

Transport maritime

Définitions des taux de fret et des surcharges portuaires

Définition des taux de fret maritime

Dès l'abolition des conférences en Europe fin 2008, les armateurs sont devenus libres de fixer leurs tarifs dans le respect des règles de concurrence. Pour déterminer son prix, le transporteur calcule le coût à la cellule (slot), soit, sur un porte-conteneurs, l'emplacement d'une boîte de 20 pieds. Pour cela, il considère les frais de fonctionnement du navire – capital, équipage, assurances, combustible – et les coûts inhérents à la route desservie – frais de passage portuaire, coûts éventuels de canaux...

Le taux de fret dépend également des « Liner terms », c'est-à-dire les conditions d'un transport maritime de ligne régulière. Ils permettent de déterminer la part des frais de manutention portuaire incluse dans le taux de fret. Celle-ci est définie par des expressions telles que « de quai à quai », « de bord à sous palan » ou « de bord à quai » pour le fret conventionnel ou roulant. Les Liner terms généralement appliqués aux conteneurs sont « CY/CY », soit de terminal à conteneurs à terminal à conteneurs (Container Yard), « Free in/Free out », ce qui signifie que toute manutention est exclue du taux de fret, ou une combinaison des deux : « CY/Free out » et « Free in/CY ».

Les opérations de manutention non comprises dans les Liner terms et donc non couvertes par le fret sont les THC (Terminal Handling Charges), qui sont facturées en plus par l'armateur. C'est ce dernier qui détermine leur application et leur montant.

Les armateurs peuvent compléter le taux de fret en fonction de deux facteurs liés, en principe: le BAF (Bunker Adjustment Factor) pour couvrir les fluctuations du prix du carburant et CAF (Currency Adjustment Factor) pour couvrir celles du dollar et le risque de change induit. D'autres surcharges non comprises dans les frets peuvent venir gonfler la facture du chargeur.

Surcharges tarifaires maritimes

Il s'agit des frais perçus par les armateurs en supplément du tarif négocié et qui dépendent de la conjoncture ou d'un contexte spécifique :

- ✓ BAF (Bunker Adjustment Factor): Cette surcharge tarifaire correspond aux fluctuations du cours du pétrole brut. Les compagnies maritimes ont commencé à l'appliquer suite au premier choc pétrolier de 1973. Elle est restée depuis à l'ordre du jour (voir le chapitre « La Ligne régulière »).
- ✓ CAF (Currency Adjustment Factor): Cette surcharge tarifaire correspond aux fluctuations du cours du dollar. La grande majorité des taux de fret maritimes étant calculés en dollars américains, les compagnies se couvrent contre les risques de change grâce à cette surcharge.

- ✓ THC (Terminal Handling Charge) : Représentent les frais de manutention au port de chargement et de déchargement. Le montant peut en être fixe dans le cas d'un conteneur (prix par conteneur) ou variable dans le cas de fret conventionnel (c'est-à-dire « non conteneurisé »). Dans ce cas, le tarif s'entend par tonne et peut être soumis à diverses surtaxes (taille ou poids « excessif »).

- ✓ ORC (Origin Receipt Charge) : Cette surcharge est payable uniquement au départ des ports de Chine. Elle permet de financer le développement très rapide des ports chinois.

- ✓ Port Congestion : Un navire se présentant dans un port congestionné devra attendre, parfois plusieurs jours, avant de pouvoir décharger sa cargaison. Les compagnies appliquent donc une surcharge afin de compenser cette « perte de revenus ». Les principaux ports soumis à une congestion se trouvent en Méditerranée (en Algérie, notamment) et dans le golfe Persique.

Voir également :

<https://cargofromchina.com/shipping-rates/> (excellente introduction aux définitions et aux facteurs structurels des couts)

http://www.lantenne.com/Determination-des-taux-de-fret_a14367.html