

La crise de la supply chain ne se limite pas à la congestion des ports

Les chaînes d'approvisionnement mondiales ont été confrontées à plusieurs perturbations majeures en 2021 et la congestion portuaire n'est que l'une d'entre elles. Les perturbations du calendrier des navires, avec des augmentations allant jusqu'à 45 % du taux de retournement des conteneurs, l'allongement des temps de transit et l'augmentation des navigations à vide, font partie des facteurs sous-jacents à l'origine des retards d'expédition et des perturbations de la chaîne d'approvisionnement mondiale.

Ces mesures ont été suivies et analysées par project44, la première plateforme mondiale de visibilité des conteneurs.

« Bien que les perturbations actuelles de la chaîne d'approvisionnement aient été largement attribuées à la congestion des ports, nous avons suivi quelques autres paramètres corrélés qui contribuent à cette crise mondiale sans précédent », explique **Josh Brazil, vice-président de Data Insights chez project44.**

« En regardant les futurs programmes de navigation en blanc, il ne semble pas y avoir d'amélioration immédiate à l'horizon et nous ne voyons pas la situation s'améliorer avant la fin du Nouvel An lunaire en 2022, lorsque la Chine fermera ses portes pendant environ deux semaines. Dans le même temps, il faut garder à l'esprit qu'environ 60 à 70 000 conteneurs devraient entrer en service vers la mi-2022 et qu'un grand nombre des nouvelles commandes de navires seront sur l'eau vers le milieu ou la fin de 2023 », a ajouté Brazil.

Renversements de conteneurs

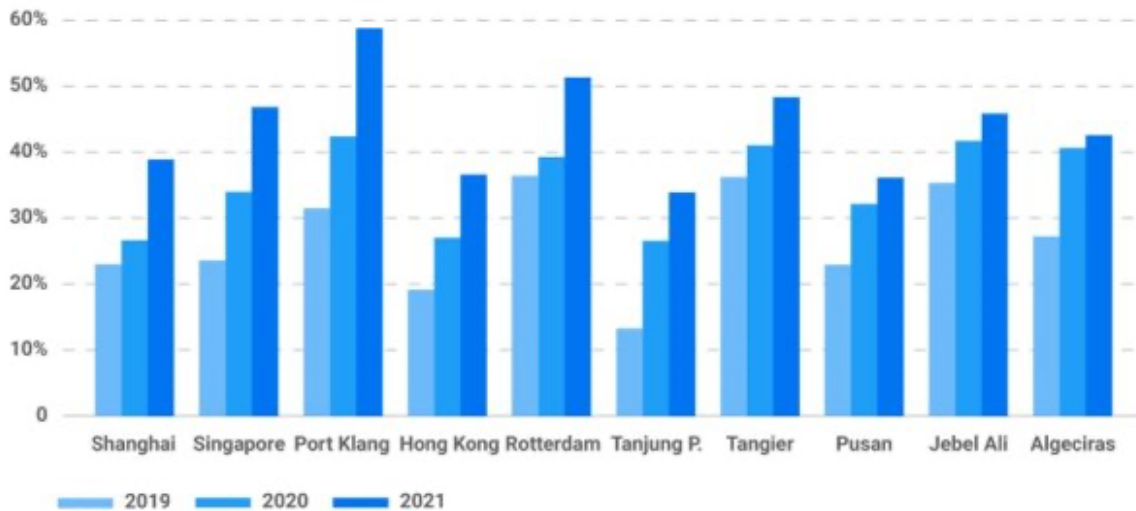
Le mouvement mondial des conteneurs a été considérablement affecté par un nombre croissant de conteneurs roulés et retardés à travers les principaux hubs de transbordement dans le monde.

« Les ports n'ont jamais été conçus pour être des installations de stockage et, dans la plupart des cas, la durée moyenne de séjour des conteneurs en transbordement était de cinq jours maximum », a déclaré **M. Brazil.**

Une carte de données sur trois ans des conteneurs de transbordement uniquement, analysée par project44, montre le ratio des renversements de conteneurs dans les principaux ports entre 2019 et 2021.

Transshipment Container Rollovers

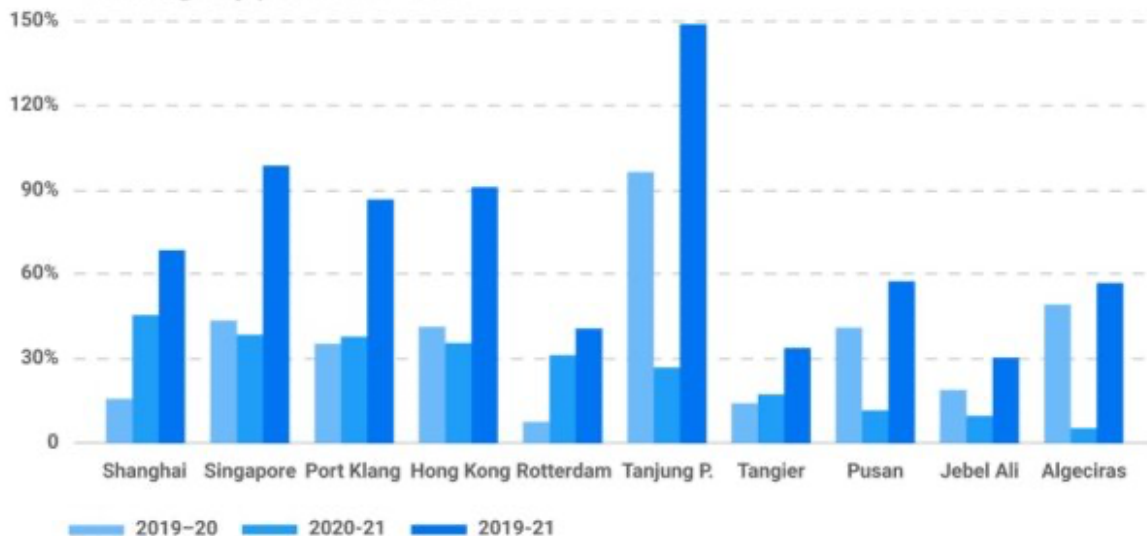
% by port 2019–2021



© 2021 source: project44

Change of Transshipment Container Rollovers

% Change by port 2019–2021



© 2021 source: project44

Parmi les principaux ports de transbordement pris en compte dans l'analyse :

- **Port Klang** a enregistré le pourcentage de roulement le plus élevé 58,45% en 2021, ce qui représente une augmentation de 37,94% par rapport à 2020.
- **Shanghai** a enregistré 38,66% de rotations en 2021, soit une augmentation de 45,22% par rapport aux rotations de 2020.
- **Algeciras, Jebel Ali, Pusan, Tanjung Pelepas, Hong Kong et Singapour** ont tous enregistré un pourcentage plus élevé de renouvellements en 2021 par rapport à 2020, mais le pourcentage de changement était inférieur à celui de 2019-2020.

- Du côté européen, Rotterdam a montré une augmentation avec des rollovers passant de 38,95% en 2020 à 51,00% en 2021, soit une augmentation de 30,94% par rapport à la variation de 7,42% en 2019-2020.

« L'augmentation des roulements dans les principaux ports de transbordement du monde entier est un facteur inquiétant en termes de fiabilité des horaires », déclare **Josh Brazil**. « Cela signifie une incertitude continue en matière de calendrier, des augmentations constantes et des retards dans les délais de livraison des cargaisons. »

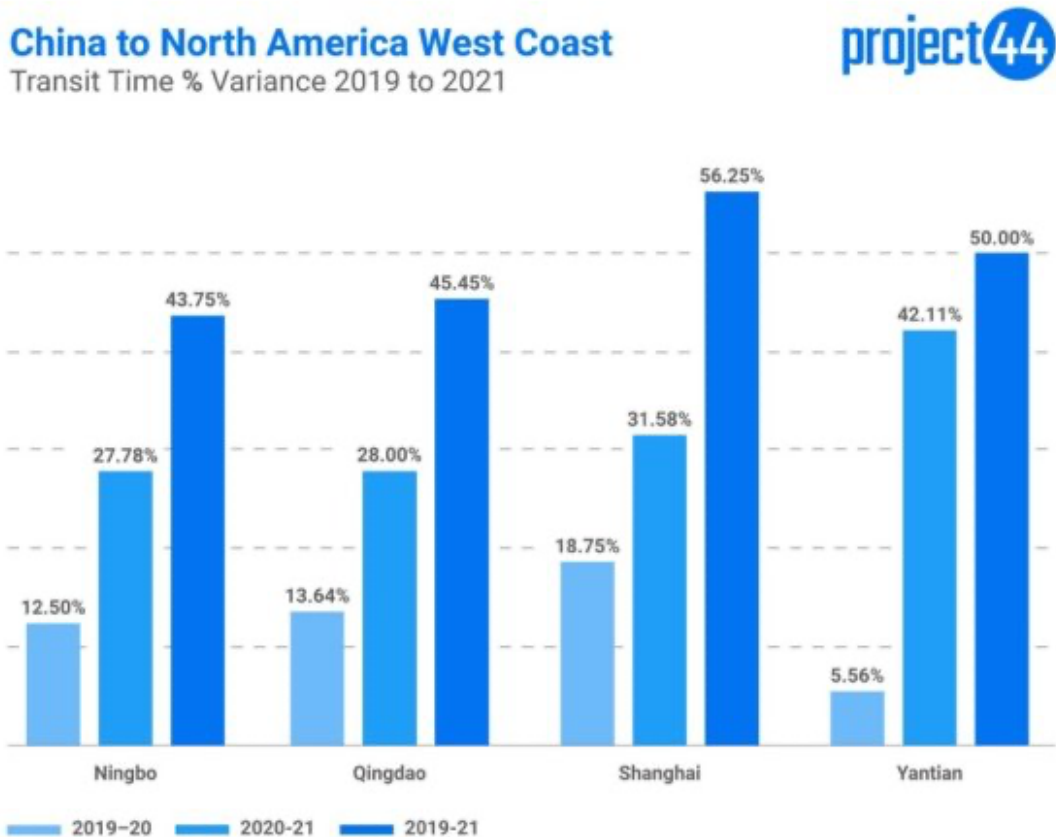
Avertissement : Les pourcentages de rollover sont basés sur le pourcentage de conteneurs qui ont été chargés sur un navire autre que le navire initialement prévu. Les rollovers peuvent se produire pour diverses raisons et ces chiffres ne sont pas nécessairement corrélés à la qualité des opérations du transporteur ou du port concerné.

Temps de transit

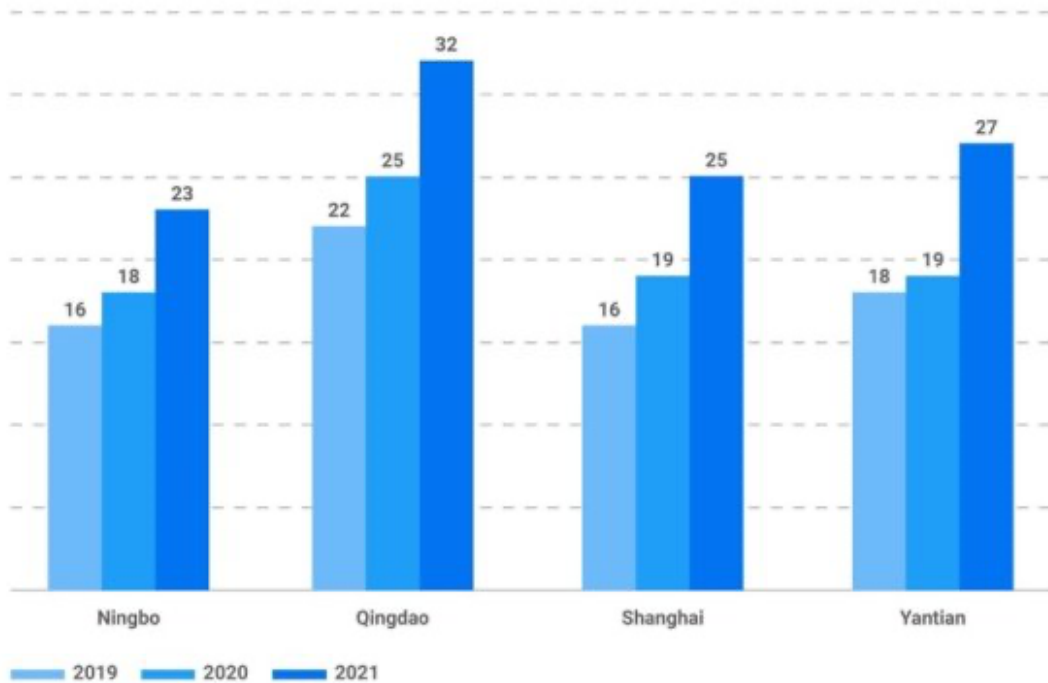
Selon les données de project44, le temps de transit des conteneurs a également augmenté de manière drastique entre 2019 et 2021 pour les principaux corridors de la Chine vers la côte ouest de l'Amérique du Nord et de la Chine vers l'Europe.

Dans cette analyse, le temps de transit désigne le temps nécessaire à un conteneur chargé sur un navire dans un port de chargement (PoC) pour atteindre le port de déchargement (PoD).

Si l'on compare les principaux ports chinois à la côte ouest de l'Amérique du Nord, c'est à Yantian que l'on observe la plus forte variation en pourcentage du temps de transit, avec une augmentation de 42,11 % en 2021 par rapport aux niveaux de 2020, tandis que Ningbo enregistre la plus faible augmentation en pourcentage, avec 27,78 %.



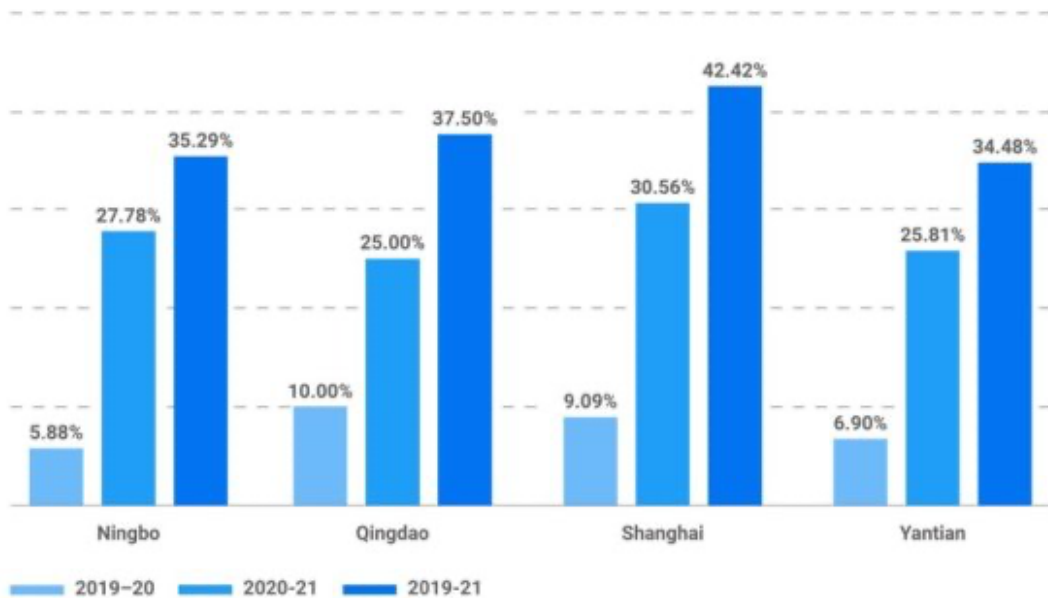
China to North America West Coast Transit Time Days Comparison 2019 to 2021



© 2021 source: project44

Par rapport aux niveaux de 2019, les augmentations du temps de transit en 2021 étaient toutes supérieures à 40 %, ce qui est significatif compte tenu des supply chains déjà sous tension.

Sur le service vers l'Europe, Shanghai a connu la plus forte augmentation en pourcentage du temps de transit, soit 30,56% en 2021 par rapport aux niveaux de 2020. Qingdao a connu la plus faible augmentation en pourcentage, soit 25%.



© 2021 source: project44

Par rapport aux niveaux de 2019, les augmentations du temps de transit en 2021 étaient toutes supérieures à 35 %, ce qui est significatif car cela contribue fortement aux retards d'expédition, au point que les consommateurs ne reçoivent pas les produits désirés en temps voulu.

Navigations à vide

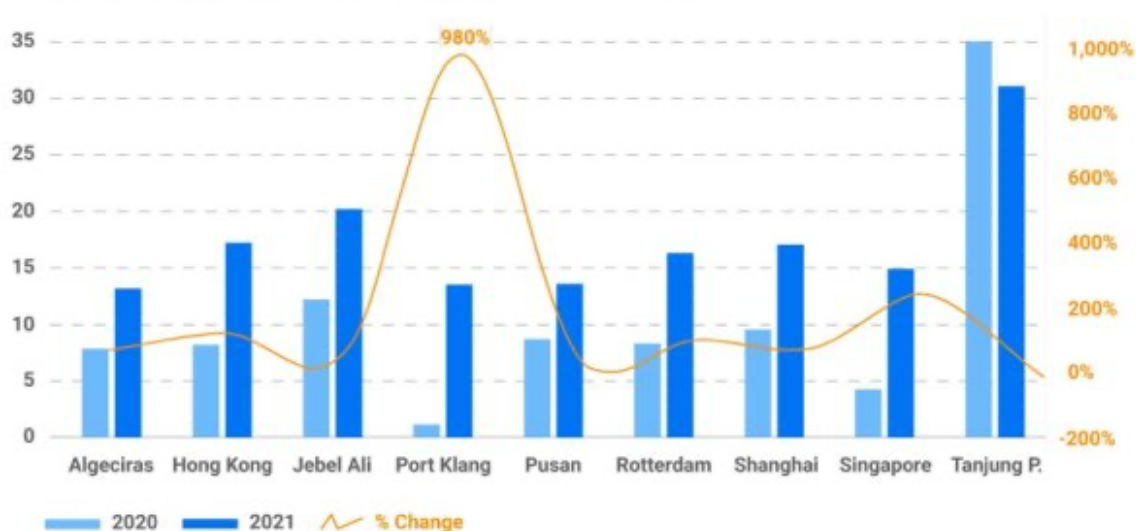
Les départs à vide sont un autre facteur important qui a un impact sur les roulements de conteneurs. Josh Brazil l'explique : « *Les départs à vide sont un facteur clé de la perturbation du réseau. Le nombre de conteneurs restant dans les ports de transbordement sur des navires "balayeurs" a faussé l'équilibre du réseau mondial.* »

Dans cette analyse, on parle de navigation à vide lorsqu'un navire qui doit faire escale dans un port spécifique saute ce port.

Les données recueillies par project44 montrent une augmentation du nombre de navires qui ne font pas escale dans les ports prévus, laissant derrière eux des centaines de milliers de conteneurs et des millions d'expéditions, ce qui accroît la pression non seulement sur les consommateurs, mais aussi sur les terminaux à conteneurs et sur le personnel.

Blank Sailings by Port

Number of Vessels and % Change 2020 – 2021



© 2021 source: project44

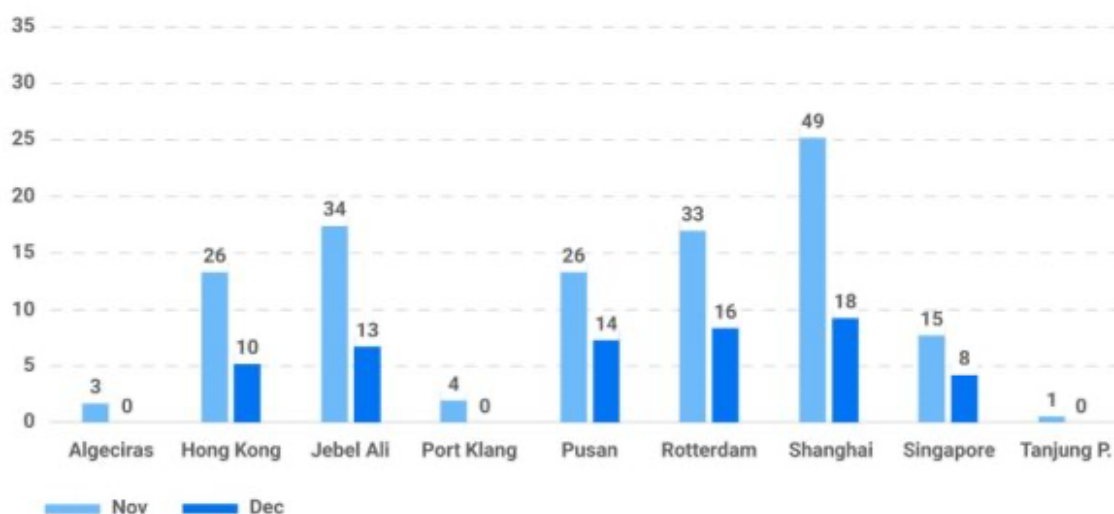
Tanjung Pelepas, en Malaisie, a enregistré le plus grand nombre de navigations à blanc en 2021, à savoir 31, ce qui représente une légère amélioration par rapport aux 35 de 2020. Ce chiffre reste élevé, puisqu'il correspond à une moyenne d'environ trois navires par mois qui quittent le port.

La plus forte augmentation du nombre de départs sans escale a toutefois été enregistrée à Port Klang, avec 13,5 départs sans escale en 2021, contre 1,25 en moyenne en 2020 pour les mêmes services. Il s'agit d'une augmentation considérable de 980 % par rapport à 2020.

Selon l'analyse des programmes de navigation des transporteurs effectuée par project44, la tendance à l'absence de navigations semble se poursuivre en novembre et décembre 2021, avec jusqu'à 50 navigations blanches sur certaines lignes.

Announced Potential Blank Sailings

Number of Vessels November and December 2021



© 2021 source: project44

« Les départs à vide ont eu des conséquences plus importantes pour les services d'apport, les petits ports et les marchés difficiles à desservir tels que l'Irak et l'Indonésie. Les marchés d'exportation aux États-Unis et en Europe ont été paralysés à cause de ces traversées vides, car les transporteurs ne saisissent pas les occasions de repositionner les conteneurs vides vers l'Asie, où ils sont très demandés », commente Josh Brazil.

« Nous avons constaté que les transporteurs sont cependant à la recherche d'opportunités de service où ils pourraient éventuellement obtenir 2 ou 3 navires supplémentaires sur le commerce Est-Ouest pour le repositionnement des vides, car il serait préférable pour eux de déplacer les vides plutôt que de les utiliser pour les exportations, car beaucoup de ces exportations concernent des marchandises à bas prix qui immobilisent l'équipement », a ajouté M. Brazil.

Avertissement : Les données référencées dans ce communiqué proviennent de la plateforme de visibilité du fret de project44, basée sur les indicateurs logistiques suivis par la plateforme. Les échantillons de données référencés n'incluent pas toutes les données de mouvement de fret suivies par d'autres entités. Les données de la plateforme de project44 reflètent une taille d'échantillon statistiquement significative pour tirer des conclusions.

A propos de project44

project44 est une plateforme de visibilité avancée pour les expéditeurs et les prestataires de services logistiques. project44 connecte, automatise et fournit une visibilité sur les processus de transport clés afin d'accélérer la prise de conscience et de réduire le temps nécessaire pour transformer cette prise de conscience en actions.