier ont commencé à faire état de marges record pour le filé pendant une période prolongée, à tel point que l'utilisation des capacités a atteint des niveaux sans précédent. Les usines financièrement faibles ont commencé à fonctionner, ce qui a porté la consommation en Inde à des niveaux inégalés. L'industrie manufacturière a atteint son plus haut niveau pour une période de trois mois en juillet et les exportations de filés, de tissus, etc. ont été robustes. De nouveaux modèles sont apparus pendant la pandémie, et les textiles d'intérieur ont ouvert la voie en 2020 pour de nombreux articles (draps de lit et serviettes) qui utilisent plus de coton qu'un vêtement traditionnel. Les vêtements de confort/tricotés généralement en coton ont également gagné en importance. Les exportations de filé et de tissu ont augmenté car les usines de la filature indienne ont continué à utiliser le coton le moins cher d'août 2020 à août 2021. De nombreuses usines ont couvert des stocks de coton bon marché jusqu'en octobre 2021.

En valeur, l'Inde a exporté 16,2 milliards USD de vêtements en 2019, 12,3 milliards USD de vêtements en 2020 et 6,5 milliards USD de vêtements de janvier à mai 2021. Les modèles traditionnels de destination n'ont pas beaucoup changé au cours de cette période, sauf dans le panier des exportations de vêtements de l'Inde, où la part des États-Unis et des Émirats arabes unis a augmenté de 1 % et 3 %, respectivement, par rapport à 2019. Du point de vue des importations de vêtements dans le monde développé, le déplacement progressif des importations de la Chine vers d'autres exportateurs est devenu apparent. La part de la Chine sur le marché américain a chuté de 9 % depuis 2019, tandis que celle du Vietnam et du Bangladesh a augmenté de 3 % et 2 %, respectivement. L'Inde n'a réussi à gagner que 1 % depuis 2019. Sur le marché de l'UE, la part de la Chine a diminué de 2 %, tandis que le Bangladesh et la Turquie ont augmenté leur part de 2 % chacun depuis 2019. L'Inde a réussi à gagner seulement 1 % de part de marché depuis 2019.

L'impact de la deuxième vague de Covid

La deuxième vague de la Covid-19 n'a pas été aussi perturbante pour la consommation de coton, même si elle a été plus dommageable pour le pays, avec des cas quotidiens atteignant 400 000 à 500 000 :

- Il y a eu plusieurs confinements localisés et non un confinement national.
- Les industries, les transports et les autres services essentiels ont été autorisés à fonctionner.
- Le seul endroit qui a connu une forte baisse de la demande de coton pendant la deuxième vague a été le Tamil Nadu, où nous estimons qu'un million de balles (170 kg) ont été perdues en raison d'un confinement strict.
- La première vague a été un confinement complet; le pays n'était pas préparé en termes d'infrastructure et la seule option était un confinement à l'échelle nationale, comme l'a fait tous les autres pays.
- Au cours de la deuxième vague, nous sommes devenus plus conscients de la manière de gérer les entreprises en plein Covid.
- Le rythme des vaccinations a pris tout le monde par surprise : à l'heure actuelle, l'Inde a administré 900 millions de doses, dont 477 millions pour la deuxième dose.

- La demande intérieure semble robuste et augmentera dans les prochains jours, lorsque les écoles, les universités et les bureaux commenceront à fonctionner à plein régime.
- L'industrie textile indienne a des perspectives positives pour l'avenir.
- Des incitations gouvernementales et des politiques axées sur le textile seront mises en œuvre au cours des cinq prochaines années.
- En 2022/23, entre 1 et 1,5 million de broches supplémentaires devraient être opérationnelles.
- En termes absolus, la croissance de la consommation en Inde devrait être de l'ordre de 2 à 3 % par an seulement, malgré la hausse de la consommation observée l'année dernière. Toutefois, la reprise économique de l'Inde devrait contribuer progressivement à la demande générale des consommateurs.
- Les marges élevées dont a bénéficié l'industrie indienne de la filature étaient principalement dues à l'amélioration de la demande en provenance de l'Occident, elle-même le résultat d'une relance budgétaire libérale et d'une augmentation de la richesse (provenant des investissements sur les marchés boursiers) induite par des politiques monétaires ultra-libres. Il est peu probable que des marges aussi élevées se maintiennent à moyen et long terme en raison de deux facteurs :

- À l'avenir, les consommateurs occidentaux pourraient ne plus être en mesure de payer les prix élevés qu'ils paient aujourd'hui lorsque les gouvernements respectifs commenceront à retirer les mesures libérales de relance budgétaire pour contenir la hausse de l'inflation. Du point de vue de la politique monétaire, la Réserve fédérale américaine (Fed) a indiqué que la banque centrale allait probablement réduire ses achats d'obligations et pourrait relever les taux d'intérêt d'ici la fin de l'année prochaine. Cela entraînera une hausse des coûts d'emprunt pour les consommateurs et les entreprises, ce qui réduira le revenu personnel disponible pour les dépenses discrétionnaires, comme les vêtements en coton.

- Les marges élevées dont a bénéficié l'industrie indienne de la filature s'expliquent en grande partie par la période prolongée durant laquelle le coton indien était relativement bon marché, ce qui a aidé l'industrie à gérer le coût de ses matières premières.

Les marges dont jouira l'industrie indienne à l'avenir peuvent être protégées par :

- L'amélioration du niveau de productivité des agriculteurs indiens et l'amélioration de la qualité du coton indien (du point de vue de la cohérence et de la contamination).
- L'investissement dans les dernières technologies de fabrication par le secteur de la filature et la partie en aval de la chaîne de valeur.
- Des traités commerciaux favorables avec les principaux blocs importateurs tels que l'Union Européenne et les États-Unis.

Covid-19 et ses effets sur les exportations indiennes

En ce qui concerne le coton brut, les exportations indiennes en 2020/21 ont été les plus élevées depuis de nombreuses années et ont atteint le record de 8 millions de balles (170 kg), en grande partie grâce au maintien par la CCI de prix plus bas par

rapport aux prix mondiaux, augmentant durant la période de novembre 2020 à avril 2021, afin de réduire ses stocks :

- Cette situation était largement circonstancielle et les prix indiens sont devenus attractifs pour tous les pays consommateurs de coton.
- L'Inde a toujours la capacité d'exporter s'il y a un excédent.
- Des marchés comme la Chine, le Bangladesh, le Vietnam et d'autres marchés d'Extrême-Orient cherchaient encore à acheter du coton indien pendant la période d'octobre à mars.
- L'Inde s'est également révélée efficace en termes d'expéditions ponctuelles et d'avantages logistiques. En dehors du fait que le coton peut être livré rapidement dans la plupart des marchés consommateurs, ce qui sera crucial au cours du quatrième trimestre de cette année, peu d'options en provenance d'autres origines sont disponibles pour la livraison durant cette période.
- Les exportations normales pourraient se faire de manière progressive, notamment entre novembre et janvier, lorsque la majeure partie de la récolte indienne sera disponible. Toutefois, le stock de marchandises à transporter était beaucoup plus important en 2021 comparativement à 2022, où il sera beaucoup plus faible.

La question qui se pose pour l'avenir est la suivante : les fortes exportations peuvent-elles se répéter ? L'Inde possède la plus grande superficie au monde consacrée à la culture du coton, mais les bas rendements persistent comparativement aux normes mondiales, ce qui maintient un plafonnement de la production depuis plusieurs années. Les principales incertitudes pour les prochaines campagnes sont liées à l'irrégularité des moussons et des conditions de culture, au manque de bonnes technologies de semences et à la stagnation des niveaux de production alors que la demande continue de croître. La situation changera et l'Inde pourrait devenir un importateur net de coton pendant certaines années, si les superficies cultivées en Inde se tournent vers les haricots, le maïs, les légumineuses, etc. et si les rendements ne s'améliorent pas. Il existe toutefois un potentiel de production de 43 millions de balles (170 kg), soit la même quantité d'il y a 15 ans.

Importations indiennes et droits d'importation

Le gouvernement maintient qu'il donne suffisamment d'incitations aux usines textiles. La consommation de l'Inde en termes d'importations se répartit en trois catégories :

- Coton à soie extra-longue (ELS) : Pima et Giza.
- Coton upland exempt de contamination ou CMIA pour une demande spécifique de filé.
- Substitution du coton upland avec du coton indien lorsque les prix indiens sont élevés.

Les importations de l'Inde ont fluctué entre 1 et 3 millions au cours des 4-5 dernières années, ce qui représente une fourchette de 3 à 8 % de la consommation totale de l'Inde. La compétitivité de l'industrie manufacturière s'est nettement détériorée, même si l'on tient compte de l'impact favorable du

programme de remise des droits et taxes sur les produits exportés (RODTEP). Toutefois, le RODTEP ne s'applique qu'aux produits exportés. Durant les années où la base indienne est très élevée par rapport au reste du monde, ce qui entraîne une situation de parité des importations, un fabricant axé sur le marché intérieur sera désavantagé commercialement par rapport au fabricant exportateur.

Certaines catégories de coton ne sont pas disponibles en Inde – le coton sans contamination utilisé dans la confection ou les cotons ELS comme le Giza et le Pima. Le fabricant indien aura besoin du coton ELS. Un dialogue plus approfondi est nécessaire entre les parties prenantes de l'industrie textile et le gouvernement pour relever ces défis et éliminer les obstacles au libre-échange.

Évaluation actuelle de la position concurrentielle internationale de l'industrie indienne du textile et de l'habillement

	Unité	Chine	Inde	Bangladesh	Vietnam	Ethiopie
Salaires de la main-d'œuvre	USD / mois	550-600	160 - 180	110 - 120	190 - 200	80 - 90
Coût de l'électricité	USD/ KWH	0,15 - 0,16	0,10 - 0,12	0,09 - 0,12	0,08 - 0,10	0,03 - 0,04
Coût de l'eau	USD/ mètre cube	55 - 60	16 - 20	20 - 22	50 - 80	30 - 40
Taux de prêt	%	6% à 7%	11% à 12%	12% - 14%	7% à 8%	8,5% à 9%
EODB*	Classement	31 (91)	63 (132)	168 (129)	70 (99)	159 (127)

*Facilité de faire des affaires

Les exportations de l'Inde vers les pays de l'UE-28 représentent plus d'un quart des exportations indiennes de textile et d'habillement. Les vêtements constituent la principale catégorie d'exportations vers l'UE-28, avec une part de plus de 60 % des exportations totales de l'Inde. Les centres de fabrication de vêtements tels que le Bangladesh, l'Éthiopie et la Turquie bénéficient d'un accès en franchise de droits à l'UE, ce qui n'est pas le cas de l'Inde. L'Inde est très présente dans la catégorie du linge de maison aux États-Unis, avec une part de 40 % des importations totales du pays.

Transport maritime et logistique en Inde

Le transport des marchandises est difficile depuis le début de la pandémie. Malgré tous les défis et les cauchemars logistiques, l'Inde gère mieux la situation que la plupart des pays. La crise actuelle de la chaîne d'approvisionnement mondiale peut présenter un avantage pour l'Inde en ce qui concerne l'accroissement du commerce transfrontalier avec le Bangladesh, qui est proche et accessible par voie terrestre. Des temps de transit plus courts vers la Chine/l'Extrême-Orient comparativement aux États-Unis/l'Afrique de l'Ouest constituent également un avantage pour l'Inde. Il en va de même pour le filé. Les ports indiens sont bien équipés pour traiter de gros volumes en peu de temps et l'ont fait dans le passé. En outre, la logistique intérieure est très compétente en Inde et devient transparente, en plus de la facturation électronique et de la taxe sur les biens et services (GST) qui ont permis d'accélérer la circulation des marchandises.

Si tous les facteurs susmentionnés sont encore avantageux pour l'Inde, les tarifs du fret maritime ont explosé et l'Inde n'est pas à l'abri de cette hausse spectaculaire des coûts.

Les exportateurs indiens, qui bénéficient d'un temps de transit plus court vers des marchés tels que le Bangladesh, l'Extrême-Orient et la Chine, ont profité des goulets d'étranglement de la chaîne d'approvisionnement. Lorsque ces goulets d'étranglement se résorberont, cet avantage cessera d'exister.



Les changements induits par la pandémie en ce qui concerne le transport maritime et terrestre aux États-Unis

Mike McCue

Directeur de la communication, ICAC

www.icac.org



Mike est un professionnel de la communication depuis plus de 30 ans. La majeure partie de son temps a été consacrée à la rédaction de divers magazines de presse spécialisée, notamment le Cotton International Magazine et The Cotton Yearbook. À l'ICAC, il est responsable du marketing, de toutes les communications externes et internes, y compris le Rapport annuel et de l'organisation des événements autour de la Journée mondiale du coton. Le Comité consultatif international du coton (ICAC) est une organisation composée actuellement 29 membres qui s'intéressent au coton et à la chaîne de valeur textile. Créé en 1939, l'ICAC est le seul organisme intergouvernemental pour les pays producteurs, consommateurs et commerçants de coton, et il est l'un des sept organismes internationaux de produits de base reconnus par les Nations unies. L'ICAC a été créé par consensus gouvernemental pour traiter exclusivement des questions techniques, statistiques et politiques liées au coton.

Les situations en matière d'expédition et de logistique sont inégales dans l'industrie cotonnière. De nombreux pays — dont des géants comme la Chine et l'Inde — sont à la fois producteurs et consommateurs de coton. Une grande partie de la production nationale reste sur place pour répondre aux besoins de l'industrie textile locale, ce qui permet d'éviter, tout au moins en partie, les congestions terrestres et maritimes qui affectent une grande partie du monde.

Des pays comme les États-Unis — qui sont le premier exportateur mondial de coton car l'industrie textile nationale ne s'est jamais remise des délocalisations des décennies précédentes — et le Bangladesh — l'un des principaux importateurs de coton chaque année en raison de la petite quantité de coton cultivé dans le pays — sont complètement dépendants de la stabilité et de la prévisibilité du transport international.

Congestion massive dans les ports américains

Les difficultés persistantes auxquelles fait face une industrie américaine ne sont pas toujours un enjeu politique, mais elles le deviennent parfois, lorsque les problèmes sont suffisamment généralisés et douloureux. C'est l'un de ces cas.

Les perturbations de la chaîne d'approvisionnement sont désormais un problème politique, car personne n'est épargnée. Les frustrations et les souffrances ne sont pas seulement ressenties par les entreprises qui sont incapables de mettre leurs produits sur le marché, mais aussi par les consommateurs qui n'ont plus les produits auxquels ils sont habitués à

portée de main. Des services comme Amazon Prime, qui offre une livraison gratuite et accélérée pour la plupart des produits — certains produits pouvant être livrés le jour même de la commande — n'ont fait qu'exacerber le mécontentement et la colère des consommateurs américains.

En outre, selon Neely Mallory — président de l'une des plus grandes sociétés de logistique américaines, Mallory Alexander International Logistics à Memphis, Tennessee, — les expéditeurs maritimes se tournent vers l'avenir, essayant de trouver la meilleure façon de relever les défis tout en maximisant la rentabilité. « Pour les exportations de coton en provenance des États-Unis, de nombreux transporteurs maritimes ont choisi de renvoyer les conteneurs vides pour un autre chargement transpacifique vers l'est, très rémunérateur », a-t-il déclaré. « Les chargements vers l'est peuvent rapporter six fois plus que les chargements vers l'ouest, si bien que les transporteurs souhaitent un chargement supplémentaire vers l'est pour chaque conteneur, si possible ».

On pense que de l'aide ne devrait pas tarder à arriver, le président Joe Biden ayant annoncé un accord bipartisan sur les infrastructures d'un montant sans précédent de 17 milliards de dollars pour améliorer les infrastructures des ports côtiers, des ports intérieurs et des voies navigables, ainsi que des ports d'entrée terrestres le long de la frontière. Si certains des projets du plan peuvent apaiser la situation à court terme — par exemple, un financement de 8 millions de dollars permettra au port de Savannah, en Géorgie, de créer cinq chantiers d'expédition

rapide qui libéreront une partie critique de l'immobilier le plus proche du port, la plupart des avantages qu'il offre prendront des années avant de se faire sentir sur le terrain.

Les problèmes existent loin des côtes

Alors que les ports font l'objet d'une grande attention — à juste titre, puisque d'énormes cargos océaniques lourdement chargés s'entassent par dizaines devant les quais pendant des semaines — le problème aux États-Unis est encore plus complexe, car la plupart du coton expédié depuis les ports des villes côtières est en fait cultivé à l'intérieur des terres, principalement dans le sud-est et le sud-ouest. Cette fibre passe des champs aux égreneurs, puis aux ports, mais les problèmes de l'industrie du transport routier sont aussi importants que ceux des ports.

En novembre, le président Joe Biden a ordonné à deux ports du sud de la Californie, Los Angeles et Long Beach, de fonctionner 24 heures sur 24, sept jours sur sept, pour tenter de remédier à la congestion. Son impact a toutefois été atténué, car le problème n'était pas seulement la congestion des ports. En fait, peu après l'entrée en vigueur de l'ordonnance 24/7, le géant mondial du transport maritime Maersk a déclaré récemment, qu'il avait 2 000 postes disponibles pour les camionneurs, dont la moitié n'a pas été utilisée.

Il y a quatre raisons principales à cela :

1. Les entrepôts sont pleins et il n'y a pas de place pour stocker les produits qui arrivent dans le port.
2. Il y a une grave pénurie de châssis disponibles dont les camions ont besoin pour transporter la cargaison.
3. Les camionneurs n'ont rien à faire de leurs conteneurs vides car les ports, où ils seraient normalement stockés, ne les acceptent pas.
4. Il n'y a tout simplement pas assez de camionneurs.

L'un des principaux problèmes auxquels sont confrontés les expéditeurs intermodaux est l'approvisionnement en châssis de conteneurs. Cette pénurie existe dans pratiquement toutes les plateformes ferroviaires et tous les ports des États-Unis. L'Autorité portuaire de la Géorgie au port de Savannah a autorisé les dockers à utiliser n'importe quel châssis pour n'importe quel chargement», a déclaré Mallory.

Il a ajouté que la pénurie de chauffeurs, de camions et de châssis a exercé une pression sur les taux de transport intermodal, et que les hausses du prix du carburant ont également augmenté le coût du transport. « Chacune de ces augmentations de tarifs vient s'ajouter au modèle de coût au débarquement pour le coton américain, sur les marchés mondiaux concurrents que nous affrontons quotidiennement », a-t-il déclaré.

L'USDA prévoit une année importante pour les exportations américaines vers de nombreuses destinations. La récolte, qui est un peu tardive cette campagne, exercera une pression supplémentaire sur la chaîne d'approvisionnement à partir de janvier, avec encore plus de pression sur les exportations de la seconde moitié de l'année.

En fin de compte, il semble qu'il n'y ait pas beaucoup de bonnes options pour atténuer les impacts des défis logistiques des États-Unis. Des ports plus petits, comme ceux d'Oakland, en

Californie, et de Charleston, en Caroline du Sud, ont atténué la pression en réceptionnant une partie du trop-plein des grands ports au début de la crise, mais n'étant pas à l'abri des problèmes de main-d'œuvre et de disponibilité, ils ont rapidement pris du retard. Une fois que les retards commencent à s'accumuler, il est très difficile et très chronophage de les rattraper. Pour chaque jour d'activité perdu dans un port, il faut une semaine pour le rattraper, ce qui repousse toujours plus loin le retour à la normale. Selon Mallory, la plupart des acteurs du secteur estiment que la logistique demeurera un défi jusqu'au troisième trimestre de 2022 au plus tôt.

En fin de compte, il est important de se rappeler que le problème réside dans la chaîne d'approvisionnement mondiale, et non pas un problème national, si bien que résoudre les problèmes dans ses propres ports n'aidera pas un pays, si les ports où la fibre est expédiée sont toujours en difficulté et ne peuvent pas accepter de cargaisons.

Toutefois, aussi frustrants qu'ils soient, ces retards sont l'occasion de repenser les modes de fonctionnement futurs, en offrant aux entreprises la possibilité d'évaluer des questions telles que la forte dépendance vis-à-vis de chaînes d'approvisionnement qui s'étendent sur des milliers de kilomètres autour du globe. Les stocks à flux tendus, par exemple, offraient de nombreux avantages, mais ne peuvent pas gérer les volumes que l'on observe aujourd'hui, ce qui pousse les entreprises à revenir vers le maintien d'un stock résiduel en cas de besoin. Trouver une solution adéquate pour inciter les camionneurs et les ouvriers des entrepôts, contribuerait grandement à garantir que les marchandises, une fois livrées, puissent être rapidement chargées sur un navire en partance ou sur des camions pour être livrées à l'intérieur d'un pays.

Comme tant d'autres défis et problèmes qui ont surgi au cours de la pandémie de Covid-19, le mieux que puissent faire de nombreuses entreprises est de mettre à profit cette période difficile pour se préparer à l'inévitable reprise — et surtout, comment mieux se préparer et mettre en place des pratiques commerciales plus résilientes pour une future catastrophe mondiale.





Une occasion de réaffirmer la valeur du coton brésilien

Júlio Cezar Busato

Cultivateur de coton et président de
l'Association brésilienne des producteurs de coton – ABRAPA
<https://www.abrapa.com.br/Paginas/default.aspx>



Diplômé de l'université de Passo Fundo, Júlio Cezar Busato est né à Casca, Rio Grande do Sul, il y a 60 ans. Il descend d'une longue lignée d'agriculteurs, ce qui a inspiré sa formation d'agronome. En 1987, il s'installe à Bahia où, avec sa famille, il fonde l'exploitation agricole Busato/Groupe Busato qui, en plus du coton, produit du soja et du maïs, dans les municipalités de São Desidério, Serra do Ramalho et Jaborandi. Il est un leader actif et reconnu au Brésil : il a été le président de l'Association des agriculteurs et des irrigateurs de Bahia (Aiba), de l'Association bahianaise des producteurs de coton (Abapa), du Programme de développement de l'agrobusiness (Prodeagro) et du Fonds de développement de l'agrobusiness du coton (Fundeagro). Depuis 2011, date à laquelle il a commencé à consacrer son temps à la **représentation de classe**, il a siégé dans divers forums, conseils et chambres du secteur agricole. Il a notamment été vice-président de l'Instituto Pensar Agro (IPA), a présidé la Chambre thématique d'assurance agricole (CTIA/Mapa) et, depuis le 1er janvier 2021, il dirige l'Association brésilienne des producteurs de coton (Abrapa), pour la période 2021/22.

Les producteurs de coton brésiliens, l'industrie textile et les détaillants ont ressenti les impacts causés par la pandémie de coronavirus qui a éclaté fin 2019 et s'est installée dans le monde entier en 2020. Aujourd'hui, à l'aube de 2022, et après nous être adaptés à la nouvelle réalité de l'environnement commercial, nous avons constaté que cette menace s'est révélée être une opportunité fructueuse pour le développement du secteur cotonnier.

La pandémie de Covid-19 a influencé de nombreux aspects de notre vie sociale et a aussi révélé au monde les importants goulets d'étranglement logistiques au niveau international, tels que nous les expérimentons actuellement. En cette deuxième année de restrictions sanitaires, de distanciation sociale et d'adaptation des méthodes de production, le décalage entre l'offre et la demande de marchandises s'est accentué et les voies de transport plus attrayantes, comme l'Asie, les États-Unis et l'Europe, sont privilégiées.

Le resserrement sans précédent des goulets d'étranglement logistiques a atteint un point culminant au second semestre 2021. Nous connaissons une pénurie inquiétante de conteneurs, une escalade sans précédent des coûts de fret et une énorme file d'attente dans les ports de la planète, ce qui compromet le flux des importations et des exportations.

Même après l'expansion des opérations portuaires aux États-Unis et malgré la recherche d'itinéraires alternatifs, nous fonctionnons désormais avec des reports quotidiens continus

des dates d'expédition et des annulations de réservation. La reprise économique, favorisée par les plans d'aide financière adoptés par plusieurs pays, ainsi que la vaccination de masse, ont encore amplifié ces difficultés.

Il est important de noter qu'historiquement, les défis logistiques ont été un aspect économique très coûteux pour le secteur de la production brésilienne. Il ne s'agit pas ici d'un problème nouveau, mais au contraire d'un scénario que nous vivons depuis des décennies et qui est principalement dû à la forte concentration des compagnies maritimes. Si nous sommes aujourd'hui confrontés aux problèmes logistiques, il convient de se rappeler que la chaîne d'approvisionnement en coton du Brésil a accompli des exploits qui méritent d'être reconnus : Le Brésil est désormais le deuxième exportateur mondial de coton. Pendant la période 2020/21 (au plus fort de la pandémie), nous avons exporté 2,4 millions de tonnes de coton. Nous étions le deuxième exportateur mondial, juste derrière les États-Unis qui ont exporté 3,6 millions de tonnes et selon les prévisions pour la campagne 2021/22, ce classement actuel ne changera pas.

Cette position reflète la capacité de la culture cotonnière brésilienne à produire et à exporter un coton durable et de haute qualité, capable de répondre à la demande mondiale après avoir approvisionné notre propre marché de consommation intérieur. Cette capacité a permis de transformer la crise de santé publique en une période de possibilités et

d'améliorations. Les producteurs ont relevé le défi en s'adaptant aux nouvelles limites et en révisant les processus et les pratiques dans les exploitations. Des ajustements ont été effectués et les objectifs ont été révisés. Mais malgré ces difficultés, nous sommes restés concentrés sur notre objectif, qui est de fournir au Brésil et au monde entier du coton traçable, durable, de haute qualité et en grandes quantités. En raison de conditions météorologiques défavorables dans les principales régions de culture brésiliennes et de l'appréciation d'autres produits de base, tels que le maïs, les producteurs de coton brésiliens ont choisi de réduire les superficies cultivées.

PRODUCTION DE COTON

CAMPAGNE	Production (1)	VARIATION % (2)
16/17	1,53	
17/18	2,006	+31 %
18/19	2,779	+38 %
19/20	3,002	+8 %
20/21	2,326	-22 %
21/22	2,71	+16 %

(1) En milliers de tonnes (2) Variations annuelles en pourcentage

Source : Conab et Abrapa (prévisions 21/22)

Pour la campagne 2021/22, l'estimation officielle indique une amélioration des performances de 16 % par rapport au cycle précédent, qui, selon les prévisions, devrait atteindre un volume de production de 2,71 millions de tonnes. Si cette prévision se confirme, nous aurons alors la troisième meilleure année historique pour la culture du coton au Brésil et nous mainten-

EXPORTATIONS BRÉSILIENNES DE COTON

CAMPAGNE	VOLUME (1)	VARIATION % (2)
19/20	1,945	
20/21	2,397	+23 %
21/22	1,7	-30 %

(1) En milliers de tonnes

(2) Variation annuelle d'une campagne à l'autre

* Volume estimé pour la période d'août 2021 à juillet 2022

Source : Secex/MDIC/Anea

drons notre statut de quatrième producteur mondial de coton.

Une autre contribution de la pandémie au marché cotonnier, qu'il faut toutefois relativiser, a trait au comportement d'achat des consommateurs en matière de vêtements et d'articles en coton. Comme les consommateurs passent plus de temps à la maison et que beaucoup d'entre eux travaillent à domicile, la demande de vêtements plus confortables s'est accrue, ce qui est très favorable pour nous. Après tout, le coton est une fibre naturelle inoffensive pour notre corps qui permet une ventilation naturelle et une transpiration sans entrave.

L'intérêt environnemental des consommateurs au regard de ce qu'ils achètent, ainsi que la préoccupation pour les aspects liés au travail et à la justice sociale, ont été encore plus renforcés depuis le début de la pandémie de coronavirus. De plus en

plus, les consommateurs souhaitent en savoir davantage sur les produits qu'ils utilisent, depuis leurs origines dans le secteur primaire jusqu'aux pratiques de production adoptées par l'industrie de l'habillement.

Nous accueillons ce changement avec optimisme, porté par le désir d'une consommation plus consciente et durable. Nous comprenons que l'achat d'un produit fabriqué en coton est plus qu'un simple choix : Les consommateurs se joignent à une cause qui s'inscrit parfaitement dans l'air du temps.

La prise de conscience se fait également sur le marché de consommation brésilien. En 2016, l'Abrapa a lancé le mouvement Sou de Algodão (« Je suis en coton »), qui rassemble des entreprises produisant des articles contenant au moins 70 % de coton, a atteint 800 marques de vêtements et membres. Le programme est géré au Brésil par l'Association brésilienne des producteurs de coton (Abrapa) et implique les secteurs de la filature, du tissage, du tricotage et de l'habillement ainsi que les chaînes de magasins, les projets sociaux, les organisations non gouvernementales, les artisans et les micro-entrepreneurs.

Notre objectif pour ce mouvement est de discuter avec la société brésilienne de la nécessité d'une consommation plus durable et responsable, avec le coton comme ingrédient essentiel. En plus d'offrir des informations et une interaction constante avec les consommateurs, Sou de Algodão élargit le débat aux universités et aux influenceurs de la mode, reliant ainsi l'industrie textile au monde universitaire et aux professionnels du futur.

Ce débat ouvert est dans l'ADN de la production brésilienne de coton. Après tout, 84 % de notre production est certifiée par le programme brésilien de coton responsable (ABR) et autorisée par la Better Cotton Initiative (BCI). Le Brésil est le pays qui fournit le plus de coton responsable à la BCI et nous savons que nous pouvons étendre encore notre contribution à cet égard.

Au milieu de la pandémie, nous avons maintenu notre calendrier et lancé le programme de certification socio-environnementale des égreneurs de coton. Le défi pour mettre en œuvre un projet de cette ampleur dans le cadre des mesures restrictives imposées pour lutter contre la Covid-19 a été surmonté. En plus de la mise en œuvre du programme brésilien de coton responsable chez les égreneurs (ABR-UBA), nous avons atteint un niveau remarquable de 46 % d'adhésion de la part des égreneurs de coton qui sont maintenant au stade de la préparation, de l'audit ou de la certification. C'est un signal clair que la priorité est de rendre chaque maillon de notre chaîne de production encore plus durable.

Cette année, nous avons également inclus un QR code sur les étiquettes qui sont apposées sur les balles destinées à l'exportation. Nous avons utilisé des codes-barres auparavant, mais avec le QR code, nous avons augmenté davantage les moyens de garantir la transparence des informations sur le coton cultivé au Brésil. Nous disposons désormais d'un système en ligne qui permet aux acheteurs de consulter à tout moment les données relatives à la qualité, à l'origine et aux certifications de notre coton.

L'Abrapa a coordonné les efforts pour aider les producteurs de coton brésiliens à maintenir un niveau élevé de soins dans leurs systèmes de production afin d'améliorer encore le



produit final — qui est expédié principalement vers le marché asiatique — et qui représente 99 % des exportations nationales. En plus d'effectuer des analyses de laboratoire via la technologie des instruments à haut volume (HVI) sur 100 % des envois expédiés, nous avons accru notre taux de fiabilité de 91 % en 2017 à 97 % aujourd'hui.

Tout au long de l'année 2021, cette amélioration a été constatée et attestée par un marché d'intérêt stratégiquement important : l'industrie textile asiatique. Au cours de l'année commerciale 2021/22, le principal acheteur de coton brésilien était la Chine, avec une part de 30 %. En deuxième position, on trouve le Vietnam, suivi du Pakistan et du Bangladesh. Parmi les autres pays qui détiennent les parts de marché les plus importantes figurent la Turquie, l'Indonésie, la Malaisie, la Corée du Sud, la Thaïlande et l'Inde.

Ce groupe de neuf nations est le point focal de Cotton Brazil (Coton Brésil), un programme de développement du marché et de promotion du coton brésilien conçu par l'Abrapa et mené en partenariat avec l'Agence brésilienne pour la promotion du commerce et des investissements (Apex Brasil), ainsi que le soutien de l'Association nationale des exportateurs de coton (Anea) et des ministères de l'agriculture et des affaires étrangères.

Le projet a été développé en 2020, au plus fort de la pandémie, avec l'ouverture d'un bureau de représentation de Cotton Brazil à Singapour. Ce fut le coup d'envoi officiel des actions de promotion de notre coton et le début d'une stratégie de prospection fructueuse soutenue par l'échange d'informations techniques qualifiées et l'établissement de relations commerciales de haut niveau.

Nous organisons des événements (virtuels et en présentiel), établissons des partenariats avec des ambassadeurs et des attachés agricoles brésiliens, concluons des accords de coopération technique avec les principales entités de l'industrie textile sur le marché asiatique et, mois après mois, nous ne cessons de faire de nouvelles percées dans l'environnement concurrentiel du coton mondial. Dans chacun des neuf pays prioritaires, nous avons établi des partenariats et organisé des tables rondes et des événements commerciaux dans un format hybride (en ligne et/ou en présentiel) afin d'identifier les exigences et les

préférences commerciales qui nous permettraient de fournir de plus en plus ce que le marché des acheteurs souhaite réellement.

Toutefois, cette prospection et ce dialogue avec le marché de consommation domestique n'auraient pas été efficaces si nous ne proposons pas un coton produit de manière responsable, traçable et de qualité. La façon dont le coton est produit au Brésil présente un certain nombre de spécificités qui se traduisent par des atouts importants qui font la différence pour les acheteurs. L'un des exemples du mode de production brésilien est que 60 % de notre coton est cultivé dans la même zone que celle utilisée pour la culture du soja, un autre produit de base pour lequel le Brésil joue également un rôle de premier plan dans le monde. En d'autres termes, cela signifie qu'il y a une utilisation plus intelligente et plus durable du sol, ce qui entraîne des gains environnementaux.

En outre, moins de 8 % des 1,6 million d'hectares de coton brésilien sont irrigués au deuxième stade du processus de production. Cette réalité est très différente dans d'autres pays, où les méthodes de culture irriguée prédominent tout au long du cycle agricole. L'utilisation rationnelle de cette ressource naturelle très précieuse — l'eau — génère également d'importants dividendes environnementaux pour l'ensemble de la chaîne de production du coton, et plus particulièrement pour l'industrie de la mode brésilienne. Un autre facteur unique de l'industrie brésilienne du coton est que notre coton est exempt de toute contamination, car le processus de cueillette est entièrement mécanisé.

La méthode brésilienne de production du coton n'est pas seulement responsable, elle est aussi efficace. En adoptant de bonnes pratiques et techniques de gestion, comme l'exige et le recommande le programme de certification ABR, nous sommes devenus l'un des pays les plus productifs au monde. Les données du ministère américain de l'agriculture (USDA) de novembre 2021 montrent que malgré tous les défis climatiques auxquels le Brésil a été confronté en 2021, nous étions toujours classés au troisième rang mondial en termes de rendement cotonnier. En première place se classe l'Australie avec un rendement de 1 923 kg/ha, suivie de la Chine (1 879 kg/ha) et du Brésil (1 751 kg/ha).

RENDEMENTS MOYENS COTONNIERS

PAYS	INDICE	CLASSEMENT
AUSTRALIE	1 923 kg/ha	1
CHINE	1 879 kg/ha	2
BRÉSIL	1 751 kg/ha	3

Source : USDA (Nov. 2021)

Nous sommes conscients des défis logistiques, commerciaux et environnementaux auxquels nous serons confrontés. Nous sommes conscients de l'impact que la pandémie a eu sur toutes les vies humaines. Mais, au Brésil, cette période critique a nécessité une prise de décision importante de la part des producteurs de coton dont les résultats, jusqu'à présent, indiquent que l'avenir sera axé sur plus de durabilité, de responsabilité et d'efficacité pour être plus fort qu'auparavant. C'est une bonne chose pour le coton brésilien.



Le secteur textile taïwanais : la logistique et le transport maritime dans un contexte marqué par la pandémie de la Covid-19

Alex H.C. Liao

Directeur général
Département de la coopération internationale,
Ministère des Affaires économiques, Taïwan



M. Alex Liao occupe le poste de Directeur général du département de la coopération internationale (DCI) depuis août 2020. En tant que directeur général du DCI, il est responsable de toutes les questions relatives à la participation de Taïwan au Comité Consultatif International du Coton. Dans le cadre de ses fonctions, M. Liao joue un large éventail de rôles, y compris le représentant de Taïwan au sein du comité directeur du Partenariat asiatique pour des stratégies de développement à faibles émissions, lors de réunions de coopération économique bilatérale avec divers pays, etc. M. Liao a plus de 25 ans de carrière dans le service public, période durant laquelle il a été affecté dans plusieurs pays, notamment en Russie, au Royaume-Uni et en Indonésie. Il est diplômé de l'université nationale de Chengchi

L'économie taïwanaise est orientée vers l'exportation et l'industrie textile est le quatrième secteur en termes de génération de devises étrangères pour le pays. En 2020, les exportations de textiles ont totalisé 7,53 milliards USD, tandis que les importations se sont élevées à 3,37 milliards USD, soit un excédent de 4,16 milliards USD. La production textile taïwanaise combine les avantages des fibres naturelles et des fibres synthétiques. Elle se concentre sur l'innovation, la conception et le perfectionnement des produits et s'oriente progressivement vers une concurrence hors-prix.

Avec le déclenchement de la pandémie de la Covid-19 au début de 2020, les mesures de confinement dans de nombreuses villes américaines et européennes ont entraîné des fermetures massives de points de vente, ce qui a eu un impact considérable sur le marché et l'industrie mondiaux de l'habillement. Les marques internationales de vêtements et les détaillants ont retardé ou annulé leurs commandes. Taïwan faisant partie de la chaîne d'approvisionnement internationale du textile, le pays a enregistré une baisse significative de 37 % de ses exportations de textile au deuxième trimestre de 2020 par rapport à la même période de l'année précédente. Pendant ce temps, l'industrie du transport maritime a également connu une stagnation des activités.

Avec l'augmentation des taux de vaccination sur les principaux marchés, la demande des consommateurs a également amorcé une reprise. Les exportations de textiles de Taïwan pour les 10 premiers mois de 2021 se sont accrues de 20 % par rapport à

l'année précédente et devraient retrouver leur niveau d'avant la pandémie pour l'année complète. Toutefois, dans un contexte de reprise progressive de l'économie, les importateurs et les exportateurs sont désormais confrontés aux perturbations dans le transport maritime et la logistique au niveau mondial.

Les mesures de restriction liées à la pandémie ont entraîné des pénuries de main-d'œuvre et ralenti les opérations logistiques dans les ports du monde entier, ce qui s'est traduit par la congestion des ports et la pénurie de conteneurs. La reprise économique naissante n'a fait qu'aggraver la situation et les taux de fret se sont envolés. Le gouvernement de Taïwan a mis en place un groupe de travail pour aider les entreprises et les industries locales à faire face à ces défis.

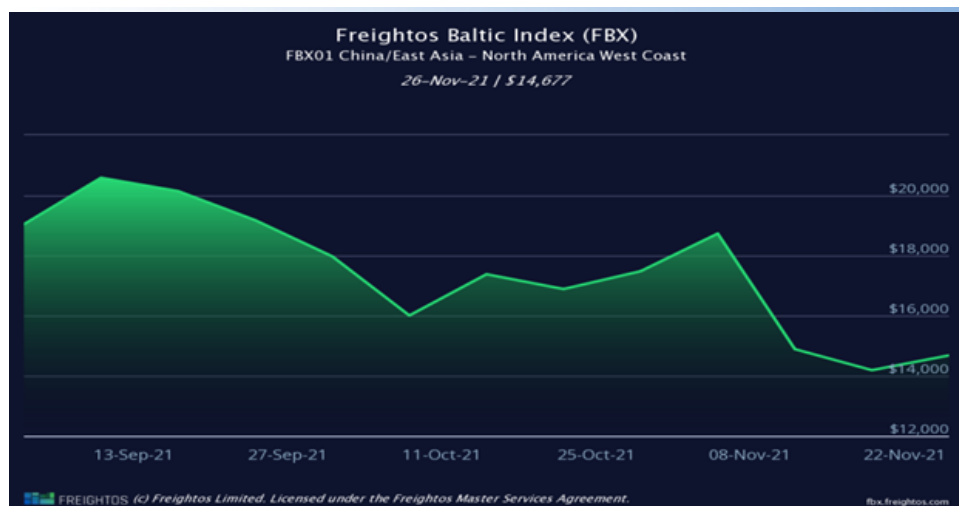
Les taux de fret élevés sont devenus la nouvelle norme au cours du second semestre de 2021 et devraient se maintenir au moins jusqu'aux vacances du Nouvel An lunaire, en février 2022. Toutefois, l'émergence de la variante Omicron de la Covid-19 a ajouté à l'incertitude sur la tendance des taux de fret internationaux.

Perturbation du transport maritime et hausse des coûts d'expédition

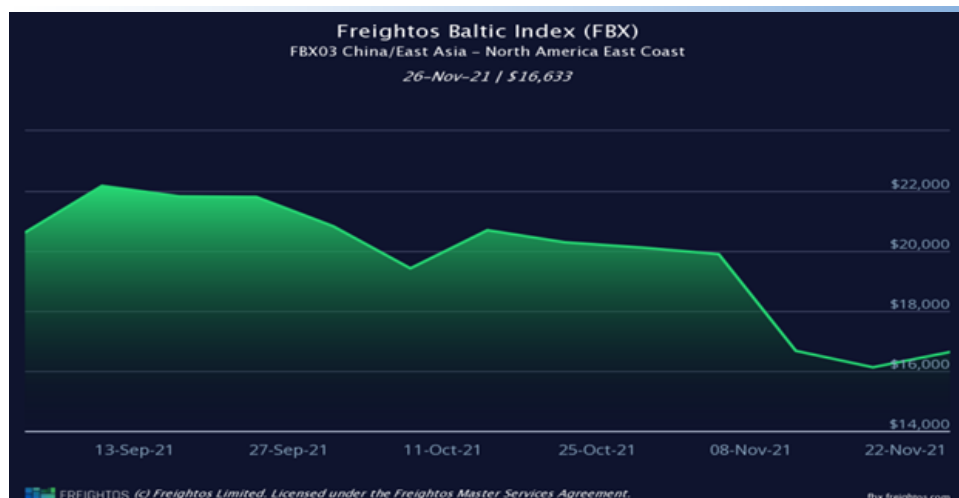
L'Asie est le principal centre de production de nombreuses entreprises mondiales. 90 % des marchandises étant transportées par voie maritime, la congestion des ports a considérablement perturbé la chaîne d'approvisionnement mondiale. Bien que les compagnies maritimes se sont efforcées d'accélérer le

Figure 1. Indice mondial des conteneurs

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

Figure 2. Chine/Asie de l'Est – Côte Ouest de l'Amérique du Nord

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

Figure 3. Chine/Asie de l'Est – Côte Est de l'Amérique du Nord

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

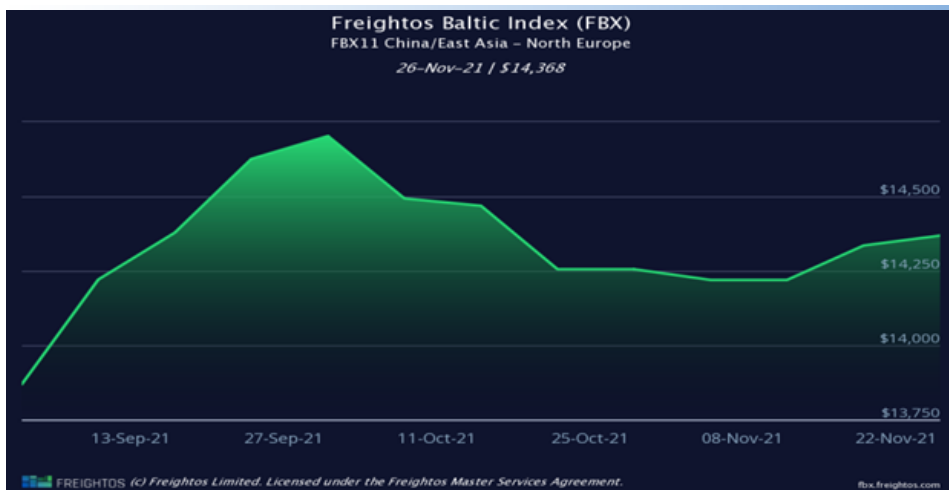
retour des conteneurs vides des ports occidentaux vers l'Asie, les opérations logistiques difficiles dans les ports en raison de la pénurie de main-d'œuvre ont ralenti ce processus. Ce qui se faisait auparavant en un ou deux jours prend maintenant une semaine, voire plus, ce qui a exacerbé le problème de pénurie de conteneurs.

La pandémie a provoqué des déséquilibres entre l'offre et la demande dans le secteur du transport maritime et a fait grimper les taux de transport. Par exemple, le FBX mondial (Freightos Baltic Index) calculé pour un conteneur standard de 40 pieds (FEU) est passé de 1 461 USD au début de 2020 à un pic de 11 109 USD en septembre 2021 (voir figure 1), avant de descendre à 9 351 USD le 26 novembre, ce dernier chiffre représentant une hausse de 1,6 % par rapport à la semaine précédente. (Figure 1)

Le FBX Asie-États-Unis a même dépassé les 20 000 USD à un moment donné en septembre, pendant la période de pointe des expéditions de fin d'année, et s'est légèrement contracté depuis. Le 26 novembre, le FBX Chine/Asie de l'Est-Côte Ouest des États-Unis s'élevait à 14 677 USD, en hausse de 3 % par rapport à la semaine précédente (voir figure 2), tandis que le FBX Chine/Asie de l'Est-Côte Est des États-Unis atteignait 16 633 USD, soit une augmentation de 3 % par rapport à la semaine précédente (voir figure 3), et le FBX Chine/Asie de l'Est-Europe était de 14 368 USD, soit une légère augmentation de 0,2 % (voir figure 4).

Les compagnies maritimes développent activement leurs flottes et leur capacité en conteneurs

Selon les données publiées par Alphaliner – un fournisseur français de solutions et de bases de données dans le transport maritime – en novembre 2021, la capacité totale mondiale de transport maritime de conteneurs a atteint 25 201 886 EVP (équivalent vingt pieds), soit une hausse de 498 793 EVP par rapport au premier semestre 2021. Parallèlement, le nombre total de navires porte-conteneurs a atteint 6 289, soit 69 de plus que le premier semestre 2021. Compte tenu de la hausse de la demande des consommateurs, stimulée

Figure 4. Chine/Asie de l'Est – Europe du Nord

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

par les mesures d'allègement et de relance prises dans divers pays, le secteur du transport maritime devrait continuer à prospérer. Toutefois, l'accroissement limité du nombre de nouveaux navires durant les deux dernières années ne suffira pas à répondre à la demande du marché à court terme.

Le marché mondial du transport maritime est entré dans une ère axée sur la vitesse. Bien que les coûts de construction des navires aient été multipliés par trois l'année dernière, les perspectives du marché restent très positives. Face aux nouvelles mesures réglementaires internationales qui doivent être mises en œuvre en 2023 pour réduire la pollution des navires et améliorer leur efficacité énergétique, les compagnies maritimes devraient se tourner vers l'achat de nouveaux navires, étant donné les coûts élevés du réaménagement et de la modernisation des moteurs et des équipements de leurs navires existants.

Plans d'investissement pour les trois principaux chargeurs de Taïwan

Les trois principales compagnies taïwanaises de transport maritime de conteneurs — Evergreen, Yang Ming et Wan Hai — figurent parmi les dix plus grandes du monde, selon Alphaliner. Après avoir passé une commande importante en

mars 2021 pour 20 porte-conteneurs de 15 000 EVP chacun, Evergreen prévoit d'investir 1 milliard de dollars pour ajouter 24 nouvelles constructions. Quant à Yang Ming, il prévoit de commander 15 porte-conteneurs néo-panamax de 15 800 EVP chacun, ainsi que cinq ou six porte-conteneurs ultra-larges entièrement cellulaires de 24 000 EVP chacun. (Figure 5)

Durant les quatre prochaines années, 52 nouveaux navires rejoindront la flotte de Wan Hai, soit une hausse de 280 000 EVP de sa capacité de transport. La société achète également des navires d'occasion pour augmenter sa capacité, avec une livraison de huit navires au premier semestre 2021 et de deux autres au second semestre. En outre, un total de 184 000 EVP de nouveaux conteneurs ont été produits de la fin de 2020 au troisième trimestre de 2021, et d'autres conteneurs seront construits au quatrième trimestre de 2021.

Groupe de travail du gouvernement taïwanais pour aider à résoudre les problèmes de transport maritime

En réponse aux défis posés par la Covid-19 au commerce international et à l'industrie du transport maritime de Taïwan, le gouvernement a mis en place un groupe de travail pour aider à résoudre les problèmes connexes. Dirigé par le ministère des Transports et de la Communication (MOTC) et organisé par le Bureau maritime et portuaire (MPB, pour son sigle en anglais), le groupe de travail interministériel taïwanais sur la stabilité du transport maritime international a été formé fin 2020. En conséquence, une section consacrée à la stabilité du transport maritime international a été créée sur le site officiel du MPB afin de fournir des informations essentielles sur les tendances des frais du transport maritime international, les dates d'expédition des principaux opérateurs et les volumes d'exportation/importation dans les ports commerciaux de Taïwan, de manière à donner aux importateurs et aux exportateurs taïwanais une image plus claire de la situation du marché du transport maritime.

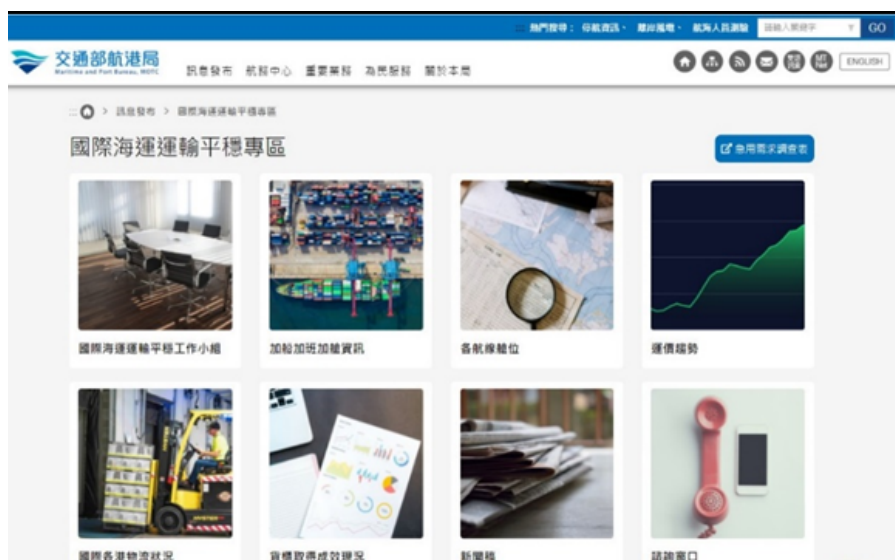
Cette section sert également de plateforme interactive pour les demandes de renseignements et les requêtes des entreprises et de l'industrie. (Figure 6)

Entre-temps, le MPB a demandé aux opérateurs maritimes taïwanais d'augmenter en priorité l'espace de fret et le nombre de conteneurs sur les routes où la demande de transport maritime est élevée, afin d'accélérer les exportations. Il a également collaboré avec l'industrie afin de proposer des solutions alternatives pour le transport de marchandises, notamment l'utilisation de conteneurs de plus petite taille ou le recours aux vraquiers pour garantir une utilisation complète de la capacité de transport maritime. En outre, le MPB continuera à surveiller le marché pour

Figure 5. Le navire porte-conteneurs Ever Glory d'Evergreen, d'une capacité de 20 000 EVP.

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

Figure 6. La section « Stabilité du transport maritime international » du site web du Bureau maritime et portuaire



Source : Bureau maritime et portuaire de Taïwan

détecter les hausses de tarifs déraisonnables et prendra les mesures juridiques nécessaires contre les contrevenants. La Taiwan International Ports Corp. a également amélioré l'efficacité des opérations d'attribution des postes d'amarrage et de manutention des marchandises dans les ports commerciaux de Taïwan.

Les problèmes de transport auxquels sont confrontés les exportateurs de textiles taïwanais comprennent des délais d'attente plus longs pour les conteneurs vides, des heures supplémentaires pour le chargement des produits dans les usines, des retards ou des perturbations dans les calendriers d'expédition, etc. Avec l'aide du gouvernement, la situation s'est considérablement améliorée. Certaines entreprises taïwanaises possédant des usines au Viêt Nam ont été confrontées aux problèmes de congestion portuaire lors du redémarrage de la production en octobre, après l'assouplissement des mesures de confinement, et ont dû recourir au fret aérien pour livrer leurs marchandises à temps pour la période des fêtes.

Prévision de la tendance à court terme des taux de fret

Actuellement, environ 80 cargos attendent d'être déchargés dans les ports de Los Angeles et de Long Beach, et la situation pourrait ne pas se détendre avant la mi-février 2022, lorsque les usines des pays asiatiques fermeront pour les vacances du Nouvel An lunaire. Les grands détaillants tels qu'Amazon, Walmart et Home Depot ont pris des mesures préventives en passant des commandes à l'avance et en réapprovisionnant leurs stocks depuis fin juillet 2021. Certains détaillants ont même affrété des navires pour expédier des marchandises pour la période de Noël, causant un envollement des taux de fret de plus de 70 % en quelques semaines seulement.

Selon un article du Wall Street Journal du 15 novembre 2021, une tendance inverse s'est produite récemment dans les prix du transport transpacifique des conteneurs. Le 8 novembre, le FBX Chine-Côte Ouest des États-Unis a baissé de 26 % par rapport à la semaine précédente, marquant la plus forte baisse de ces deux dernières années, ce qui suggère un ralentissement de la demande de transport maritime en Asie.

Toutefois, les inquiétudes mondiales autour de la variante Omicron découverte récemment ont pesé sur les taux de fret internationaux. Les mesures de restriction et les mesures de quarantaine pourraient changer et redevenir plus strictes, ce qui aggraverait la congestion actuelle des ports et ferait grimper les tarifs d'expédition.

Conclusion

L'économie taïwanaise, orientée vers l'exportation, est vulnérable aux perturbations du transport maritime international. Le gouvernement a mis en place la section « Stabilité du transport maritime international » sur le site web du Bureau maritime et portuaire, qui sert de plateforme en ligne pour la fourniture d'informations essentielles sur le transport maritime aux entreprises et à l'industrie. La plateforme permet également aux entreprises d'informer le gouvernement des difficultés spécifiques auxquelles elles sont confrontées et de formuler des demandes en la matière,

ce qui permet au gouvernement de répondre activement et de prendre des mesures pour y remédier, comme par exemple demander aux transporteurs taïwanais d'augmenter leur espace de chargement, offrir des incitations aux compagnies étrangères pour qu'elles fassent davantage d'escales à Taïwan, faciliter le retour des conteneurs vides et améliorer l'efficacité et les services logistiques à Taïwan.

Affectées par les frictions commerciales entre les États-Unis et la Chine et par la pandémie de la Covid-19, les entreprises textiles taïwanaises ont rapatrié une partie de leur production en Chine vers Taïwan ou d'autres pays comme ceux d'Asie du Sud-Est et ont réorganisé leurs chaînes d'approvisionnement afin de diversifier les risques. Leurs efforts pour diversifier leurs sources d'approvisionnement et leurs marchés impliquent une plus grande demande de services d'entreposage, de conteneurs et de logistique à Taïwan.

Tout en exerçant une pression sur le commerce et l'industrie, la pandémie a souvent accéléré les changements nécessaires. Les perturbations actuelles dans le transport maritime et la logistique sont l'occasion pour les importateurs et les exportateurs de revoir leur façon de penser. Ils peuvent, par exemple, reconsidérer leur stratégie de gestion des stocks et le modèle de chaîne d'approvisionnement en flux tendu. Les compagnies maritimes continueront à développer leurs flottes et à accroître leurs investissements, et de nombreuses sociétés d'entreposage taïwanaises agrandissent également leurs parcs de logistique portuaire. Alors que le monde s'engage dans l'ère post-pandémique, une clé importante du succès pour les entreprises et l'industrie sera d'investir dans la transformation numérique afin de faire bon usage des nouvelles technologies telles que l'intelligence artificielle, l'Internet des objets ("Internet of Things") et l'automatisation des systèmes, ainsi que de réduire l'impact des chocs externes tels qu'une pandémie.

Remerciements : L'auteur tient à remercier la Fédération textile de Taïwan et le Bureau maritime et portuaire, ministère des Transports et de la Communication, pour l'aide qu'ils lui ont apportée en lui fournissant des informations et des points de vue connexes.