

LES TRANSPORTS

❖ Les Incoterms (International Commercial Terms)

Il gère les transferts de risque et de frais pendant le transport. Ils se répartissent en 4 familles.

⇒ *La famille E*

EXW : Exworks, sortie d'usine

⇒ *La famille F*

FCA : Franco Carrier, remis au transporteur

FAS : Free Along Side Ship, remis sur le quai à côté du bateau

FOB : Free On Board, remis sur le bateau (couvre les manutentions portuaires – liners terms)

⇒ *La famille C*

CFR : Cost and Freight, coût et fret (transport principal)

CIF : Cost Insurance and Freight

CPT : Carriage Paid To, transport payé jusqu'à

CIP : Carriage Insurance Paid To

CFR + CIF : transport maritime

CPT + CIP : transport air, route, fer

⇒ *La famille D*

DES : Delivered Ex Ship, marchandises livrées sur le bateau

DEQ : Delivered Ex Quay, livrées sur le quai

DDU : Delivered Duties Unpaid, livrées taxes non payées (à la charge de l'acheteur)

DDP : Delivered Duties Paid, taxes à la charge du vendeur (possibilité DDP Ex VAT – value added taxes)

DAF : Delivered At Frontier

Un incoterm doit toujours être suivi de son lieu de destination.

La prise de risque est définie comme celui qui va se faire indemniser. Dans les groupes E et F, le transfert de risque est égal au transfert de frais. Pour le groupe C, le vendeur paie dans tous les cas le transport principal, quelque fois l'assurance, mais ne supporte en aucun le risque FOB. Dans le groupe D, le vendeur n'est libéré de sa responsabilité que lorsque les marchandises arrivent au lieu de destination précisée par l'incoterm.

❖ **Les modes de transport**

	MER	AIR	ROUTE	FER
Avantages	-fret avantageux -quantité élevée -possibilité de stockage gratuite pendant 60 jours -livraison dans le monde entier	-rapide -sécurisé -manutention moins chère -emballage - cher -délais de paiement + court	-livraison « porte à porte » -délais relativement rapide	-pas cher -sécurisé -emballage - coûteux -adapté aux tonnages et volumes importants
Inconvénients	-long -insécurité des marchandises dans le port -encombrement de la zone portuaire -assurance + chère	-coût du fret élevé -capacité limitée -certaines marchandises sont interdites (marchandises dangereuses, à faible VA)	-insécurité -risque d'accident -distance moyenne	-limite du réseau ferroviaire -transport lent -inadapté au courte distance -obligation de remplir les wagons
Nom contrat	-connaissance -bill of lading -B/L Possibilité de faire un connaissance en prenant compte des pré et post acheminement	-lettre de transport aérien -LTA -AWB	LVI / CMR On parle de feuille de route en intra-communautaire	-lettre de voiture internationale -LVI / CIM
Propriétés	-valeur de preuve -transfert la propriété de la marchandise -négociable -transférable par simple endossement	Attestation de prise en charge de la marchandise	Attestation de prise en charge de la marchandise	Seul fait fois le timbre de péage

Au niveau de l'indemnisation :

- Tous les transporteur ont des conditions générales d'exonération de leur responsabilité. Toutes les indemnisations sont plafonnées. Pour lever ces plafonds, il faut faire une déclaration de valeur au départ de la marchandise.
- Les indemnités sont le plus souvent exprimées en DTS (droit de tirages spéciaux)

❖ L'emballage

Il peut être en vrac, en conventionnel ou en conteneur.

En conteneur, il y a 4 modalités d'expéditions :

- LCL/LCL : plusieurs fournisseurs/plusieurs clients (groupage/dégroupage)
- FCL/FCL : un fournisseur/un client
- FCL/LCL : un fournisseur/plusieurs clients
- LCL/FCL : plusieurs fournisseurs/un client

FCL : full container load

LCL : less than a container load

❖ Tarification

⇒ *Le transport maritime*

$$1 \text{ t} = 1 \text{ m}^3$$

Il existe deux types de tarification : en conteneur et en conventionnel

◆ envoi en conventionnel :

Les tarifs sont exprimés pour une relation port à port en \$/Unité Payante (UP). Il s'agit soit de la tonne, soit du volume, toujours à l'avantage du transporteur. Le fret comprend un nombre plus ou moins grand de liner terms.

Sur ce fret, on calcule des surcharges :

1. BAF : Bunker Adjustment Factor. Elles servent à compenser les prix du combustible.
2. CAF : Currency Adjustment Factor. Les CAF sont destinées à compenser les variations de la monnaie. Ils se calculent sur les fret ajustés = $(\$/UP + BAF) \times \text{taux CAF}$
3. War Risk : forfait
4. Colis lourd : surcharge permanente à partir de 10 tonnes
5. Colis long : surcharge permanente à partir de 12 mètres

◆ envoi en conteneur :

- si l'envoi est en FCL : tarif à la boîte, c'est à dire au conteneur, qui comprend la location, l'empotage/dépotage, frais d'embarquement et fret principal
- si l'envoi est en LCL : tarif d'approche, frais de groupage, CSC (container service charge), taux de fret en UP, fret en THC (terminal handling charge)

⇒ Le transport aérien

$$1 \text{ t} = 6 \text{ m}^3$$

Il existe 4 types de tarifications :

◆ Tarif général :

Il est conçu par tranche de poids pour une relation aéroport/aéroport et indique un prix de transport au kilo. Il fait intervenir un rapport poids/volume de la marchandise. Ce rapport va permettre de déterminer des kilos équivalents. Le poids taxable est toujours choisi à l'avantage du transporteur et sera défini par le poids réel ou le poids équivalent.

La dégressivité du tarif aérien autorise le chargeur à faire jouer la règle du payant pour. Elle consiste à payer pour la tranche de poids juste supérieure à celle réelle afin de faire bénéficier le client d'un coût de transport moindre.

Exemple :

Poids réel brut : 280 kg

Volume : 1,4 m³

Poids équivalent : $1,4/6 = 0,233 \text{ t}$ soit 233 kg

Poids taxable : 280 kg

Payant pour :

< 45 kg : 4€/kg

45 à 100 kg : 3,5€/kg

100 à 300 kg : 3€/kg

300 à 500 kg : 2,7€/kg

Fret : $280 \times 3 = 840 \text{ €}$

PP : $300 \times 2,7 = 810 \text{ €}$

J'envoie 280 kg mais je paie pour 300 kg soit 810€.

- ◆ ULD (Unit Load Device) : prix au conteneur, à l'igloo ou à la palette.
- ◆ Les corates
- ◆ Les spéciaux

⇒ Le transport routier

$$1 \text{ t} = 3 \text{ m}^3$$

Le principe général est celui de la libre négociation. On utilise aussi le rapport poids/volume selon le même principe que l'aérien. Lorsque la route est le transport principal, on peut aussi utiliser la règle du payant pour.

Document proposé par :



<http://www.marketing-etudiant.com>