



HORIZONS

Insights on Today's Global Dairy Business from the Hoogwegt Companies



Questions de marché

La paralysie des transports et le manque de chauffeurs routiers persistent

Les États-Unis sont à l'épicentre des perturbations de la chaîne d'approvisionnement qui se répercutent sur l'économie mondiale. Même si l'Europe et l'Asie sont également en difficulté, la situation aux États-Unis est plus grave. L'année dernière a présenté un challenge unique pour l'économie mondiale : on a vu les industries de la restauration, de l'hôtellerie et du voyage s'effondrer, tandis que les affaires s'accéléraient dans d'autres secteurs, notamment les travaux d'amélioration des logements, les produits de consommation et l'agriculture. Cette situation a laissé de nombreux consommateurs américains avec un revenu disponible auquel ils ne s'attendaient pas.

Cette économie en mutation a augmenté la demande en produits de consommation aux États-Unis et dans l'UE. Parallèlement à l'accroissement de la demande, le nombre de conteneurs arrivant dans le pays a augmenté pour atteindre le volume le plus élevé jamais enregistré ; selon Bloomberg, 820 000 conteneurs par mois sont passés dans seulement deux ports des États-Unis, Los Angeles et Long Beach – soit 40 % de tous les conteneurs arrivant aux États-Unis. Cette augmentation rapide a produit des embouteillages de navires en attente ancrés dans les ports, une augmentation du temps de transport, et une montée en flèche des coûts.

Les conteneurs restent à la dérive

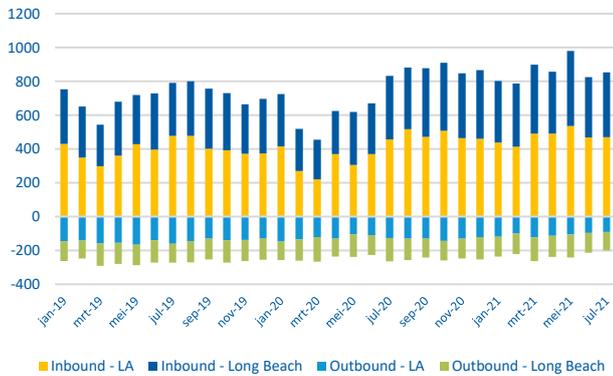
Début octobre, environ 60 navires attendaient d'accoster. Cela représentait 400 000 conteneurs en attente de déchargement. Avant la pandémie, un ou deux navires seulement jetaient l'ancre en mer en attendant d'être déchargés. Le temps d'attente moyen pour ces navires est passé à 8,7 jours. En outre, le temps de transport de la Chine à Long Beach s'est allongé jusqu'à 71 jours,

contre 40 jours il y a deux ans. Les temps d'attente ont réduit le nombre de conteneurs disponibles pour le chargement, ce qui entrave encore plus le système et crée des problèmes considérables pour les exportateurs. Le nombre limité de conteneurs disponibles a fait passer les coûts du transport de la Chine à Los Angeles de 4 000 dollars il y a deux ans à 20 000 dollars cet automne.

Le gouvernement américain a pris des mesures pour soulager les goulots d'étranglement, en travaillant avec les opérateurs portuaires pour faire passer les activités à 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Cependant, cela ne résout que le premier problème. Actuellement, il manque 60 000 chauffeurs routiers aux États-Unis, et en Europe, il en faudrait 400 000 de plus. Cette pénurie a commencé en 2015, quand l'âge moyen des chauffeurs a commencé à augmenter, indiquant que sans nouveaux arrivants, les départs à la retraite réduiraient bientôt le nombre total de chauffeurs. En outre, la mise en place aux États-Unis du journal de bord électronique en 2017 a accéléré les départs à la retraite et réduit le temps de conduite de 10 à 15 %. Alors que l'industrie du camionnage prévoyait un problème, la forte augmentation de la demande des consommateurs que l'on a vue l'an dernier a fait exploser la pénurie de chauffeurs.



Trafic de conteneurs sur la côte Ouest des États-Unis, en milliers de TEU (unités équivalents 20 pieds)



Source : Pacific Merchant Shipping Assoc., West Coast Trade Reports

À l'échelle mondiale, les problèmes dans la chaîne d'approvisionnement entraînent actuellement des pénuries massives dans les secteurs de la construction, de l'emballage et des ingrédients, où les coûts ont augmenté de 20 à 40 %. Les coûts du carburant et de l'énergie augmentent aussi, à cause de problèmes dans la chaîne d'approvisionnement en Europe et d'une crise énergétique en Chine. La main-d'œuvre manque également, et de nombreux transformateurs laitiers s'inquiètent des perturbations intermittentes du côté de l'offre – sans rapport avec le lait – qui pourraient survenir au cours de l'année à venir. Par exemple, au printemps dernier, les États-Unis se sont heurtés à des difficultés avec l'emballage des blocs de fromage de 640 livres, qui se sont aggravés cet été. Cela a causé des problèmes au niveau du mix de produits et des pénuries pour certains transformateurs, qui n'étaient pas en mesure d'emballer le fromage de consommation.

La plupart des analystes estiment que la situation dans la chaîne d'approvisionnement s'améliorera lorsque les consommateurs recommenceront à consacrer des dépenses aux voyages et aux divertissements et réduiront leurs achats de produits de consommation. Pour que cela se produise, cependant, il faudra progresser davantage dans la lutte contre la pandémie mondiale. Les taux de vaccination devront augmenter dans une grande partie du monde, et le nombre et la gravité des flambées devront également diminuer.

Hoogwegt Group

P.O. Box 6
6800 AA Arnhem
Amsterdamseweg 60
6814 CP Arnhem

The Netherlands
T: +31 (0)26 38 84 802
E: mail@hoogwegtgroup.com
I: www.hoogwegtgroup.com

Hoogwegt Horizons is a publication of
Hoogwegt Group. Information is gathered
from reliable sources but it cannot warrant the
accuracy of any of the data in the report. ©2021
Reproduction with permission only

- DAIRY INGREDIENTS 
- DAIRY PROTEINS 
- CHEESE 
- LIQUID DAIRY 

Prévisions Hoogwegt

	Prix moyens É.-U.			Prix moyens UE			Prix moyens Océanie		
	\$/t	\$/lb	Tendance	\$/t	\$/lb	Tendance	\$/t	\$/lb	Tendance
Poudre de lait écrémé	3 460	1,57	Stable	3 700	1,68	Hausse	3 750	1,70	Hausse
Poudre de lait entier	4 300	1,95	Hausse	4 520	2,05	Hausse	4 075	1,85	Hausse
Beurre	4 960	2,25	Hausse	5 925	2,69	Stable	5 650	2,56	Hausse
Cheddar	3 970	1,80	Stable	4 600	2,09	Hausse	5 250	2,38	Hausse
Poudre de lactosérum	1 543	0,70	Hausse	1 350	0,61	Stable			
Lactose	880	0,40	Faible						

Prix É.-U. ex-works / y compris subvention CWT attendue, si applicable ; prix mondiaux indiqués FOB port principal ; EUR/USD : cette semaine 1 126 \$

Commentaire mondial

La production laitière mondiale est manifestement en train de se détériorer par rapport à ce qu'on a vu en début d'année. La Nouvelle-Zélande fait état d'un mois d'octobre décevant, avec un chiffre de -3,1 % d'une année sur l'autre en matière sèche laitière. On espère que novembre compensera cette perte, mais les premiers signes ne pointent pas dans cette direction. L'histoire se répète dans l'UE, avec une absence de croissance depuis le mois de mai. D'un autre côté, les États-Unis ont apporté une note positive en 2021, mais ils ont eux aussi subi un déclin en octobre, comme les autres grandes régions exportatrices. Cette croissance négative ou décevante est tout à fait remarquable, compte tenu des prix élevés à la ferme dans le monde entier. La raison exacte semble être une combinaison de restrictions environnementales et d'augmentation des prix des aliments pour animaux. Les prix élevés des aliments pour animaux semblent aussi à l'origine de la solide performance des importations en Chine. En effet, les coûts d'importation des aliments destinés aux exploitations laitières chinoises ont également grimpé en flèche. D'autres régions sont plutôt en deçà des chiffres habituels pour leurs importations. L'Asie du Sud-Est a subi des confinements sévères, et au Moyen-Orient, on achète juste au jour le jour depuis un certain temps, en raison des prix élevés. La question est de savoir quand, et dans quelle mesure, cette demande réapparaîtra.

Pour finir

Les perturbations continueront pendant une bonne partie de 2022

Les exportateurs continuent de ressentir la pression de la situation actuelle dans la chaîne d'approvisionnement, même si la plupart des problèmes concernent l'arrivée des marchandises. Comme l'explique un exportateur des États-Unis : « Un jour, vous avez un camion et pas de navire, le lendemain, un navire mais pas de camion. » Il est difficile d'essayer de tout coordonner le même jour. Et une augmentation de 30 jours du temps de transport de la Chine vers la côte Ouest des États-Unis a réduit le nombre de conteneurs disponibles pour l'agriculture.

Sur le plan économique, les compagnies maritimes ont intérêt à renvoyer des conteneurs vides en Asie pour accélérer la rotation des conteneurs, en les remplissant à nouveau d'autres biens de consommation à destination de l'Europe et des États-Unis, plutôt que d'envoyer le conteneur se faire remplir de produits agricoles. Le chargement de produits agricoles dans le conteneur pourrait ajouter cinq à sept jours au temps de transport global.

La Transportation Administration des États-Unis est intervenue pour limiter cette activité, mais elle a encore lieu. En outre, le coût du transport de marchandises des États-Unis ou de l'Europe

Le saviez-vous ?

Le Brexit a été désigné comme l'une des principales raisons du manque de chauffeurs de poids lourds au Royaume-Uni, où il en faudrait 100 000 de plus, ce qui contribue à la pénurie actuelle de carburant et d'énergie au Royaume-Uni.

Selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, le temps médian passé par un conteneur dans un port est en hausse de 11 % par rapport aux niveaux d'avant la pandémie.

Aux États-Unis, l'inflation a augmenté jusqu'à 5,4 % à la fin du mois de septembre, le niveau le plus élevé en 13 ans.

Les cours du pétrole brut West Texas

Hoogwegt Group

P.O. Box 6
6800 AA Arnhem
Amsterdamseweg 60
6814 CP Arnhem

The Netherlands
T: +31 (0)26 38 84 802
E: mail@hoogwegtgroup.com
I: www.hoogwegtgroup.com

Hoogwegt Horizons is a publication of
Hoogwegt Group. Information is gathered
from reliable sources but it cannot warrant the
accuracy of any of the data in the report. ©2021
Reproduction with permission only

DAIRY INGREDIENTS 
DAIRY PROTEINS 
CHEESE 
LIQUID DAIRY 



vers l'Asie a aussi fortement augmenté, et on ne voit guère de signes indiquant que la situation va changer. Ce coût, parallèlement à l'augmentation du temps de transport, a changé le calcul pour les acheteurs mondiaux de produits laitiers, car les prix au débarquement sont aujourd'hui plus élevés qu'il y a deux ans.

Plus que tout autre aspect, l'inventaire juste à temps a été remis en question. Pour lutter contre les retards dans la chaîne d'approvisionnement et les manques potentiels, les acheteurs mondiaux ont accumulé des stocks de sécurité plus importants qu'en 2019. Même s'il s'agissait d'une mesure judicieuse, elle a temporairement mis le système encore plus sous pression. Cependant, cette constitution de stocks a aussi stimulé le commerce mondial des produits laitiers et a probablement ajouté à la demande actuelle en produits laitiers, en soutenant et, dans certains cas, en augmentant les prix.

Ces changements ont amené beaucoup de gens à se demander si les acheteurs allaient réduire les stocks actuels, ce qui pourrait ralentir la demande en produits laitiers l'année prochaine. Compte tenu de la situation actuelle, il semble y avoir plus de chances que cela se produise à la fin de 2022 plutôt qu'au début de 2022.

Hoogwegt Group

P.O. Box 6
6800 AA Arnhem
Amsterdamseweg 60
6814 CP Arnhem

The Netherlands
T: +31 (0)26 38 84 802
E: mail@hoogwegtgroup.com
I: www.hoogwegtgroup.com

*Hoogwegt Horizons is a publication of
Hoogwegt Group. Information is gathered
from reliable sources but it cannot warrant the
accuracy of any of the data in the report. ©2021
Reproduction with permission only*

DAIRY INGREDIENTS 
DAIRY PROTEINS 
CHEESE 
LIQUID DAIRY 