

<https://www.pressegauche.org/Les-chaines-de-produits-de-base-et-les-crisis-ecologico-epidemiologiques>



# Les chaînes de produits de base et les crises écologico-épidémiologiques-é conomiques (II)



- International - Environnement -  
Date de mise en ligne : mardi 25 août 2020

---

Copyright © Presse-toi à gauche ! - Tous droits réservés

---

**Les nouveaux agents pathogènes générés involontairement par l'agro-business ne sont pas eux-mêmes des valeurs d'usage de matériaux naturels, mais plutôt des résidus toxiques du système de production capitaliste, repérables dans les chaînes de produits de l'agro-business dans le cadre d'un régime alimentaire mondialisé [25]. Pourtant, dans une sorte de « revanche » métaphorique de la nature telle que décrite pour la première fois par Engels et Lankester, les effets d'entraînement des catastrophes écologiques et épidémiologiques combinées introduites par les chaînes de produits mondiales actuelles et les actions de l'agro-business, donnant lieu à la pandémie Covid-19, ont perturbé l'ensemble du système de production mondial [26].**

28 juin 2020 tiré de : [A l'encontre](#)

Perturbation de la chaîne des produits de base et effet de fouet mondialisé

L'effet de confinement et de distanciation sociale, arrêtant la production dans des secteurs clés du globe, a ébranlé les chaînes d'approvisionnement et de valeur au plan international. Cela a généré un gigantesque « effet de fouet » qui s'est répercuté tant du côté de l'offre que de la demande dans les chaînes mondiales de produits de base [27]. En outre, la pandémie de Covid-19 s'est produite dans le contexte d'un régime mondial de capital financier monopolistique néolibéral qui a imposé une austérité mondiale, y compris sur la santé publique. L'adoption universelle de la production à flux tendus et de la concurrence basée sur ce temps (flux tendus) dans la réglementation des chaînes mondiales de produits de base a laissé les entreprises et les installations telles que les hôpitaux avec peu de stocks, un problème aggravé par le stockage urgent de certains biens de la part de la population [28].

Les chaînes mondiales actuelles de produits de base - ou ce que nous appelons les chaînes de valeur du travail - sont organisées principalement pour exploiter les coûts unitaires de main-d'oeuvre plus faibles (en tenant compte à la fois des coûts salariaux et de la productivité) dans les pays les plus pauvres du Sud, où la production industrielle mondiale est maintenant largement située. En 2014, les coûts unitaires de la main-d'oeuvre en Inde représentaient 37% du niveau des États-Unis, tandis que ceux de la Chine et du Mexique étaient respectivement de 46% et 43%. En Indonésie, les coûts unitaires de main-d'oeuvre étaient plus élevés, soit 62% du niveau américain [29]. Cela est dû en grande partie aux salaires extrêmement bas des pays du Sud, qui ne représentent qu'une petite fraction des niveaux de salaire des pays du Nord.

En attendant, la production indépendante réalisée selon les spécifications des multinationales, ainsi que la technologie de pointe introduite dans les nouvelles plates-formes d'exportation du Sud global, génère une productivité à des niveaux comparables dans de nombreux domaines à celle du « Nord global ». Il en résulte un système mondial intégré d'exploitation dans lequel les différences de salaires entre les pays du Nord et du Sud sont plus importantes que les différences de productivité, ce qui entraîne des coûts unitaires de main-d'oeuvre très bas dans les pays du Sud et génère d'énormes marges bénéficiaires brutes (ou surplus économique) sur le prix à l'exportation des marchandises en provenance des pays les plus pauvres.

Les énormes excédents économiques générés dans le « Sud global » sont comptabilisés dans la comptabilité du produit intérieur brut en tant que valeur ajoutée dans le Nord. Cependant, ils sont mieux compris comme une valeur captée du Sud. Tout ce nouveau système d'exploitation internationale associé à la mondialisation de la production constitue la structure profonde de l'impérialisme tardif du XXI<sup>e</sup> siècle. C'est un système d'exploitation/expropriation mondiale formé autour de l'arbitrage mondial du travail, qui a pour résultat une vaste fuite de la valeur générée des pays pauvres vers les pays riches.

Tout cela a été facilité par les révolutions dans le domaine des transports et des communications. Les coûts d'expédition ont chuté à mesure que les conteneurs d'expédition standardisés proliféraient. Les technologies de communication telles que les câbles à fibres optiques, les téléphones mobiles, l'Internet, le haut débit, l'informatique en nuage (cloud) et les vidéoconférences ont modifié la connectivité mondiale. Le transport aérien a permis de réduire les coûts des voyages rapides qui ont augmenté en moyenne de 6,5% par an entre 2010 et 2019 [30]. Environ un tiers des exportations américaines sont des commodités ou des produits intermédiaires pour des biens finaux produits ailleurs, comme le coton, l'acier, les moteurs et les semi-conducteurs [31]. Ces conditions en évolution rapide génèrent une structure d'accumulation internationale de plus en plus intégrée et hiérarchisée. De là est née la structure actuelle de la chaîne mondiale des produits de base. Il en est résulté la connexion de toutes les parties du globe au sein d'un système mondial d'oppression, une connectivité qui montre maintenant des signes de déstabilisation sous les effets de la guerre commerciale des États-Unis contre la Chine et les effets économiques mondiaux de la pandémie Covid-19.

La pandémie Covid-19, avec ses confinements et sa distanciation sociale, est « la première crise mondiale de la chaîne d'approvisionnement » [32]. Elle a entraîné des pertes de valeur économique, un chômage et un sous-emploi importants, l'effondrement des entreprises, une exploitation accrue, ainsi qu'une faim et des privations généralisées. Pour comprendre à la fois la complexité et le chaos de la crise actuelle, il est essentiel de savoir qu'aucun PDG d'une transnationale ne dispose d'une carte complète de la chaîne d'approvisionnement de la firme [33].

Habituellement, les centres financiers des firmes et les responsables des achats des entreprises connaissent leurs fournisseurs de premier rang, mais pas ceux de second rang (c'est-à-dire les fournisseurs de leurs fournisseurs), et encore moins ceux de troisième ou même de quatrième rang. Comme l'écrit Elisabeth Braw dans *Foreign Policy*, « Michael Essig, professeur de gestion de l'approvisionnement à l'université de la Bundeswehr de Munich, a calculé qu'une multinationale comme Volkswagen compte 5000 fournisseurs (les fournisseurs dits de premier rang), chacun d'eux ayant en moyenne 250 fournisseurs de deuxième rang. Cela signifie que l'entreprise compte en fait 1,25 million de fournisseurs - dont la grande majorité est inconnue ». De plus, cela exclut les fournisseurs de troisième rang. Lorsque la nouvelle épidémie de coronavirus s'est produite à Wuhan en Chine, on a découvert que cinquante et un mille entreprises dans le monde avaient au moins un fournisseur direct à Wuhan, tandis que cinq millions d'entreprises y avaient au moins un fournisseur de deuxième rang. Le 27 février 2020, alors que la perturbation de la chaîne d'approvisionnement était encore largement centrée sur la Chine, le World Economic Forum (WEF), citant un rapport de Dun & Bradstreet, a déclaré que plus de 90% des transnationales du classement de Fortune 1000 avaient un fournisseur de premier ou de second rang affecté par le virus [34].

Les effets du SRAS-CoV-2 ont rendu urgent pour les entreprises d'essayer de cartographier l'ensemble de leurs chaînes de produits de base. Mais cela est extrêmement complexe. Lorsque la catastrophe nucléaire de Fukushima s'est produite, on a découvert que la région de Fukushima produisait 60% des pièces automobiles essentielles au monde, une grande partie des produits chimiques pour batteries au lithium et 22% des plaquettes de silicium de trois cents millimètres, toutes essentielles à la production industrielle. Des tentatives ont été faites à cette époque par certaines firmes monopolistiques pour cartographier leurs chaînes d'approvisionnement. Selon la *Harvard Business Review*, « les dirigeants d'un fabricant japonais de semi-conducteurs nous ont dit qu'il a fallu une équipe de 100 personnes pendant plus d'un an pour cartographier les réseaux d'approvisionnement de l'entreprise jusqu'aux sous-niveaux après le tremblement de terre et le tsunami [et la catastrophe nucléaire de Fukushima] en 2011 » [35].

Face à des chaînes de produits de base dont de nombreux maillons sont invisibles et qui se brisent en de nombreux endroits, les firmes sont confrontées à des interruptions et des incertitudes dans ce que Marx appelait la « chaîne des métamorphoses » dans la production, la distribution et la consommation de produits matériels, couplées à des changements erratiques dans la demande globale de l'offre. L'ampleur de la pandémie de coronavirus et ses conséquences sur l'accumulation mondiale sont sans précédent, les coûts économiques mondiaux ne cessant d'augmenter. Fin mars, quelque trois milliards de personnes sur la planète se trouvaient en mode de confinement ou de distanciation sociale [36]. La plupart des entreprises n'ont pas de plan d'urgence pour faire face aux multiples

ruptures de leurs chaînes d'approvisionnement [37]. L'ampleur du problème s'est manifestée dans les premiers mois de 2020 par des dizaines de milliers de déclarations de force majeure, commençant d'abord en Chine puis se propageant ailleurs, où divers fournisseurs indiquent qu'ils sont incapables d'exécuter des contrats en raison d'événements extérieurs extraordinaires. Ces déclarations s'accompagnent de nombreuses « navigations à vide » pour des voyages réguliers de cargos qui sont annulés, les marchandises étant bloquées en raison d'une défaillance de l'offre ou de la demande [38]. Début avril, la National Retail Federation des États-Unis a indiqué qu'en mars 2020, les expéditions de conteneurs de 6,1 mètres sur des navires ont atteint leur niveau le plus bas depuis cinq ans, et que les expéditions devraient chuter beaucoup plus rapidement à partir de ce moment [39]. Les vols de passagers aériens dans le monde entier ont diminué d'environ 90%, ce qui a conduit les principales compagnies aériennes américaines à utiliser « les soutes et les cabines de leurs avions [afin de les « rediriger »] vers les vols de fret, en enlevant souvent les sièges et en utilisant les rails vides pour sécuriser le fret » [40].

Selon les estimations faites début avril par l'Organisation mondiale du commerce (OMC), les retombées économiques de la pandémie Covid-19 entraîneraient une baisse du commerce mondial annuel, en 2020, de 13% dans le scénario le plus optimiste, et de 32% dans le scénario le plus pessimiste. Dans ce dernier cas, l'effondrement du commerce mondial équivaldrait en un an à ce qui s'est passé lors de la Grande Dépression des années 1930 sur une période de trois ans [41].

Les effets désastreux de la perturbation des chaînes d'approvisionnement mondiales pendant la pandémie ont été particulièrement évidents en ce qui concerne les équipements médicaux. Premier [qui connecte plus de 4000 hôpitaux et des dizaines de milliers de fournisseurs], l'une des principales organisations d'achat général pour les hôpitaux aux États-Unis, a indiqué qu'elle achète normalement jusqu'à vingt-quatre millions de masques N95 par an pour ses fournisseurs et organisations de soins de santé membres, alors que rien qu'en janvier et février 2020, ses membres en ont utilisé cinquante-six millions. Fin mars, Premier commandait 110 à 150 millions de ce type de masques, alors que ses organisations membres, telles que les hôpitaux et les maisons de retraite, ont indiqué, lors de l'enquête, qu'elles avaient à peine plus d'une semaine de réserve. La demande de masques médicaux est montée en flèche alors que l'offre mondiale était gelée [42]. Les kits de test Covid-19 étaient également en pénurie chronique au niveau mondial jusqu'à ce que la Chine relance sa production fin mars [43].

De nombreux autres produits sont également frappés par la pénurie, tandis que dans le chaos général, les entrepôts débordent de marchandises, comme les vêtements de mode, pour lesquelles la demande a chuté. Dans le monde de la production juste à temps et de la concurrence basée sur ce juste à temps, les stocks sont généralement réduits au minimum pour diminuer les coûts. Sans relâche, l'industrie automobile et de nombreuses chaînes d'approvisionnement de détail aux États-Unis risquent de connaître une pénurie chronique d'ici début mai. Comme l'a déclaré Peter Hasenkamp, qui a dirigé la stratégie de la chaîne d'approvisionnement de Tesla [voiture électrique] et qui est maintenant responsable des achats pour Lucid Motors, une start-up de voitures électriques : « Il faut 2500 pièces pour construire une voiture, mais seulement une pour ne pas le faire. » Les kits de test Covid-19 étaient rares aux États-Unis, en partie à cause d'une pénurie d'écouvillons [44]. A la mi-avril 2020, 81% des entreprises manufacturières mondiales connaissaient des pénuries d'approvisionnement, comme en témoigne l'augmentation de 44% des déclarations de force majeure en mars par rapport au début de l'année précédant l'émergence du nouveau coronavirus, et l'augmentation de 38% des arrêts de production. Il en résulte non seulement des pénuries matérielles mais aussi une crise de trésorerie et donc une énorme « flambée des risques financiers » [45].

Pour les transnationales actuelles, qui se soucient peu des valeurs d'usage qu'elles vendent à condition de générer une valeur d'échange, le véritable impact économique de la rupture des chaînes d'approvisionnement est leur effet sur les chaînes de valeur, c'est-à-dire sur les flux de valeur d'échange. Bien que les effets de la perturbation de l'offre mondiale sur la valeur totale ne seront pas connus avant un certain temps, les pertes de valeur subies par les firmes donnent une indication de la crise que cela génère pour l'accumulation. Des centaines de firmes, dont des sociétés telles que Boeing, Nike, Hershey, Sun Microsystems et Cisco, ont été confrontées à des perturbations critiques de la chaîne des produits de base au cours des deux dernières décennies. Des études basées sur quelque huit cents cas

ont montré que l'effet moyen pour les entreprises d'une telle perturbation de la chaîne d'approvisionnement comprend : « une baisse de 107% des résultats d'exploitation ; 114% de baisse de la rentabilité des ventes ; 93% de recul de la rentabilité des actifs ; 7% de déclin de la croissance des ventes ; 11% de croissance des coûts ; et 14% de croissance des stocks », les effets négatifs durant normalement deux ans. La même recherche indique que « les entreprises souffrant de perturbations de la chaîne d'approvisionnement enregistrent des rendements boursiers de 33 à 40% inférieurs à ceux de leurs benchmarks industrielles sur une période de trois ans qui commence un an avant la date d'annonce de la perturbation et se termine deux ans après. En outre, la volatilité du prix des actions dans l'année qui suit la perturbation est de 13,50% supérieure à celle de l'année précédant la perturbation » [46].

Bien que personne ne sache comment tout cela va se terminer dans la phase présente, même dans le cas d'une entreprise individuelle, le capital a toutes les raisons de craindre les conséquences pour la valorisation et l'accumulation. Partout, la production baisse et le chômage/sous-emploi augmente en flèche, les firmes se séparant de travailleurs qui, aux États-Unis, sont laissés à eux-mêmes. Les firmes sont maintenant dans une course pour rétablir leurs chaînes de produits de base et pour fournir un semblant de stabilité dans ce qui semble être une crise mondialisée. De plus, la rupture de toute la chaîne des métamorphoses impliquées dans l'arbitrage mondial du travail menace d'engendrer un effondrement financier dans une économie mondiale encore caractérisée par la stagnation, l'endettement et la financiarisation.

Parmi les vulnérabilités exposées, la plus importante est ce que l'on appelle le financement de la chaîne d'approvisionnement, qui permet aux entreprises de différer les paiements aux fournisseurs, avec l'aide du financement bancaire. Selon le Wall Street Journal, certaines entreprises ont des obligations de financement de la chaîne d'approvisionnement qui éclipsent leur dette nette déclarée. Ces dettes envers les fournisseurs sont vendues par d'autres institutions financières sous forme d'obligations à court terme. Credit Suisse possède de telles obligations qui sont dues par de grandes entreprises américaines telles que Kellogg et General Mills. Avec la perturbation générale des filières de produits de base, cette chaîne financière complexe, qui est elle-même l'objet de spéculation, se trouve elle-même intrinsèquement en mode crise, ce qui crée des vulnérabilités supplémentaires dans un système financier déjà fragile [47]. (Article publié par la Monthly Review le 1er juin 2020 ; traduction rédaction A l'Encontre. Nous publions ici la seconde partie de cette contribution - voir la première partie parue le 27 juin. La troisième sera publiée demain.)

John Bellamy Foster, éditeur de la Monthly Review est l'auteur de nombreux ouvrages connus. Nous citerons ici son dernier, publié en juin 2020 : *The Return of Nature. Socialism and Ecology*. Intan Suwandi est l'auteur de l'ouvrage *Value Chains. The New Economic Imperialism* (Ed. The Monthly Review Press, 2019).

### Notes

25. Wallace, *Big Farms Make Big Flu*, 61. On the significance of the concepts of the residual and residues for dialectics, see J. D. Bernal, "Dialectical Materialism," in *Aspects of Dialectical Materialism*, ed. Hyman Levy et al (London : Watts and Co., 1934), 103-4 ; Henri Lefebvre, *Metaphilosophy* (London : Verso, 2016), 299-300.

26. Karl Marx and Frederick Engels, *Collected Works*, vol. 25 (New York : International Publishers, 1975), 460-61 ; Lankester, *The Kingdom of Man*, 159.

27. Matt Leonard, "What Procurement Managers Should Expect from a Bullwhip on Crack," *Supply Chain Dive*, March 26, 2020.

28. On time-based competition and just-in-time production, see "What Is Time-Based Competition," Boston Consulting Group.

## **Les chaînes de produits de base et les crises écologico-épidémiologiques-économiques (II)**

---

29. Suwandi, Value Chains, 59-61 ; John Smith, Imperialism in the Twenty-First Century (New York : Monthly Review Press, 2016).
30. Walden Bello, "Coronavirus and the Death of 'Connectivity,'" Foreign Policy in Focus, March 22, 2020 ; "Annual Growth in Global Air Traffic Passenger Demand from 2006 to 2020," Statista, accessed April 22, 2020.
31. Shannon K. O'Neil, "How to Pandemic Proof Globalization," Foreign Affairs, April 1, 2020.
32. Stefano Feltri, "Why Coronavirus Triggered the First Global Supply Chain Crisis," Pro-Market, March 5, 2020.
33. Elisabeth Braw, "Blindsided on the Supply Side," Foreign Policy, March 4, 2020.
34. Francisco Betti and Per Kristian Hong, "Coronavirus Is Disrupting Global Value Chains. Here's How Companies Can Respond," World Economic Forum, February 27, 2020 ; Braw, "Blindsided on the Supply Side."
35. Braw, "Blindsided on the Supply Side" ; Thomas Y. Choi, Dale Rogers, and Bindiya Vakil, "Coronavirus is a Wake-Up Call for Supply Chain Management," Harvard Business Review, March 27, 2020.
36. "Nearly 3 Billion People Around the Globe Under COVID-19 Lockdowns," World Economic Forum, March 26, 2020.
37. Lizzie O'Leary, "The Modern Supply Chain Is Snapping," Atlantic, March 19, 2020.
38. Choi et. al., "Coronavirus is a Wake-Up Call for Supply Chain Management" ; Willy Shih, "COVID-19 and Global Supply Chains : Watch Out for Bullwhip Effects," Forbes, February 21, 2020.
39. "Estimated March Imports Hit Five Year-Low, Declines Expected to Continue Amid Pandemic," National Retail Federation, April 7, 2020.
40. Emma Cosgrove, "FAA Offers Safety Guidance for Passenger Planes Ferrying Cargo," Supply Chain Dive, April 17, 2020.
41. "Trade Set to Plunge as COVID-19 Pandemic Upends Global Economy," World Trade Organization, April 8, 2020 ; S. L. Fuller, "WTO : 2020 Trade Levels Could Rival the Great Depression," Supply Chain Dive, April 9, 2020.
42. Deborah Abrams Kaplan, "Why Supply Chain Data is King in the Coronavirus Pandemic," Supply Chain Dive, April 7, 2020 ; O'Leary, "The Modern Supply Chain Is Snapping" ; Chad P. Bown, "COVID-19 : Trump's Curbs on Exports of Medical Gear Put Americans and Others at Risk," Peterson Institute for International Economics, April 9, 2020 ; Shefali Kapadia, "From Section 301 to COVID-19," Supply Chain Dive, March 31, 2020.
43. Finbarr Bermingham, Sidney Leng, and Echo Xie, "China Ramps Up COVID-19 Test Kit Exports Amid Global Shortage, as Domestic Demand Dries Up," South China Morning Post, March 30, 2020.
44. Kapadia, "From Section 301 to COVID-19" ; "Companies' Supply Chains Vulnerable to Coronavirus Shocks," Financial Times, March 8, 2020 ; Bermingham, Leng, and Xie, "China Ramps Up COVID-19 Test Kit Exports."

45. "COVID-19 : Where Is Your Supply Chain Disruption ?," Future of Sourcing, April 3, 2020.

46. Thomas A. Foster, "Risky Business : The True Cost of Supply-Side Disruptions," Supply Chain Brain, May 1, 2005 ; Kevin Hendricks and Vinod R. Singhal, "The Effect of Supply Chain Disruptions on Long-Term Shareholder Profitability, and Share Price Volatility," June 2005, available at <http://supplychainmagazine.fr>.

47. "Supply-Chain Finance is New Risk in Crisis," Wall Street Journal, April 4, 2020 ; "CNE/CIS Trade Finance Survey 2017," BNE Intellinews, April 3, 2017.