

Méthodologie de Benchmark des Prix

Maritime



upply

INTRODUCTION

Le transport maritime conteneurisé est au cœur des chaînes logistiques internationales, mais la complexité des grilles tarifaires (freight, BAF, CAF, THC, surcharges locales, etc.) rend la lecture du “prix de marché” particulièrement difficile. La méthodologie de benchmark maritime d’Upply a pour objectif de restituer cette réalité de manière **statistiquement robuste, transparente et exploitable** pour nos clients comme pour nos équipes internes.

Ce document décrit en détail le fonctionnement de notre **modèle de benchmark maritime “long terme”** pour les flux **FCL (Full Container Load)**. Il s’appuie sur des données de facturation réelles, issues de chargeurs (BCO) et de transitaires/ NVOCC, collectées et anonymisées avant d’être modélisées par nos algorithmes. À partir de ces millions de transactions, Upply estime chaque semaine une **distribution de prix** (Min, Low, Median, High, Max) pour une relation port-port donnée, un type de service (PTP, DTD, etc.) et un ensemble de paramètres (type de conteneur, dangereux, THC inclus ou non, etc.).

Le périmètre de cette méthodologie est volontairement **restreint au modèle maritime long terme**. Elle **n’inclut pas** :

- > les benchmarks **court terme**, basés sur des tarifs catalogue publiés par les compagnies maritimes,
- > les autres modes (routier, aérien, rail, etc.), documentés dans des fiches dédiées.

Au-delà de la description des algorithmes, cette méthodologie vise à **fournir un cadre d’interprétation commun**. Elle explicite :

- > la **nature des données** utilisées et leur provenance,
- > le **périmètre géographique et opérationnel** (FCL, types de services, rôle des THC, distinction long terme vs court terme),
- > la façon dont nous passons de flux bruts à une **distribution de prix hebdomadaire**,
- > la construction et l’interprétation de notre **indice de confiance (A→E)**,
- > les **limites connues** du modèle et les bonnes pratiques pour utiliser les résultats en benchmark, négociation ou pilotage.

SOMMAIRE

1. Définition d'un benchmark maritime long terme	4
1.1 Granularité	4
1.2 Statistiquement parlant	5
2. Le modèle Maritime FCL long terme	6
2.1 Périmètre	6
2.2 Données et sources	7
2.3 Dictionnaire des données & standards	12
2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme	16
3. Caractéristiques détaillées du modèle Maritime FCL long terme	31
3.1 Types de service: Port-to-Port, Door-to-Port, Port-to-Door, Door-to-Door	31
3.2 Long terme vs court terme : deux vues complémentaires du marché maritime	37
3.3 Modélisation hiérarchique (multilevel) : du port au continent	40
3.4 Terminal Handling Charges (THC) : référentiel, paramétrage et impact	45
4. Indice de confiance	49
4.1 Une mesure de fiabilité transparente	49
4.2 Les fondements de l'indice	49
4.3 La composante géographique	49
4.4 Les autres dimensions prises en compte	50
4.5 Une mise à jour régulière	50
4.6 Interprétation de l'indice	50
5. Limites et précautions d'usage	51
FAQ	52

#1

DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

- 1.1 Granularité
- 1.2 Statistiquement parlant

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

Un benchmark maritime, chez Upply, est une **estimation statistique du “prix de marché”** pour un transport conteneurisé FCL sur une relation donnée (lane) et un ensemble de paramètres : type de service (Port-to-Port, Door-to-Door, etc.), type de conteneur (20GP, 40GP, reefer, etc.), présence de marchandises dangereuses, inclusion ou non des THC, etc.

Au lieu d'un chiffre unique, nous publions une **distribution de prix par période de référence**, exprimée dans la devise de publication (généralement **USD par conteneur**, par exemple \$/40GP). Cette distribution est issue de **transactions de facturation réelles**, anonymisées et agrégées sur plusieurs années, et décrit **l'enveloppe dans laquelle se négocient la plupart des transports comparables** sur le marché **long terme**.

Dans cette section, le terme benchmark désigne **exclusivement** le modèle maritime long terme. Les tarifs **court terme** publiés par les armateurs relèvent d'une méthodologie distincte.

1.1 GRANULARITÉ

Le benchmark maritime long terme est publié à une granularité hebdomadaire dans l'outil. Pour chaque semaine calendaire, nous constituons un échantillon d'expéditions comparables et estimons la distribution de prix correspondante.

Les distributions s'enrichissent et se stabilisent à mesure que la semaine avance :

- > en début de semaine, le signal reflète principalement les premiers jours (par exemple, le mardi reflète surtout le lundi) ;
- > au fil des intégrations quotidiennes de nouvelles factures, la semaine courante agrège progressivement l'ensemble des opérations réalisées, jusqu'à la clôture.

Lorsque le signal statistique d'une semaine donnée n'est pas encore suffisamment distinct (faible nombre d'observations ou composition atypique), “l'effet semaine” précédent peut être maintenu temporairement, puis remplacé dès que la semaine courante présente une signature propre.

En pratique, une lecture à partir du jeudi réduit fortement le bruit initial : la distribution intègre alors la majeure partie des expéditions de la semaine et devient nettement plus stable. Cette recommandation n'empêche pas d'utiliser l'information plus tôt, mais elle contextualise la stabilité croissante des valeurs au sein de la semaine.

#1

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

- 1.1 Granularité
- 1.2 Statistiquement parlant

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

La médiane sous-jacente peut être estimée à la semaine ou au mois selon la quantité de données disponibles sur la lane :

- > sur les corridors denses, l'estimation est hebdomadaire;
- > sur les corridors très peu denses, elle peut être mensuelle, afin de garantir un volume d'observations suffisant.

Dans tous les cas, le benchmark exposé à l'utilisateur correspond à la période de référence la plus adaptée pour assurer un compromis entre réactivité et robustesse statistique.

1.2 STATISTIQUEMENT PARLANT

La statistique centrale retenue pour représenter le "prix de référence" d'une lane maritime est la **médiane** de la période de référence, notée P50. Elle est préférée à la moyenne, car plus robuste aux **distributions asymétriques** et aux **valeurs extrêmes** souvent observées sur le marché maritime (pics de congestion, pénurie de capacités, effets calendaires, etc.).

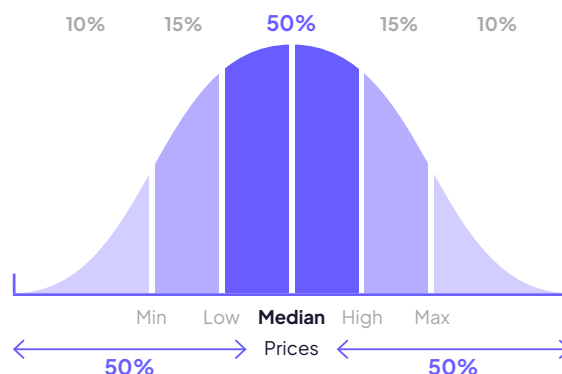
Autour de cette médiane, cinq quantiles sont publiés :

- > **P10** - affiché comme "**Min**"
- > **P25** - affiché comme "**Low**"
- > **P50** - **médiane**
- > **P75** - affiché comme "**High**"
- > **P90** - affiché comme "**Max**"

Nous n'affichons pas les min/max bruts, car ils sont fréquemment liés à des situations atypiques et peu représentatives, par exemple :

- > repositionnements ou backhauls de conteneurs très décotés,
- > opérations d'urgence ou "distressed cargo" fortement majorées,
- > épisodes exceptionnels (fermeture ou congestion extrême d'un terminal, conditions météo sévères, grèves),
- > cas particuliers de contrats ou d'accords bilatéraux non représentatifs du marché,
- > erreurs de déclaration (devise, type de conteneur, nombre de conteneurs, etc.).

L'usage de la plage **P10–P90** garantit une lecture **homogène et robuste** d'une période à l'autre, tout en couvrant la **grande majorité des transactions réalisables** sur le marché maritime long terme.



#2

LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.1 PÉRIMÈTRE

Le modèle Maritime FCL long terme d'Upply couvre le transport **conteneurisé** sur les principaux corridors mondiaux. Il repose sur des données de facturation réelles et s'applique exclusivement au **marché long terme** (contrats, rates de durée ≥ 3 mois), à l'exclusion des tarifs court terme qui relèvent d'une méthodologie distincte.

Sur le plan géographique, le modèle s'appuie sur une base de plus de **340 ports** répartis dans **96 pays**, organisés en **64 grands corridors** continent-continent (Asie-Europe, Europe-Asie, Transpacifique, Intra-Asie, Transatlantique, etc.). Cette couverture permet de benchmarker la plupart des flux FCL entre ports majeurs. Les niveaux de couverture varient naturellement selon les régions et les ports : certains couples port-port disposent d'un historique dense, d'autres s'appuient davantage sur des mécanismes de repli zone/région. Une carte de couverture et/ou une table de ports par corridor peut être utilisée pour donner un **ordre de grandeur qualitatif** (de "très faible" à "très élevé"), à lire conjointement avec l'**indice de confiance** lane par lane.

Sur le plan des segments, la méthodologie couvre :

- > le **FCL standard dry** (20GP, 40GP, 40HC) ;
- > les **reefers** (conteneurs réfrigérés) via le type de conteneur (20RF, 40RF, 40RH) ;
- > les **marchandises dangereuses (DG)** via un paramètre dédié.

Ne font pas partie du périmètre du modèle Maritime FCL long terme :

- > le **LCL/groupage conteneurisé** ;
- > le vrac (dry bulk, liquid bulk), le **Ro-Ro**, le break bulk hors conteneur ;

La notion de **lane maritime** est avant tout **portuaire** : une lane est définie par un **port d'origine** et un **port de destination**, identifiés de manière univoque via leur UN/LOCODE et rattachés à une zone puis une région. Lorsque l'utilisateur choisit un type de service de type **Door-to-Door** (ou Door-to-Port / Port-to-Door), les adresses ou villes "door" saisies sont, en interne, rattachées à un port de référence : le modèle reste fondamentalement basé sur une relation **port-port**, à laquelle sont ajoutés les pré/post-acheminements routiers correspondants.

La **liste de référence** des ports et pays couverts est maintenue dans un référentiel interne Upply, fondé sur les **codes pays ISO 3166-1 alpha-2** et les **UN/LOCODE** officiels. Dans tous nos imports/exports de données et dans les intégrations partenaires, l'utilisation systématique de ces codes réduit fortement les ambiguïtés (ports homonymes, variantes d'orthographe, territoires spéciaux).

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

Note de lecture :

- La présence d'un port (et de son pays) dans le référentiel autorise la création de lanes impliquant ce port. La **qualité effective** dépend ensuite du flux d'observations disponibles au moment de la requête et est reflétée par la note de **confiance A→E**.
- Le périmètre peut évoluer (ajout de ports, de pays, de corridors). Toute mise à jour de ce référentiel doit être considérée comme une **évolution fonctionnelle** du produit et faire l'objet d'un **changelog de méthodologie**.

2.2 DONNÉES ET SOURCES

Cette section décrit comment nous passons de flux bruts (factures d'expéditions maritimes) à une distribution de prix robuste par lane port-port. Elle formalise les étapes, les garde-fous qualité, la gestion des valeurs atypiques, les pondérations temporelles, le lissage, les mécanismes de repli géographique et la prise en compte de l'asymétrie import/export.

2.2.1 INGESTION ET NORMALISATION

Les flux (EDI/FTP/API) fournis par les chargeurs (BCO) et les transitaires/NVOCC sont validés au format, normalisés puis enrichis :

- > **Géographie** - nous acceptons différents identifiants de ports (codes internes, noms de ports, orthographes locales). Tout est ramené à un port normalisé Uply via son UN/LOCODE. Chaque port est rattaché à une zone portuaire (ex. "North China") puis à une région (ex. "Asia"), utilisées ensuite pour les mécanismes de repli.
- > **Unités** - harmonisation des devises (publication généralement en USD) avec conversions selon des taux de change de référence ; harmonisation des unités tarifaires pour ramener chaque enregistrement à un prix par conteneur (ex. \$/20GP, \$/40GP, \$/40HC). Lorsque la facture porte sur plusieurs conteneurs, le prix unitaire est recalculé par conteneur.
- > **Paramètres** - mapping du type de service (Port-to-Port, Door-to-Port, Port-to-Door, Door-to-Door), du type de conteneur (20GP, 40GP, 40HC, reefers), du statut Hazardous oui/non, et de l'inclusion effective des THC (quand l'information est disponible). Le périmètre est limité au marché long terme.
- > **Dédupli** - rapprochement probabiliste (dates proches, même couple port-port, même type de conteneur, même montant, même BL ou hash) pour éviter de compter deux fois une même expédition (par exemple, facture transitaire+ facture chargeur sur le même transport).

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.2.2 CONTRÔLES QUALITÉ ET GARDE-FOUS BUSINESS

Avant estimation, nous écartons les entrées manifestement incohérentes :

- > **Bornes physiques et métiers** - ex. nombre de conteneurs nul ou démesuré, combinaison incohérente entre type de conteneur et niveau de prix (un 40GP Asie-Europe à 50 USD ou 50 000 USD sans justification), dates impossibles.
- > **Validation géo** - ports inconnus, UN/LOCODE erronés ou non reconnus, association port-pays incohérente (port chinois déclaré en Europe, etc.), erreurs de mapping entre codes contributeurs et référentiel Uply. Les cas ambigus sont corrigés si possible, sinon rejetés.
- > **Cohérence monétaire** - montants nuls ou aberrants, devises inconnues, mélange incohérent devise/montant (ex. valeur typique en USD mais déclarée en JPY).
- > **Cohérence typologique** - contradictions entre type de service, type de conteneur, statut hazardous, et informations connues sur le flux (ex. code DG manquant pour une ligne clairement étiquetée IMDG chez le contributeur).

Ces contrôles garantissent que la distribution publiée repose sur des observables plausibles, cohérents avec la réalité d'un transport maritime FCL.

2.2.3 DÉTECTION ET TRAITEMENT DES VALEURS ATYPIQUES (OUTLIERS)

Nous distinguons deux catégories :

- > **Atypiques "techniques"** : erreurs de saisie, doublons résiduels, unités inversées (prix saisi en cents plutôt qu'en dollars), devise mal renseignée, mauvais port, type de conteneur incorrect. Ils sont systématiquement exclus du benchmark.
- > **Atypiques "économiques"** : situations réelles mais rares (repositionnement de conteneurs très décoté, urgence "distressed cargo" très majorée, surcharges exceptionnelles liées à une congestion extrême, fermeture de terminal, grève, évènement météo majeur).

Nous les identifions via des règles robustes (fences interquartiles et/ou écart médian absolu autour d'un cœur de distribution) et nous limitons leur influence en publiant P10-P90 plutôt que les min/max bruts.



L'exclusion "technique" supprime des erreurs pures ; l'atténuation "économique" ne censure pas l'information, mais évite que quelques cas extrêmes (repositionnements, urgences, pics de marché) ne déforment la lecture du marché pour la période de référence.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.2.4 CONSTRUCTION DE L'ÉCHANTILLON HEBDOMADAIRE

Pour chaque lane port-port et combinaison de paramètres (type de service, type de conteneur, hazardous, THC, etc.), nous regroupons les observations de la semaine courante.

- > La consolidation est quotidienne : le mardi reflète principalement le lundi, le jeudi agrège en général les trois premiers jours, etc.
- > Tant que le signal de la semaine n'est pas suffisamment distinct (faible, composition atypique), nous conservons temporairement l'"effet semaine-1", puis nous basculons dès que la semaine courante présente une signature propre.
- > Sur certaines lanes très peu denses, la médiane peut être estimée au mois plutôt qu'à la semaine; cette bascule est automatique et pilotée par la densité de données.

Cette règle évite la sur-réactivité en début de semaine tout en garantissant une mise à jour rapide dès que le volume le permet.

2.2.5 PONDÉRATIONS ET LISSAGE

Nous ne pratiquons pas de lissage agressif. Deux mécanismes légers améliorent la stabilité :

- > **Pondération de récence intrasemaine** : au sein de la semaine, les jours les plus récents pèsent davantage, tout en gardant l'assise des jours précédents pour éviter une volatilité artificielle.
- > **Lissage minimal inter-semaines** : en cas de très faible densité, la valeur affichée est prioritairement celle de la semaine courante ; si le signal est insuffisant, l'"effet semaine-1" est maintenu transitoirement (mécanisme décrit ci-dessus).

Dans tous les cas, les quantiles publiés restent des quantiles robustes de l'échantillon propre à la période (semaine ou mois) ; il ne s'agit pas d'une moyenne multi-semaines.

2.2.6 LANES PEU DENSES ET REPLI GÉOGRAPHIQUE (FALLBACK)

Quand la densité est trop faible pour un calcul direct fiable sur un couple port-port, nous activons un repli hiérarchique, selon le principe "**le plus proche d'abord**" :

- > **Agrégation géographique progressive** : port → zone portuaire (groupe de ports voisins) → région (ex. Asie de l'Est, Europe Nord-Ouest) → corridor région-région (ex. Asia ↔ Europe).
- > **Contrôle de proximité** : cohérence géographique (bassins maritimes, routes principales), hiérarchie des ports (hubs vs ports secondaires), morphologie de trafic (flux import/export) pour éviter des rapprochements absurdes (ex. mélanger Baltique et Méditerranée sans justification).
- > **Réintégration** : dès qu'une lane port-port redevient suffisamment dense, nous revenons à une estimation directe sans fallback.

Le résultat issu d'un fallback conserve un **indice de confiance plus faible** ; cela se reflète dans la note **A→E** présentée à l'utilisateur.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.2.7 SENS DE CIRCULATION ET IMPORT/EXPORT

Nous distinguons systématiquement les directions A→B et B→A sur un corridor maritime :

- > Sur les grandes routes (ex. Asie → Europe vs Europe → Asie, Asie → Amérique du Nord vs Amérique du Nord → Asie), les niveaux de prix peuvent être très différents entre l'import et l'export.
- > Lorsque les deux sens disposent d'un volume suffisant, nous estimons deux distributions indépendantes, reflétant l'asymétrie réelle.
- > Quand l'une des directions est peu dense, nous pouvons hériter partiellement du signal de l'autre via un différentiel empirique observé historiquement sur le corridor et des lanes comparables, afin d'éviter d'afficher un prix arbitraire dans le sens faible.
- > Dès que la direction faible regagne en densité, nous revenons à une estimation directe spécifique à ce sens.

2.2.8 PUBLICATION DES STATISTIQUES

Après nettoyage et contrôles, nous calculons et publions P10, P25, P50 (médiane), P75, P90 :

- > **P50** est notre statistique centrale de référence (plus robuste que la moyenne sur des distributions maritimes souvent asymétriques).
- > **P10/P90** remplacent les min/max bruts afin d'écarter des cas rares (repositionnements très décotés, urgences très majorées, épisodes de congestion extrême) qui ne reflètent pas l'état général du marché, tout en couvrant l'essentiel des transactions réalisables.

Ces cinq niveaux (Min=P10, Low=P25, Median=P50, High=P75, Max=P90) constituent l'enveloppe de marché dans laquelle situer les prix réels des utilisateurs.

2.2.9 LECTURE DES POSTES "NON PARAMÉTRÉS"

En maritime, plusieurs composantes de prix ne disposent pas encore de filtres dédiés dans le produit :

- > **BAF (Bunker Adjustment Factor), CAF (Currency Adjustment Factor)**, surcharges de sécurité, congestion, peak season, etc. : non paramétrées individuellement. Elles sont parfois incluses, parfois facturées à part suivant les pratiques contractuelles.
- > **Local charges, documentation, frais de terminal spécifiques, demurrage & detention, stockage prolongé** : rarement standardisés dans les factures et donc non paramétrés.
- > **THC origine / destination** font exception : ils sont explicitement paramétrables via les cases "THC Origine inclus" / "THC Destination inclus".

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

L'échantillon mélangera donc des expéditions "avec" et "sans" ces postes non paramétrés; l'hétérogénéité se lit dans la largeur P10-P90 et la médiane reflète la pratique la plus courante sur la période.

Pour des comparaisons "strictement all-in" ou "freight + surcharges minimales", nous recommandons :

- > d'utiliser systématiquement les paramètres disponibles (type de service, type de conteneur, hazardous, THC inclus/non),
- > et, idéalement, de **contribuer vos données** avec des drapeaux détaillés (BAF/CAF inclus, local charges inclus, D&D inclus, etc.) afin d'améliorer la granularité future (voir section Contributing).

2.2.10 TRAÇABILITÉ ET QUALITÉ

Chaque étape du pipeline (ingestion, normalisation, contrôles, gestion des outliers, construction de l'échantillon, fallback) est **journalisée** :

- > L'**indice de confiance** lane par lane agrège les signaux de **volume, diversité de sources, récence** et **qualité algorithmique**.
- > Les versions de **référentiels externes** (THC par port, taux de change) et les règles de conversion sont **datées**.
- > Les changements méthodologiques majeurs (nouveau périmètre géographique, évolution des règles de fallback, modification des paramètres) sont **versionnés** et documentés dans une section **Gouvernance/Versioning**.

2.2.11 LIMITES CONNUES

- > **Lanes très peu denses** : influence plus forte du repli géographique et des différentiels import/export ; résultats fournis avec une confiance moindre (C/D/E), à confronter aux données et expertises internes.
- > **Postes non paramétrés (BAF, CAF, local charges, D&D, etc.)** : le mix d'inclusion élargit la distribution ; la médiane est robuste mais ne correspond pas forcément à un contrat type de tous les armateurs.
- > **Services Door-to-Door** : les pré/post-acheminements routiers sont modélisés via des schémas moyens d'accès aux ports ; pour des cas très spécifiques (sites atypiques, contraintes d'accès fortes), le benchmark doit être lu comme ordre de grandeur.
- > **Flux Hazardous (Dangerous Goods - DG)** : les volumes étant plus faibles, l'indice de confiance est souvent inférieur et le spread P10-P90 plus large ; les surcharges DG détaillées ne sont pas isolées.

En résumé, la robustesse du modèle maritime long terme repose sur un trio simple : **normaliser correctement, filtrer proprement, publier des quantiles plutôt que des extrêmes**. Les mécanismes de récence, de repli et de différentiel import/export sécurisent l'affichage lorsque les données de la période sont encore rares, sans masquer l'information dès qu'elle est disponible.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.3 DICTIONNAIRE DES DONNÉES & STANDARDS

Le modèle Maritime FCL long terme accepte des entrées pour l'origine et la destination (ville, port, pays), la date de référence, le type de service (PTP, DTP, PTD, DTD), l'inclusion ou non des THC (Terminal Handling Charges) à l'origine et à destination, le type de conteneur, le nombre de conteneurs, le statut Hazardous (matières dangereuses), ainsi que des champs utilitaires (Price Value, Id Shipment, Comment). Les champs requis, leurs valeurs par défaut et les bornes de validation sont définis dans les sections suivantes.

L'unité du modèle maritime est le conteneur FCL et non le poids/volume. Le poids peut être présent dans certains flux pour d'autres usages (calcul CO₂, vérifications réglementaires), mais il n'intervient pas directement dans l'estimation du benchmark.



L'absence d'un paramètre ne signifie pas qu'il est "exclu" du prix (sauf pour les cases explicitement prévues pour ajouter/retirer un poste, comme les THC Origine/Destination). Par exemple, Upply ne propose pas aujourd'hui les transbordements, ce qui signifie que nous avons des trajets avec et sans transbordements dans notre benchmark final.

2.3.1 DICTIONNAIRE DES DONNÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

Cette section documente le "contrat de données" attendu par l'algorithme : quelles variables sont nécessaires, comment elles se combinent, quelles valeurs par défaut s'appliquent, et quelles sont les conséquences lorsqu'un champ n'est pas renseigné.

Value	Required field	Default value	Possibles values	Example
📍 Origin Location	✓	-	Zipcode, city, seaport	Shanghai
📍 Origin Country	✓	-	Country code, countryname	CN
📍 Destination Location	✓	-	Zipcode, city, seaport	FRLEH
📍 Destination Country	✓	-	Country code, countryname	France
📅 Date	✓	Today	Month/Day/Year	07/01/2026
🚚 THC Origin	✓	Yes	Yes, No	Yes
🚚 THC Destination	✓	Yes	Yes, No	No
☰ Service Type	✓	PTP	DTD, DTP, PTD, PTP	PTP
☠ Hazardous	✓	No	Yes, No	Yes
📦 Container Size	✓	40GP	20GP, 40GP, 40HC, 2ORF, 4ORF, 40RH	40RH
📦 Number of Containers	✓	1	10	2
💰 Price Value	✓	-	Price of the shipment (in USD)	1200
🏷 Id Shipment	✓	-	-	ID-526D82
💬 Comment	✓	-	-	Hello

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme


/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

Explications et bonnes pratiques :

- > **Origine/Destination (Location + Country)** - Le modèle accepte une grande variété d'entrées : ville, port (nom ou code), code postal, pays. Pour assurer la comparabilité, toutes les entrées sont **normalisées vers un port maritime** via son **UN/LOCODE** officiel (ex. CNSHA pour Shanghai, FRLEH pour e Havre, NLRTM pour Rotterdam). Chaque port est ensuite rattaché à une **zone portuaire** (ex. "North China") puis à une **région** (ex. "Asia"), hiérarchie utilisée pour les mécanismes de repli géographique.
 - > **Date** - C'est la **date de référence** utilisée pour situer votre requête dans la **semaine (ou le mois) courante** et pour appliquer les paramètres temporels (conversions de devises, versions de référentiels THC, etc.).
 - **Valeur par défaut** : "Today" (aujourd'hui) dans les interfaces de benchmark ; dans les smartscan, la date doit être comprise dans un intervalle valide (par exemple de **01/01/2016 à aujourd'hui**).
 - **Effet si vide ou hors bornes** : vide → utilisation de la date du jour à l'ingestion; hors bornes → rejet de l'observation.
 - > **THC Origin / THC Destination** - Ces deux champs binaires (**Yes / No**) indiquent si les **Terminal Handling Charges** sont inclus dans le prix de la facture fournie ou dans le prix que l'on souhaite benchmarker.
 - **Valeur par défaut** : **Yes** (THC inclus) à l'origine comme à destination, dans la plupart des écrans et templates.
 - **Rôle** : les cases à cocher "THC Origine inclus"/ "THC Destination inclus" dans l'interface permettent d'ajouter ou retirer les THC à partir du référentiel Upply par port.
-  **Bonne pratique** : être cohérent dans le temps (toujours déclarer les prix contributeurs avec la même convention THC) pour éviter de créer artificiellement de la dispersion dans les données.
- > **Service Type** - Ce champ définit le périmètre géographique du transport et détermine quels segments sont inclus dans le prix.
 - Valeurs possibles :
 - **PTP** (Port-to-Port) - leg maritime seul,
 - **DTP** (Door-to-Port) - pré-acheminement routier + PTP,
 - **PTD** (Port-to-Door) - PTP + post-acheminement routier,
 - **DTD** (Door-to-Door) - pré-acheminement + PTP + post-acheminement.
 - **Valeur par défaut** : **PTP** dans les templates de données; dans l'interface, l'utilisateur choisit explicitement via le menu déroulant "Type de service".

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

> **Hazardous (Matières dangereuses)** - Ce champ binaire (**Yes / No**) distingue les flux marchandises dangereuses (DG, réglementation IMDG) du reste.

- **Valeur par défaut : No.**
- **Effet statistique :**
 - **Yes** → l'échantillon est restreint aux expéditions identifiées DG (généralement plus chères, moins denses → indice de confiance souvent plus faible).
 - **No** ou vide → l'échantillon peut être mixte, dominé par les flux non-DG mais pouvant contenir quelques observations DG mal taguées.



Bonne pratique : renseigner systématiquement "Yes" pour toute expédition réellement DG lorsque l'on souhaite un benchmark spécifique marchandises dangereuses. À défaut, la case décochée (No) reflète un marché "général" où les DG sont minoritaires.

> **Container Size (Taille de conteneur)** - Ce champ détermine le **type de conteneur** et l'unité d'affichage du prix (ex. \$/40GP, \$/20GP).

- **Valeurs possibles** (codes standards) :
 - **20GP** - 20-foot General Purpose container,
 - **40GP** - 40-foot General Purpose container,
 - **40HC** - 40-foot High Cube container,
 - **20RF** - 20-foot Reefer container,
 - **40RF** - 40-foot Reefer container,
 - **40RH** - 40-foot Reefer High Cube container.
- **Valeur par défaut : 40GP.**
- **Rôle :** filtre l'échantillon par type (dry/reefer, 20'/40') et permet de comparer des configurations homogènes.

> **Number of Containers (Nombre de conteneurs)** - Ce champ indique le nombre de conteneurs concernés par l'expédition.

- **Valeur attendue :** entier positif (1, 2, 10, etc.).
- **Valeur par défaut : 1.**
- **Rôle :**
 - Côté **ingestion** : permet de ramener un **prix total facture** à un **prix unitaire par conteneur**.
 - Côté **benchmark** : certains effets de massification peuvent être intégrés dans la modélisation si cette information est suffisamment présente dans les données.



Bonne pratique : renseigner systématiquement la valeur réelle. Laisser "1" par défaut sur une facture multi-conteneurs conduirait à interpréter le prix total comme un prix unitaire, faussant l'observation.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

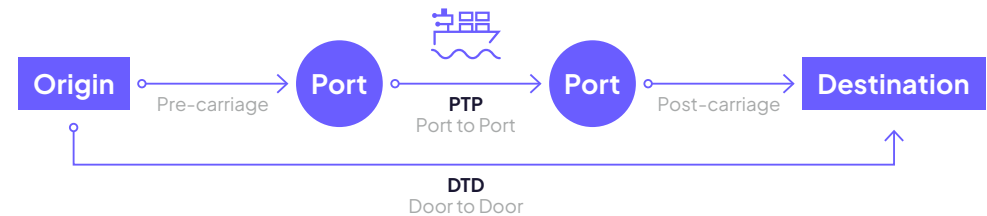
/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.3.2 INFORMATIONS ADDITIONNELLES

Cette section met en perspective le dictionnaire précédent avec trois blocs clés, visibles dans le template maritime et l'interface de benchmark.

Min and max weight values				Container	
Column	Unit	Min	Max	Code	Description
Date	-	01/01/2016	Today	20GP	20-foot General Purpose container
kg	EUR/USD	0,01	99999.99	40GP	40-foot General Purpose container
				40HC	40-foot High Cube container
				20RF	20-foot Reefer container
				40RF	40-foot Reefer container
				40RH	40-foot Reefer High Cube container



- Door to Port - DTP = pre-carriage + PTP
- Port to Door - PTD = PTP + post-carriage
- PTP represents the main leg.

> Types de conteneurs et codes standards

Le tableau "Container" dans le template rappelle la correspondance entre les codes et leur description.



Point d'attention : en pratique, la majorité des volumes dans le modèle long terme sont en 40' (40GP/40HC/40RF/40RH). Les benchmarks 20' peuvent être moins denses et présenter un indice de confiance plus faible, surtout sur certaines lanes secondaires.

> Schéma des types de service (DTP / PTP / PTD / DTD)

Ce schéma est central pour comprendre comment un prix Door-to-Door est reconstruit à partir :

- d'observations PTP réelles (factures port-port),
- de modèles de pré/post-acheminement routiers estimés par le système.

> Surcharges non paramétrées (BAF, CAF, local charges, D&D, etc.)

Faute de champs dédiés dans l'interface ou le template, leur inclusion varie selon les contributeurs et les pratiques contractuelles. Cette hétérogénéité est inévitablement présente dans la distribution et contribue à la largeur P10-P90. Seuls les THC sont aujourd'hui explicitement paramétrables.

- Le bas de l'enveloppe (P10) reflète souvent des configurations proches d'un "freight + minimum de surcharges".
- Le haut de l'enveloppe (P90) reflète des configurations plus "ail-in" (nombreuses surcharges incluses).
- La médiane (P50) reflète la pratique la plus courante sur la période.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.4 COMPOSANTES DU PRIX DU TRANSPORT MARITIME FCL LONG TERME

Toutes les publications Maritime FCL long terme sont exprimées dans une devise de référence (généralement USD). Quand une source nous fournit une autre devise, nous convertissons selon des taux de change standardisés. Ce choix supprime la volatilité intrajournalière du taux de change sans masquer les mouvements pertinents à l'échelle transport.

Un point clé régit l'interprétation des prix : seuls les paramètres visibles dans l'application filtrent explicitement l'échantillon (type de service, type de conteneur, Hazardous, THC Origine/Destination). Pour tous les autres postes de coût - BAF, CAF, surcharges de congestion, peak season, local charges, demurrage & detention, documentation, cleaning, inspection, etc. - il n'existe pas encore de filtre dédié. En pratique, notre distribution de prix agrège donc des expéditions "avec" et "sans" ces éléments.

L'intervalle publié P10-P90 sert d'enveloppe :

- > Le bas de l'enveloppe (P10) ressemble à un prix proche du "freight + surcharges minimales" ;
- > Le haut de l'enveloppe (P90) reflète des prix plus "ail-in" où plusieurs postes additionnels sont inclus ;
- > La médiane (P50) représente le cas le plus typique observé sur la période.

Si vous avez déjà payé moins que notre "min" ou plus que notre "max", ce n'est pas une incohérence : nous affichons P10/P90 (et non les extrêmes bruts) pour écarter des cas rares et garder une lecture stable d'une lane à l'autre.

2.4.1 TYPES DE SERVICE ET CHARGE CODES ASSOCIÉS

Le type de service définit le périmètre géographique du prix et détermine quels segments et quels charge codes (postes de coût) sont inclus dans l'estimation. Chaque facture maritime reçue par Upply contient un ensemble de charge codes qui détaillent les différents postes facturés. Ces codes sont normalisés en interne et associés à un Service Type (PTP, DTP, PTD ou DTD).

Le tableau ci-après liste l'ensemble des charge codes reconnus par le modèle Maritime FCL long terme, leur libellé et le Service Type auquel ils sont rattachés.

#2

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

2.1 Périmètre
2.2 Données et
sources
2.3 Dictionnaire
des données &
standards
2.4 Composantes du
prix du transport
maritime FCL long
terme

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

Tableau des charge codes par Service Type

Charge Code	Label	Service Type
FREIGHT	Freight Charge	PTP
BAFADJM	Bunker Adjustment Factor	PTP
CAFADJM	Currency Adjustment Factor	PTP
OTHCHGE	Terminal Handling Charges (Origin)	PTP
DTHCHGE	Terminal Handling Charges (Destination)	PTP
HAZSGDS	Hazardous Goods	PTP
OHAZGDS	Dangerous Goods (Origin)	PTP
DHAZGDS	Dangerous Goods (Destination)	PTP
CONCHGE	Congestion Surcharge	PTP
PSEASON	Peak Season Surcharge	PTP
EBSFRTC	Emergency Bunker Surcharge	PTP
LOSULPH	Low Sulphur Surcharge	PTP
INSSECF	ISPS (Security Fee)	PTP
OSECFEE	Security Fee (Origin)	PTP
DSECFEE	Security Fee (Destination)	PTP
OBOLFEE	Bill of Lading Fee (Origin)	PTP
DBOLFEE	Bill of Lading Fee (Destination)	PTP
ODOCFEE	Documentation Fee (Origin)	PTP
DDOCFEE	Documentation Fee (Destination)	PTP
DDELORD	Delivery Order	PTP
OADVMNF	AMS Fee (Origin)	PTP
DADVMNF	AMS Filing (Destination)	PTP
OAGENCY	Export Declaration	PTP
DAGENCY	Customs Clearance (Destination)	PTP
OEXPCFE	Export Customs Clearance Fee	PTP
DEXPCFE	Import Customs Clearance Fee	PTP
OPRTCHS	Port Charges (Origin)	PTP
DPRTCHS	Port Charges (Destination)	PTP
OHNDMAN	Handling (Origin)	PTP
DHNDMAN	Handling (Destination)	PTP
DCLNFEE	Cleaning	PTP
DINSPFE	Inspection Fee	PTP
DLOLOFE	Lift On/Lift Off (Destination)	PTP
OLOLOFE	Lift On/Lift Off (Origin)	PTP
OVGMASS	VGM (Verified Gross Mass)	PTP
CUSTDTY	Customs Duty	PTP
ZPSHARE	Special surcharge Freight	PTP
OCARTFE	Pick Up (Cartage Origin)	DTP
OFUELSC	Cartage Fuel Surcharge (Origin)	DTP
DCARTFE	Delivery (Cartage Destination)	PTD
DFUELSC	Cartage Fuel Surcharge (Destination)	PTD

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

> Lecture du tableau

- **PTP (Port-to-Port)** : regroupe tous les postes maritimes (freight, surcharges, THC, local charges portuaires, documentation, etc.).
- **DTP (Door-to-Port)** : inclut les postes PTP + les postes de pré-acheminement routier (OCARTFE = Pick Up, OFUELSC = Fuel Surcharge Cartage Origin).
- **PTD (Port-to-Door)** : inclut les postes PTP + les postes de post-acheminement routier (DCARTFE = Delivery, DFUELSC = Fuel Surcharge Cartage Destination).
- **DTD (Door-to-Door)** : inclut l'ensemble des postes PTP + DTP + PTD (pré-acheminement + maritime + post-acheminement).

> Règles de construction du prix par Service Type

Lorsqu'une facture maritime est ingérée dans le système Upply :

1. Les **charge codes** présents dans la facture sont identifiés et mappés vers le référentiel ci-dessus.
2. Le **Service Type** de la facture est déterminé en fonction des charge codes présents :
 - Si seuls des codes **PTP** sont présents → Service Type = **PTP**.
 - Si des codes **OCARTFE/OFUELSC** sont présents en plus des codes PTP → Service Type = **DTP**.
 - Si des codes **DCARTFE/DFUELSC** sont présents en plus des codes PTP → Service Type = **PTD**.
 - Si des codes **DTP + PTD** sont présents → Service Type = **DTD**.
3. Le **prix total** de la facture est la somme de tous les charge codes présents.
4. Ce prix est ensuite **normalisé** (conversion devise, prix unitaire par conteneur) et intégré dans l'échantillon correspondant au Service Type identifié.

> Conséquences pour le benchmark

- Lorsque l'utilisateur sélectionne un **Service Type** dans l'interface (ex. "Door to Door"), le modèle filtre l'échantillon sur les factures ayant ce Service Type et reconstruit une distribution de prix cohérente.
- Les **charge codes non paramétrés individuellement** (ex. CONCHGE, PSEASON, DCLNFEE, etc.) restent "**dans le spread**" : leur présence ou absence dans les factures sources contribue à la largeur **P10-P90**.
- Seuls les **THC** (OTHCHGE / DTHCHGE) sont explicitement paramétrables via les cases "THC Origine inclus" / "THC Destination inclus" dans l'interface.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.4.2 TYPES DE CONTENEURS (CONTAINER SIZE)

Le **type de conteneur** détermine l'unité tarifaire et filtre l'échantillon sur des configurations homogènes. Chaque type de conteneur a également un **pooids par défaut** utilisé pour certains calculs auxiliaires (ex. CO₂).

> Conteneurs dry (General Purpose)

Code	Description	Poids par défaut (kg)
20GP	20-foot General Purpose container	2 300
40GP	40-foot General Purpose container	3 800
40HC	40-foot High Cube container	4 100

- **20GP** : conteneur standard 20 pieds pour marchandises sèches. Moins fréquent que le 40' sur la plupart des corridors ; peut présenter un indice de confiance plus faible sur certaines lanes secondaires.
- **40GP** : conteneur standard 40 pieds pour marchandises sèches. **Type le plus fréquent** dans l'échantillon; valeur par défaut dans la plupart des interfaces.
- **40HC** : conteneur 40 pieds à hauteur augmentée (9'6" au lieu de 8'6"). Très fréquent pour les marchandises volumineuses ou légères ; souvent tarifé au même niveau que le 40GP standard, avec parfois une légère majoration.

> Conteneurs reefers (Refrigerated)

Code	Description	Poids par défaut (kg)
20RF	20-foot Reefer container	3 100
40RF	40-foot Reefer container	5 000
40RH	40-foot Reefer High Cube container	5 400

- **20RF** : conteneur réfrigéré 20 pieds pour marchandises à température dirigée. Moins fréquent que les reefers 40' ; échantillon parfois moins dense.
- **40RF** : conteneur réfrigéré 40 pieds standard. Type reefer le plus courant.
- **40RH** : conteneur réfrigéré 40 pieds à hauteur augmentée. Utilisé pour les marchandises volumineuses nécessitant une température contrôlée.



Point d'attention : les conteneurs reefers incluent implicitement des coûts d'énergie (branchements électriques au terminal, génsets, monitoring température) et des surcharges reefer qui ne sont pas paramétrées séparément. Ces postes sont "dans le spread" et contribuent à élever la médiane et à élargir P10-P90 par rapport aux dry.

> Dominance des flux 40' dans l'échantillon

En pratique, la majorité des volumes contribuant au modèle long terme sont en 40' (40GP/40HC/40RF/40RH). Les benchmarks 20' peuvent être moins denses et présenter un indice de confiance plus faible, surtout sur certaines lanes secondaires ou corridors peu desservis.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.4.3 MARCHANDISES DANGEREUSES (HAZARDOUS)

Le paramètre Matières dangereuses (Hazardous) sert à comparer votre lane uniquement avec des transports réellement exécutés sous régime IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code).

> Identification des flux Hazardous

Dans le système Upply, un shipment est marqué Hazardous = True si la facture contient le charge code HAZSGDS (Hazardous Goods). Ce code peut apparaître sous différentes variantes dans les factures sources :

- **HAZSGDS** - Hazardous Goods (code générique)
- **OHAZGDS** - Dangerous Goods (Origin)
- **DHAZGDS** - Dangerous Goods (Destination)

Lorsque l'un de ces codes est présent, le shipment est automatiquement taggé comme Hazardous dans le pipeline d'ingestion.

> Comportement dans l'interface

- **Case décochée (par défaut)** : l'échantillon sélectionne l'univers non-DG (Hazardous = False ou absent).
- **Case cochée** : l'échantillon est restreint aux expéditions identifiées DG (Hazardous = True).

Le tri repose sur les identifications transmises par nos contributeurs (BCO, NVOCC, transitaires) et contrôlées dans nos pipelines. Si certains partenaires ne taguent pas systématiquement Hazardous, un résidu de mélange peut subsister côté "Non" - il est rare et se lit dans la largeur P10-P90. L'indice de confiance (A→E) tient compte de la densité et de la diversité effectives des flux DG sur la lane.

> Impact sur les prix

Activer Hazardous déplace en général la distribution vers le haut et peut l'élargir : le régime DG mobilise des compétences, équipements et contraintes supplémentaires :

- Formation spécifique des équipes,
- Documentation IMDG obligatoire,
- Restrictions d'itinéraires maritimes (certains ports, certains navires),
- Surcharges DG spécifiques (charge codes HAZSGDS, OHAZGDS, DHAZGDS),
- Procédures de manutention et de stockage renforcées.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

Ces postes ne sont pas paramétrés un à un : ils sont “dans le spread” lorsqu'ils existent. Lisez la médiane (P50) comme niveau le plus courant observé sur la période; P10 se rapproche de configurations “freight + surcharges minimales DG”, P90 de situations plus “all-in” (inspection, attentes, équipements additionnels, restrictions d'itinéraires).



Cochez **Hazardous** uniquement si votre envoi l'exige réellement; sinon, restez sur “Non” pour bénéficier de la base la plus dense. En cas d'indice de confiance Cou D/E avec Hazardous activé, considérez d'élargir légèrement la granularité géographique (port exact → zone portuaire → région) ou de consulter en fin de période (consolidation hebdomadaire/mensuelle complète).

2.4.4 TERMINAL HANDLING CHARGES (THC)

Les **THC** (Terminal Handling Charges) correspondent aux frais de **manutention et de gestion du conteneur à l'intérieur du terminal portuaire**. Dans le système Uapply, ils sont identifiés par les charge codes :

- **OTHCHGE** - Terminal Handling Charges (Origin)
- **DTHCHGE** - Terminal Handling Charges (Destination)

> Paramétrage dans l'application

Les THC sont les seuls postes maritimes explicitement paramétrables via deux cases à cocher dans l'interface :

- **THC Origine inclus** (coché par défaut),
- **THC Destination inclus** (coché par défaut).

Lorsqu'une case est cochée, le benchmark inclut la valeur de THC correspondante (issue d'un référentiel Uapply par port, mis à jour au moins une fois par an).

Lorsqu'une case est décochée, le benchmark retire la composante THC du prix total.

> Référentiel THC

- Un tarif THC par port est maintenu, distinct pour origine et destination.
- Ce tarif est généralement identique pour 20' et 40' dans la plupart des ports (hypothèse de travail; à confirmer port par port si nécessaire).
- Le référentiel est mis à jour au moins une fois par an et versionné pour garantir la traçabilité.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

> Lecture recommandée

- **Cases cochées (par défaut)** : le benchmark reflète un prix “THC inclus”, correspondant à la pratique la plus courante dans les factures sources.
- **Case(s) décochée(s)** : le prix est corrigé en retirant la composante THC correspondante, permettant de comparer des configurations “hors THC” ou de reconstituer un prix “freight seul + surcharges maritimes”.



Les THC peuvent varier significativement d'un port à l'autre (de quelques dizaines à plusieurs centaines de dollars par conteneur). Pour des comparaisons précises entre ports, il est recommandé de décocher les THC et de les traiter séparément, ou au contraire de les cocher systématiquement pour une lecture “all-in” homogène.

2.4.5 SURCHARGES MARITIMES (BAF, CAF, ETC.)

En maritime, de nombreuses surcharges peuvent s'appliquer en sus du freight de base (charge code FREIGHT). Contrairement aux THC, elles ne sont pas paramétrables individuellement dans l'application actuelle.

> Bunker Adjustment Factor (BAF)

- **Charge code** : BAFADJM
- **Définition** : surcharge carburant (fuel surcharge) reflétant les variations du prix du bunker (fioul maritime).
- **Statut** : toujours incluse dans les prix sources et donc dans le benchmark. Il n'existe pas de toggle “Fuel surcharge” équivalent au routier permettant de l'isoler ou de la retirer.
- **Lecture** : la BAF est intégrée dans le niveau de prix global; ses variations dans le temps se reflètent dans l'évolution de la médiane hebdomadaire/mensuelle.

> Currency Adjustment Factor (CAF)

- **Charge code** : CAFADJM
- **Définition** : surcharge de devise compensant les variations de taux de change entre la devise de facturation et la devise de référence de l'armateur.
- **Statut** : non paramétrable ; incluse de manière hétérogène selon les contributeurs et les pratiques contractuelles.
- **Lecture** : contribue à la largeur du spread P10–P90.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

> Currency Adjustment Factor (CAF)

Charge Code	Label	Description
CONCHGE	Congestion Surcharge	Appliquée en cas de saturation portuaire
PSEASON	Peak Season Surcharge	Appliquée en haute saison (pré-Nouvel An chinois, pré-Noël)
EBSFRTC	Emergency Bunker Surcharge	Surcharge carburant d'urgence
LOSULPH	Low Sulphur Surcharge	Liée aux réglementations environnementales (IMO 2020)
INSSECF / OSECFEE / DSECFEE	Security Fee / ISPS	Frais de sécurité portuaire

Toutes ces surcharges sont statistiquement “dans le spread” :

- Parfois incluses dans les factures sources, parfois facturées à part ;
- Leur présence ou absence contribue à l'hétérogénéité de la distribution et à la largeur P10–P90 ;
- Le bas de l'enveloppe (P10) reflète des configurations proches d'un “freight + surcharges minimales” ;
- Le haut de l'enveloppe (P90) reflète des configurations plus “all-in” (nombreuses surcharges incluses) ;
- La médiane (P50) reflète la pratique la plus courante sur la période.



Évolution à venir : une réflexion est en cours pour mieux isoler ou paramétrer certaines surcharges (notamment la BAF), mais la fonctionnalité n'est pas encore disponible dans le produit. En attendant, la lecture recommandée est de considérer P50 comme le niveau “marché typique” et P10–P90 comme l'enveloppe de variabilité liée aux différentes pratiques d'inclusion/exclusion des surcharges.

#2

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

2.4.6 LOCAL CHARGES ET FRAIS DE DOCUMENTATION

De nombreux frais locaux (local charges) peuvent être facturés en sus du freight maritime et des surcharges principales. Ils sont identifiés par des charge codes spécifiques dans les factures sources.

> Principaux local charges

Charge Code	Label	Description
OBOLFEE / DBOLFEE	Bill of Lading Fee	Frais d'émission du connaissance
ODOCFEE / DDOCFEE	Documentation Fee	Frais de documentation générale
DDELORD	Delivery Orcier	Bon de livraison
OADVMNF / DADVMNF	AMS Fee / AMS Filing	Frais de déclaration manifeste (US)
OVMGMASS	VGM (Verified Gross Mass)	Pesée et certification du poids
DCLNFEE	Cleaning	Nettoyage de conteneurs
DINSPFE	Inspection Fee	Inspection sanitaire / phytosanitaire
DLOLOFE / OLOLOFE	Lift On/Lift Off	Manutention spécifique (conteneurs hors gabarit, etc.)
OPRTCHS / DPRTCHS	Port Charges	Frais portuaires divers
OHNDMAN / DHNDMAN	Handling	Manutention additionnelle

> Customs (Douanes)

Dans le système Upply, un shipment est marqué Customs = True si la facture contient l'un des charge codes suivants :

- OAGENCY - Export Declaration
- OEXPCFE - Export Customs Clearance Fee
- DAGENCY - Customs Clearance (Destination)
- DEXPCFE - Import Customs Clearance Fee
- CUSTDTY - Customs Duty

Ces codes identifient les flux ayant des frais de douane explicitement facturés. Cependant, ce paramètre n'est pas exposé dans l'interface utilisateur; il reste donc "dans le spread".

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

> Statut dans le benchmark

- Non paramétrés individuellement.
- Leur inclusion varie selon les contributeurs, les pratiques contractuelles et les ports.
- Contribuent à l'hétérogénéité de la distribution et à la largeur P10-P90.

> Lecture recommandée

- Ces frais sont généralement de montant modéré (quelques dizaines à quelques centaines de dollars par conteneur) mais peuvent s'accumuler.
- Pour des comparaisons "strictement freight + surcharges maritimes" vs "all-in avec local charges", il est recommandé de contribuer vos données avec des drapeaux détaillés (local charges inclus/non) afin d'améliorer la granularité future du modèle.

2.4.7 DEMURRAGE & DETENTION (D&D)

Le demurrage et la detention correspondent aux frais de surestaries appliqués lorsque le conteneur reste immobilisé au-delà des délais de franchise (free time) :

- **Demurrage** : frais de stockage du conteneur dans l'enceinte du terminal au-delà du free time.
- **Detention** : frais de rétention du conteneur hors du terminal (chez le client, en transit) au-delà du free time.

> Statut dans le benchmark

- Non paramétrés à ce jour (aucun charge code dédié identifié dans le référentiel actuel).
- Rarement inclus dans les factures sources utilisées pour le benchmark long terme (la plupart des factures reflètent des opérations "normales" sans D&D).
- Lorsqu'ils sont présents, ils contribuent au haut de l'enveloppe (P90) et élargissent le spread.

La lecture recommandée est de considérer le benchmark comme reflétant des opérations "normales" (sans D&D significatifs) et de traiter les D&D comme des postes exceptionnels à gérer séparément dans les analyses opérationnelles.

#2

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

2.4.8 PRÉ/POST-ACHEMINEMENTS ROUTIERS (SERVICES DTP/PTD/DTD)

Les services Door-to-Port, Port-to-Door et Door-to-Door incluent des segments de transport routier (haulage) en amont et/ou en aval de la jambe maritime. Ces segments sont identifiés par des charge codes spécifiques.

> Charge codes pré-acheminement (DTP)

Charge Code	Label	Description
OCARTFE	Pick Up (Cartage Origin)	Transport routier depuis l'origine jusqu'au port de chargement
OFUELSC	Cartage Fuel Surcharge (Origin)	Surcharge carburant pour le pré-acheminement

> Charge codes post-acheminement (PTD)

Charge Code	Label	Description
DCARTFE	Delivery (Cartage Destination)	Transport routier depuis le port de déchargement jusqu'à la destination
DFUELSC	Cartage Fuel Surcharge (Destination)	Surcharge carburant pour le post-acheminement

> Inclus dans les pré/post-acheminements

- Transport routier du conteneur (tracteur+ châssis+ conteneur),
- Éventuels transbordements routiers ou ferroviaires intermédiaires,
- Coûts administratifs liés à ces mouvements (prise de rendez-vous, documentation de transport, tracking).

> Non paramétrés/ "dans le spread"

- Spécificités site : accès difficiles, zones urbaines contraintes (LEZ), livraisons "inside", étages, sites industriels éloignés.
- Multi-stops : tournées avec plusieurs points de chargement/déchargement.
- Attentes : temps d'attente au chargement/déchargement, créneaux serrés, hors-heures.
- Équipements : hayon, assistance manutention, exigences de sécurité spécifiques.

Ces facteurs ne sont pas isolés dans le modèle actuel et contribuent à la variabilité des prix DTP/PTD/DTD.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

> Lecture recommandée

- Les pré/post-acheminements sont modélisés à partir de schémas moyens d'accès aux ports (distances routières, coûts standards).
- Pour des cas très spécifiques (sites atypiques, contraintes fortes), le benchmark doit être lu comme ordre de grandeur et confronté à une expertise opérationnelle.
- Le bas de l'enveloppe (P10) reflète des configurations simples (accès direct, pas d'attente, pas de contraintes) ; le haut (P90) reflète des configurations plus complexes.

2.4.9 DEUX EXEMPLES POUR SE REPÉRER

> Asie → Europe (corridor dense, 40GP, PTP, non-Hazardous, THC inclus)

- **Échantillon** : très dense, nombreux contributeurs, indice de confiance généralement A ou B.
- **Charge codes typiques** : FREIGHT, BAFADJM, CAFADJM, OTHCHGE, DTHCHGE, CONCHGE, INSSECF, OBOLFEE, DBOLFEE, DDOCFFEE.
- **P10** : prix proche du "FREIGHT + BAFADJM + OTHCHGE + DTHCHGE + surcharges minimales".
- **P50** : niveau le plus typique, incluant les surcharges courantes (BAF, CAF, congestion modérée, security, documentation).
- **P90** : configurations "all-in" avec surcharges peak season (PSEASON), local charges multiples, éventuelles surcharges exceptionnelles.
- **Largeur P10-P90** : modérée, reflétant l'hétérogénéité des pratiques d'inclusion des surcharges mais sur une base dense et diversifiée.

> Europe → Amérique latine (corridor moins dense, 20GP, DG, PTD, THC inclus)

- **Échantillon** : plus faible, moins de contributeurs, indice de confiance possiblement C ou D.
- **Charge codes typiques** : FREIGHT, BAFADJM, HAZSGDS, DHAZGDS, OTHCHGE, DTHCHGE, DCARTFE, DFUELSC, DAGENCY, DINSPFE.
- **P10** : prix proche du "FREIGHT + BAFADJM + HAZSGDS + OTHCHGE + DTHCHGE + DCARTFE + surcharges minimales".
- **P50** : niveau typique, incluant surcharges DG courantes, post-acheminement moyen, customs, inspection.
- **P90** : configurations avec surcharges DG maximales, post-acheminement complexe, éventuelles attentes ou contraintes site, local charges multiples.
- **Largeur P10-P90** : plus large, reflétant à la fois l'hétérogénéité des pratiques et la plus faible densité de l'échantillon.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.4.10 COMMENT OBTENIR DES COMPARAISONS PLUS HOMOGENES

La voie rapide consiste à renseigner tous les paramètres disponibles (type de service, type de conteneur, Hazardous, THC Origine/Destination inclus) et à lire la largeur P10–P90 comme un indicateur d'hétérogénéité des inclusions.

Pour des analyses “strictement all-in” ou, au contraire, “freight seul+ surcharges minimales”, le mieux est de contribuer vos données avec des drapeaux structurés permettant d'identifier précisément les charge codes inclus dans chaque facture :

- BAF inclus (BAFADJM présent)/ non,
- CAF inclus (CAFADJM présent)/ non,
- Local charges inclus (OBOLFEE, DDOCFEE, DCLNFEE, etc. présents)/ non,
- D&D inclus/ non,
- Congestion/ Peak Season inclus (CONCHGE, PSEASON présents)/ non.

Nous pouvons alors filtrer plus finement vos corridors et resserrer le spread autour de la médiane pertinente pour votre usage.

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
- 2.2 Données et sources
- 2.3 Dictionnaire des données & standards
- 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

2.4.11 RÉSUMÉ OPÉRATIONNEL

Composante	Charge Code(s)	Statut	Lecture
Freight de base	FREIGHT	Inclus (PTP)	Toujours présent dans les factures PTP
Type de service	OCARTFE/OFUELSC (DTP), DCARTFE/DFUELSC (PTD)	Paramétrable	Détermine l'inclusion du pré/post-acheminement
Type de conteneur		Paramétrable	Filtre sur 20GP/40GP/40HC/reefers ; 40' dominant
Matières dangereuses	HAZSGDS, OHAZGDS, DHAZGDS	Paramétrable (défaut No)	Toggle "avec/sans" DG ; surcharges DG "dans le spread"
THC Origine/ Destination	OTHCHGE, DTHCHGE	Paramétrable (défaut Yes)	Seuls postes explicitement ajoutables/retirables
Devise		Inclus (publication USD)	Conversion selon taux standardisés
BAF	BAFADJM	Inclus, non paramétrable	Toujours dans le prix ; pas de toggle "fuel"
CAF	CAFADJM	Non paramétré (mix)	Inclus chez certains, exclus chez d'autres
Congestion / Peak Season	CONCHGE, PSEASON	Non paramétré (mix)	Présents ou non selon période et corridor
Emergency Bunker/ Low Sulphur	EBSFRTC, LOSULPH	Non paramétré (mix)	Surcharges environnementales/urgence
Security / ISPS	INSSECF, OSECFEE, DSECFEE	Non paramétré (mix)	Frais de sécurité portuaire
Documentation	OBOLFEE, DBOLFEE, ODOCFEE, DDOCFEE, DDELORD	Non paramétré (mix)	BL, delivery order, documentation générale
AMS/VGM	OADVMNF, DADVMNF, OVGMASS	Non paramétré (mix)	Frais déclaratifs (US) et pesée
Customs	OAGENCY, OEXPCFE, DAGENCY, DEXPCFE, CUSTDTY	Non paramétré (mix)	Frais de douane ; identifiés mais non exposés
Local charges	OPRTCHS, DPRTCHS, OHNDMAN, DHNDMAN, DCLNFEE, DINSPFE, DLOLOFE, OLOLOFE	Non paramétré (mix)	Frais portuaires, manutention, cleaning, inspection
D&D	(Aucun code identifié)	Non paramétré (mix)	Rarement inclus ; quand présents, tirent P90 vers le haut
Pré/post-acheminements	OCARTFE, OFUELSC, DCARTFE, DFUELSC	Inclus selon Service Type	Modélisés via schémas moyens ; spécificités site "dans le spread"

#2

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 2.1 Périmètre
 - 2.2 Données et sources
 - 2.3 Dictionnaire des données & standards
 - 2.4 Composantes du prix du transport maritime FCL long terme
-

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

Cette section formalise la règle de lecture centrale du maritime FCL long terme : tout ce qui n'est pas paramétré explicitement est statistiquement "dans le spread". P10–P90 en donne l'enveloppe, P50 en donne le cœur.



Interpréter P10–P90 (min-max) : des prix peuvent exister en-deçà du P10 ou au-delà du P90; ils ne sont tout simplement pas affichés afin de ne pas distordre la lecture de marché. Cela ne signifie pas que ces prix n'existent pas, mais qu'ils sont statistiquement rares (< 10 % ou > 90 % de la distribution) et souvent liés à des situations exceptionnelles (repositionnements, urgences, épisodes de congestion extrême, erreurs de facturation, etc.).

#3

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

/3
**CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME**

3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door

3.2 Long terme vs
court terme:
deux vues
complémentaires
du marché
maritime

3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent

3.4 Terminal Handling
Charges (THC):
référentiel,
paramétrage et
impact

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

3.1 TYPES DE SERVICE : PORT-TO-PORT, DOOR-TO-PORT, PORT-TO-DOOR, DOOR- TO-DOOR

La plateforme permet de sélectionner un type de service qui définit le périmètre géographique du transport et détermine quels segments sont inclus dans le prix benchmarké. Cette distinction est fondamentale pour comparer des offres homogènes et comprendre la structure tarifaire maritime.

3.1.1 PORT-TO-PORT (PTP)

> Définition

Le service Port-to-Port couvre exclusivement le transport maritime entre le port de chargement et le port de déchargement. C'est le périmètre de référence du modèle maritime long terme.

> Charge codes inclus (PTP)

Lorsqu'une facture est identifiée comme PTP, elle contient typiquement les charge codes suivants :

- **FREIGHT** - Freight Charge (fret maritime de base)
- **BAFADJM** - Bunker Adjustment Factor (surcharge carburant)
- **CAFADJM** - Currency Adjustment Factor (surcharge de change)
- **OTHCHGE** - Terminal Handling Charges (Origin)
- **DTHCHGE** - Terminal Handling Charges (Destination)
- **CONCHGE** - Congestion Surcharge
- **PSEASON** - Peak Season Surcharge
- **EBSFRTC** - Emergency Bunker Surcharge
- **LOSULPH** - Law Sulphur Surcharge
- **INSSECF / OSECFEE / DSECFEE** - Security Fee / ISPS
- **HAZGDS / OHAZGDS / DHAZGDS** - Hazardous Goods (si applicable)
- **OBOLFEE / DBOLFEE** - Bill of Lading Fee
- **ODOCFEE / DDOCFEE** - Documentation Fee
- **DDELORD** - Delivery Order
- **OADV MNF / DADV MNF** - AMS Fee / AMS Filing
- **OAGENCY / DAGENCY** - Customs Clearance
- **OEXPCFE / DEXPCFE** - Export/Import Customs Clearance Fee
- **OPRTCHS / DPRCHS** - Port Charges
- **OHNDMAN / DHNDMAN** - Handling
- **DCLNFEE** - Cleaning
- **DINSPFE** - Inspection Fee
- **DLOLOFE / OLOLOFE** - Lift On/Lift Off
- **OVGMASS** - VGM (Verified Gross Mass)
- **CUSTDTY** - Customs Duty

#3

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door
- 3.2 Long terme vs
court terme :
deux vues
complémentaires
du marché
maritime
- 3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent
- 3.4 Terminal Handling
Charges (THC) :
référentiel,
paramétrage et
impact

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

> Ce qui est inclus

- Le **freight maritime** (y compris transbordements éventuels),
- Les **surcharges maritimes** (BAF, CAF, congestion, peak season, security, low sulphur, etc.),
- Les **THC** (Terminal Handling Charges) à l'origine et à destination si les cases correspondantes sont cochées,
- Les **local charges portuaires** (documentation, BL, AMS, VGM, cleaning, inspection, customs, etc.) lorsqu'ils sont présents dans les factures sources.

> Ce qui est exclu

- Tout pré-acheminement routier depuis l'origine jusqu'au port de chargement,
- Tout post-acheminement routier depuis le port de déchargement jusqu'à la destination finale.

> Usage recommandé

Choisir **PTP** lorsque :

- Le chargeur/expéditeur gère lui-même les pré/post-acheminements,
- On souhaite isoler le coût purement maritime pour comparer des armateurs ou des corridors,
- On veut analyser l'évolution du fret maritime indépendamment des coûts routiers.

3.1.2 DOOR-TO-PORT (DTP) : PRÉ-ACHEMINEMENT + MARITIME

> Définition

Le service Door-to-Port couvre le pré-acheminement routier depuis l'origine (adresse "door") jusqu'au port de chargement, plus la jambe maritime PTP.

> Charge codes additionnels (DTP)

En plus de tous les charge codes PTP, une facture DTP contient :

- **OCARTFE** - Pick Up (Cartage Origin) : transport routier depuis l'origine jusqu'au port de chargement
- **OFUELSC** - Cartage Fuel Surcharge (Origin) : surcharge carburant pour le pré-acheminement

> Ce qui est inclus

- Tout ce qui est inclus dans PTP,
- Le transport routier pré-acheminement (tracteur+ châssis+ conteneur),
- La surcharge carburant du pré-acheminement (OFUELSC),
- Éventuels transbordements routiers ou ferroviaires intermédiaires,
- Coûts administratifs liés au pré-acheminement (prise de rendez-vous, documentation, tracking).

#3

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door
- 3.2 Long terme vs
court terme :
deux vues
complémentaires
du marché
maritime
- 3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent
- 3.4 Terminal Handling
Charges (THC) :
référentiel,
paramétrage et
impact

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

> Ce qui est exclu

- Tout post-acheminement routier depuis le port de déchargement jusqu'à la destination finale.

> Modélisation du pré-acheminement

Lorsque l'utilisateur saisit une origine "door" (adresse ou ville) dans l'interface :

1. Le système identifie le port de chargement de référence le plus proche ou le plus pertinent pour le corridor demandé.



L'identification du port le plus proche est détaillé dans l'article Uply Tech : Rebour Baptiste, [Finding the Most Relevant Port Using Weighted K-Nearest Neighbors](#)

2. Le pré-acheminement routier est modélisé à partir de :

- schémas moyens d'accès aux ports (distances routières, coûts standards),
- observations réelles de factures DTP sur des lanes comparables.

3. Le prix DTP final est la somme : prix PTP + coût de pré-acheminement estimé.

> Usage recommandé

Choisir **DTP** lorsque :

- Le transitaire/armateur prend en charge le pick-up depuis l'origine jusqu'au port de chargement,
- Le chargeur/expéditeur gère lui-même la réception au port de destination,
- On veut benchmarker une offre "origine door → port de destination".

> Limites et précautions

- Les pré-acheminements sont modélisés via des schémas moyens ; pour des cas très spécifiques (sites atypiques, accès difficiles, zones urbaines contraintes, multi-stops), le benchmark doit être lu comme ordre de grandeur.

3.1.3 PORT-TO-DOOR (PTD) : MARITIME + POST - ACHEMINEMENT

> Définition

Le service Port-to-Door couvre la jambe maritime PTP plus le post-acheminement routier depuis le port de déchargement jusqu'à la destination finale (adresse "door").

#3

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door
- 3.2 Long terme vs
court terme :
deux vues
complémentaires
du marché
maritime
- 3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent
- 3.4 Terminal Handling
Charges (THC) :
référentiel,
paramétrage et
impact

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

> Charge codes additionnels (PTD)

En plus de tous les charge codes PTP, une facture PTD contient :

- **DCARTFE** - Delivery (Cartage Destination) : transport routier depuis le port de déchargement jusqu'à la destination
- **DFUELSC** - Cartage Fuel Surcharge (Destination) : surcharge carburant pour le post-acheminement

> Ce qui est inclus

- Tout ce qui est inclus dans PTP,
- Le transport routier post-acheminement (tracteur+ châssis+ conteneur),
- La surcharge carburant du post-acheminement (DFUELSC),
- Éventuels transbordements routiers ou ferroviaires intermédiaires,
- Coûts administratifs liés au post-acheminement (prise de rendez-vous, documentation, tracking).

> Ce qui est exclu

- Tout pré-acheminement routier depuis l'origine jusqu'au port de chargement.

> Modélisation du post-acheminement

Lorsque l'utilisateur saisit une destination "door" (adresse ou ville) dans l'interface :

1. Le système identifie le port de déchargement de référence le plus proche ou le plus pertinent pour le corridor demandé.



L'identification du port le plus proche est détaillé dans l'article Upply Tech : Rebours Baptiste, [Finding the Most Relevant Port Using Weighted K-Nearest Neighbors](#)

2. Le post-acheminement routier est modélisé à partir de :

- schémas moyens d'accès depuis les ports (distances routières, coûts standards),
- observations réelles de factures PTD sur des lanes comparables.

3. Le prix PTD final est la somme : prix PTP + coût de post - acheminement estimé.

> Usage recommandé

Choisir **PTD** lorsque :

- Le chargeur/expéditeur gère lui-même l'acheminement jusqu'au port de chargement,
- Le transitaire/armateur prend en charge la livraison finale depuis le port de déchargement,
- On veut benchmarker une offre "port d'origine → destination door".

#3

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door

3.2 Long terme vs
court terme:
deux vues
complémentaires
du marché
maritime

3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent

3.4 Terminal Handling
Charges (THC) :
référentiel,
paramétrage et
impact

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

> Limites et précautions

Identiques à celles du DTP : les post-acheminements sont modélisés via des schémas moyens ; pour des cas très spécifiques, le benchmark doit être lu comme ordre de grandeur.

3.1.4 DOOR-TO-DOOR (DTD) : PRÉ-ACHEMINEMENT + MARITIME+ POST-ACHEMINEMENT

> Définition

Le service Door-to-Door couvre l'intégralité du transport : pré-acheminement routier+ jambe maritime PTP + post-acheminement routier. C'est la solution "clé en main" où le transitaire/armateur prend en charge le transport de bout en bout.

> Charge codes inclus (DTD)

Une facture DTD contient la totalité des charge codes PTP + DTP + PTD :

- Tous les charge codes PTP (freight, surcharges maritimes, THC, local charges),
- Les charge codes DTP (OCARTFE, OFUELSC),
- Les charge codes PTD (DCARTFE, DFUELSC).

> Ce qui est inclus

- Tout ce qui est inclus dans PTP, DTP et PTD,
- Le transport routier pré-acheminement (origine → port de chargement),
- La jambe maritime (port de chargement → port de déchargement),
- Le transport routier post-acheminement (port de déchargement → destination).

> Modélisation DTD

Lorsque l'utilisateur saisit une origine "door" et une destination "door" dans l'interface :

1. Le système identifie les ports de chargement et de déchargement de référence les plus pertinents pour le corridor.



L'identification du port le plus proche est détaillé dans l'article Upply Tech : Rebours Baptiste, [Finding the Most Relevant Port Using Weighted K-Nearest Neighbors](#)

2. Le prix DTD final est la somme : Prix DTD=Coût pré-acheminement + Prix PTP + Coût post-acheminement

#3

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

- 3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door
- 3.2 Long terme vs
court terme :
deux vues
complémentaires
du marché
maritime
- 3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent
- 3.4 Terminal Handling
Charges (THC) :
référentiel,
paramétrage et
impact

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

> Usage recommandé

Choisir DTD lorsque :

- On souhaite une offre complète de bout en bout,
- On veut comparer des solutions “porte-à-porte” entre différents transitaires/armateurs,
- On veut benchmarker le coût total d'un transport conteneurisé incluant tous les segments.

> Limites et précautions

- Le prix DTD est la somme de trois blocs modélisés séparément ; les interactions entre segments (optimisations logistiques, synergies opérateur) ne sont pas capturées finement.
- Pour des analyses très précises sur des schémas opérationnels complexes (multi-stops, contraintes site fortes), il est recommandé de décomposer la requête en DTP + PTP + PTD et de confronter chaque bloc à l'expertise opérationnelle.

3.1.5 COMPARAISON SYNTHÉTIQUE DES TYPES DE SERVICE

Type de service	Périmètre	Charge codes additionnels	Usage recommandé
PTP	Port → Port (maritime seul)	Aucun (codes PTP uniquement)	Isoler le coût maritime, comparer armateurs/ corridors
DTP	Door → Port (pré-ach. + maritime)	OCARTFE, OFUELSC	Ramassage inclus, réception au port par le client
PTD	Port → Door (maritime + post - ach.)	DCARTFE, DFUELSC	Acheminement au port par le client, livraison finale incluse
DTD	Door → Door (pré + maritime + post)	OCARTFE, OFUELSC, DCARTFE, DFUELSC	Offre complète porte-à- porte

#3

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door

3.2 Long terme vs
court terme :
deux vues
complémentaires
du marché
maritime

3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent

3.4 Terminal Handling
Charges (THC) :
référentiel,
paramétrage et
impact

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

3.2 LONG TERME VS COURT TERME : DEUX VUES COMPLÉMENTAIRES DU MARCHÉ MARITIME

Le modèle Maritime Upply propose **deux approches distinctes** pour benchmarker les prix maritimes, chacune répondant à des besoins différents : le **long terme** (basé sur des factures réelles) et le **court terme** (basé sur des tarifs publiés par les armateurs). Cette section clarifie les différences fondamentales entre ces deux vues, leurs sources de données respectives, et les cas d'usage recommandés.

3.2.1 DÉFINITIONS ET PÉRIMÈTRES

> Long terme (ce document)

- **Source de données : factures de transport réelles** (invoiced shipments) issues de chargeurs (BCO) et de transitaires/NVOCC.
- **Nature** : prix **effectivement payés** pour des transports réellement exécutés.
- **Horizon temporel** : données collectées en continu, avec un historique depuis 2018.
- **Granularité temporelle** : **hebdomadaire** (ou mensuelle sur les lanes peu denses).
- **Couverture géographique** : 340 ports dans 96 pays, 64 grands corridors.
- **Méthodologie** : modélisation statistique (algorithmes d'apprentissage) pour estimer des distributions de prix (P10/P25/P50/P75/P90) sur toute lane, y compris celles non directement observées, via des mécanismes de repli géographique (port → zone → région).

> Court terme (cf documentation dédiée)

- **Source de données : tarifs FAK** (Freight Ali Kinds) publiés directement par les **compagnies maritimes** (armateurs/VOCC).
- **Nature** : prix **catalogue** proposés par les armateurs, avec une **validité < 3 mois**.
- **Horizon temporel** : tarifs **prospectifs** (validité future), collectés en temps réel.
- **Granularité temporelle** : **quotidienne** (mise à jour au fil de l'eau à chaque publication armateur).
- **Couverture géographique** : **30+ compagnies maritimes** (incluant le top 10 mondial), sur les principaux corridors.
- **Méthodologie** : **agrégation directe** des tarifs publiés ; **pas de repli géographique** sur ports voisins (prix strictement **port-port catalogue**).

#3

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door

3.2 Long terme vs
court terme :
deux vues
complémentaires
du marché
maritime

3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent

3.4 Terminal Handling
Charges (THC) :
référentiel,
paramétrage et
impact

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

3.2.2 DIFFÉRENCES FONDAMENTALES

Dimension	Long terme	Court terme
Nature du prix	Prix réellement payés (factures)	Prix catalogue FAK (tarifs publiés)
Source	Chargeurs (BCO) + Transitaires (NVOCC)	Armateurs (VOCC)
Horizon	Historique (depuis 2018)	Prospectif (validité < 3 mois)
Fréquence de mise à jour	Hebdomadaire (ou mensuelle)	Quotidienne (temps réel)
Couverture	340 ports, 96 pays	30+ armateurs, principaux corridors
Repli géographique	Oui (port → zone → région)	Non (prix strictement port-port)
Indice de confiance	Oui (A→E, basé sur volume/ diversité/récence)	Oui (A→E, basé sur volume/ diversité/récence)
Cas d'usage principal	Analyse historique, benchmarking de factures réelles, négociations contrats, pilotage achats	Veille tarifaire temps réel, anticipation court terme, comparaison armateurs, appels d'offres spot

3.2.3 POURQUOI DEUX VUES COMPLÉMENTAIRES ?

> **Le long terme répond à : “Quel est le prix de marché réellement pratiqué ?”**

• **Avantages :**

- Reflète les prix effectivement payés par les chargeurs, incluant les négociations, remises, surcharges réelles.
- Permet de benchmarker ses propres factures contre le marché réel.
- Historique profond (depuis 2018) pour analyser les tendances de fond et les cycles de marché.
- Couverture géographique large grâce aux mécanismes de repli (utile pour les lanes secondaires).

• **Limites :**

- Lag temporel : les factures arrivent avec un certain retard (quelques jours à quelques semaines) ; le benchmark de la semaine courante peut être moins stable en début de semaine.
- Moins réactif aux mouvements très court terme (annonces de surcharges, pics de congestion soudains).

> **Le court terme répond à : “Quel est le prix catalogue proposé par les armateurs aujourd’hui ?”**

• **Avantages :**

- Réactivité maximale : mise à jour quotidienne, reflète les annonces armateurs en temps réel.
- Utile pour anticiper les évolutions de prix à court terme (3 mois).
- Permet de comparer les armateurs entre eux sur une base catalogue.

#3

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door
- 3.2 Long terme vs
court terme :
deux vues
complémentaires
du marché
maritime
- 3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent
- 3.4 Terminal Handling
Charges (THC) :
référentiel,
paramétrage et
impact

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

• Limites :

- Prix catalogue ≠ prix réellement payés : les tarifs court terme FAK sont souvent des “prix publics” qui peuvent faire l’objet de négociations, remises, ajustements.
- Pas de repli géographique : si une paire port-port n’est pas couverte par les armateurs collectés, aucun prix n’est disponible (contrairement au long terme qui peut extrapoler).
- Moins de profondeur historique : les tarifs court terme FAK sont prospectifs et ont une validité courte; l’historique est moins dense que le long terme.

3.2.4 CAS D'USAGE RECOMMANDÉS

Besoin	Vue recommandée
Benchmarker mes factures réelles contre le marché	Long terme
Analyser l'évolution des prix sur plusieurs années	Long terme
Négocier un contrat annuel / pluriannuel	Long terme
Piloter mes achats transport (KPI, tableaux de bord)	Long terme
Anticiper l'évolution des prix à 1-3 mois	Court terme
Comparer les armateurs entre eux (prix catalogue)	Court terme
Préparer un appel d'offres spot	Court terme
Veille tarifaire temps réel (annonces armateurs)	Court terme

3.2.5 PEUT-ON COMPARER LONG TERME ET COURT TERME ?

Oui, mais avec précaution.

Les deux vues sont complémentaires mais pas directement comparables :

- > Le long terme reflète des prix réellement payés (incluant négociations, remises, surcharges réelles, mix de contributeurs).
- > Le court terme reflète des prix catalogue (avant négociation, publiés par les armateurs).

En pratique :

- > Sur un marché tendu (forte demande, capacités limitées), les prix catalogue peuvent être proches ou supérieurs aux prix réellement payés (peu de marge de négociation).
- > Sur un marché détendu (surcapacité, faible demande), les prix réellement payés peuvent être significativement inférieurs aux prix catalogue (négociations, remises).

Recommandation : utiliser les deux vues en parallèle pour avoir une vision complète :

- > Long terme pour le benchmarking de factures et l’analyse historique,
- > Court terme pour la veille tarifaire et l’anticipation court terme.

#3

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

- 3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door
- 3.2 Long terme vs
court terme:
deux vues
complémentaires
du marché
maritime
- 3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent
- 3.4 Terminal Handling
Charges (THC):
référentiel,
paramétrage et
impact

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

3.3 MODÉLISATION HIÉRARCHIQUE (MULTILEVEL) : DU PORT AU CONTINENT

Le modèle Maritime FCL long terme Upply repose sur une approche hiérarchique (multilevel modelling) qui permet d'estimer des prix de manière robuste même lorsque les données sont rares ou absentes sur une paire port-port spécifique. Cette section explique le principe, les niveaux géographiques, et l'impact sur l'indice de confiance et la précision des estimations.

3.3.1 PRINCIPE GÉNÉRAL : "PLUS DE DONNÉES = PRÉDICTIONS PLUS CIBLÉES"

L'idée centrale de la modélisation hiérarchique est simple : plus nous avons de données sur une lane spécifique, plus notre estimation est précise et ciblée sur cette lane. À l'inverse, lorsque les données sont rares, nous nous appuyons sur des niveaux géographiques plus agrégés pour stabiliser l'estimation.

Exemple concret :

- > **Shanghai (CNSHA) → Le Havre (FRLEH)** : corridor très dense, nombreuses observations hebdomadaires, estimation **au niveau port-port** (précision maximale).
- > **Shanghai (CNSHA) → Mombasa (KEMBA)** : corridor moins dense, peu d'observations directes sur cette paire exacte, estimation **au niveau Shanghai → Afrique de l'Est** (précision moindre mais estimation robuste).

Cette approche garantit que :

- > Nous ne publions jamais de prix "au hasard" faute de données,
- > Nous ne "laissions pas vides" des lanes potentiellement pertinentes,
- > Nous indiquons clairement via l'indice de confiance (A→E) le niveau de précision de l'estimation.

3.3.2 HIÉRARCHIE GÉOGRAPHIQUE : 4 NIVEAUX

Le modèle maritime Upply structure la géographie en 4 niveaux hiérarchiques :

Niveau	Description	Exemple
1. Port	Port maritime individuel (UN/LOCODE)	CNSHA (Shanghai), FRLEH (Le Havre), KEMBA (Mombasa)
2. Zone portuaire	Groupe de ports voisins / même bassin	"North China" (CNSHA, CNTAO, CNTXG...), "ARA ports" (NLRMT, BEANR, DEHAM...)
3. Pays	Pays du port	Chine (CN), France (FR), Kenya (KE)
4. Région / Continent	Région géographique large	"Asia", "Europe", "Africa", "North America", "South America", "Oceania"

Chaque port est rattaché à une zone, chaque zone à un pays, chaque pays à une région. Cette hiérarchie est fixe et versionnée dans le référentiel géographique Upply.

#3

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

- 3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door
- 3.2 Long terme vs
court terme:
deux vues
complémentaires
du marché
maritime
- 3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent
- 3.4 Terminal Handling
Charges (THC) :
référentiel,
paramétrage et
impact

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

3.3.3 MÉCANISME DE REPLI HIÉRARCHIQUE (FALLBACK)

Lorsque le modèle estime un prix pour une lane donnée, il procède par étapes successives :

> Étape 1 : Estimation au niveau port-port

Le modèle cherche d'abord à estimer le prix au niveau le plus fin : port d'origine → port de destination.

- Condition : volume suffisant d'observations sur cette paire exacte (ou très proche) dans la période de référence.
- Résultat : estimation très précise, indice de confiance généralement A ou B.
- Exemple : CNSHA → FRLEH (Shanghai → Le Havre) : corridor ultra-dense, estimation directe au niveau port-port.

> Étape 2 : Repli au niveau zone-zone

Si le volume d'observations port-port est insuffisant, le modèle agrège les données au niveau zone portuaire → zone portuaire.

- Condition : volume insuffisant au niveau port-port, mais suffisant au niveau zone-zone.
- Résultat : estimation moins précise qu'au niveau port-port, mais robuste; indice de confiance généralement B ou C.
- Exemple : CNSHA → KEMBA (Shanghai → Mombasa) : peu de données directes sur cette paire, mais suffisamment de données "North China → East Africa" pour stabiliser l'estimation.

> Étape 3 : Repli au niveau pays-pays

Si le volume d'observations zone-zone est encore insuffisant, le modèle agrège au niveau pays → pays.

- Condition : volume insuffisant au niveau zone-zone, mais suffisant au niveau pays-pays.
- Résultat : estimation indicative, indice de confiance généralement C ou D.
- Exemple : Port secondaire en Chine → Port secondaire en Afrique : estimation basée sur "Chine → Afrique".

> Étape 4 : Repli au niveau région-région (continent-continent)

En dernier recours, si le volume d'observations pays-pays est encore insuffisant, le modèle agrège au niveau région → région.

- Condition : volume insuffisant au niveau pays-pays, mais suffisant au niveau région-région.
- Résultat : estimation très indicative, indice de confiance généralement D ou E.
- Exemple : Port très secondaire en Asie → Port très secondaire en Afrique : estimation basée sur "Asia → Africa".

#3

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 3.1 Types de service: Port-to-Port, Door-to-Port, Port-to-Door, Door-to-Door
- 3.2 Long terme vs court terme: deux vues complémentaires du marché maritime
- 3.3 Modélisation hiérarchique (multilevel): du port au continent
- 3.4 Terminal Handling Charges (THC): référentiel, paramétrage et impact

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

3.3.4 CONTRÔLES DE COHÉRENCE ET DE PROXIMITÉ

Le repli hiérarchique n'est pas automatique : le modèle applique des contrôles de cohérence pour éviter des rapprochements absurdes :

- > Proximité géographique : les ports d'une même zone doivent être géographiquement proches (même bassin maritime, même région côtière).
- > Morphologie des trafics : les ports d'une même zone doivent partager des caractéristiques de trafic similaires (hubs vs ports secondaires, corridors commerciaux majeurs).
- > Cohérence des flux : le modèle vérifie que les flux observés sur les ports voisins sont comparables (pas de mélange entre flux headhaul et backhaul très asymétriques, par exemple).

Si ces contrôles échouent, le modèle ne publie pas d'estimation plutôt que de forcer un rapprochement incohérent.

3.3.5 IMPACT SUR L'INDICE DE CONFIANCE

L'indice de confiance (A→E) reflète directement le niveau géographique effectivement utilisé pour l'estimation :

Indice	Niveau géographique typique	Interprétation
A	Port-port (données très denses)	Très forte confiance ; estimation très précise
B	Port-port (données denses) ou Zone-zone (données très denses)	Forte confiance ; estimation précise
C	Zone-zone (données moyennes) ou Pays-pays (données denses)	Confiance moyenne ; estimation robuste mais moins précise
D	Pays-pays (données faibles) ou Région-région (données moyennes)	Confiance faible ; estimation indicative
E	Région-région (données faibles)	Confiance très faible ; ordre de grandeur uniquement

Lecture recommandée :

- > A/ B : base solide pour négociation, simulation, indexation, pilotage achats.
- > C : information exploitable mais à confronter davantage aux prix internes et à l'expertise opérationnelle.
- > D / E : ordre de grandeur, utile pour cadrer une discussion, mais à manier avec prudence; ne pas utiliser pour des décisions opérationnelles critiques sans validation complémentaire.

#3

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door
- 3.2 Long terme vs
court terme:
deux vues
complémentaires
du marché
maritime
- 3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent
- 3.4 Terminal Handling
Charges (THC) :
référentiel,
paramétrage et
impact

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

3.3.6 EXEMPLE DÉTAILLÉ : SHANGHAI → MOMBASA

Prenons l'exemple d'une requête CNSHA (Shanghai) → KEMBA (Mombasa) en 40GP, PTP, non-Hazardous, THC inclus.

> Scénario 1 : Données denses au niveau port-port

- Volume d'observations : 50+ factures sur la semaine courante pour la paire CNSHA → KEMBA exacte.
- Niveau géographique utilisé : port-port (CNSHA → KEMBA).
- Indice de confiance : A ou B.
- Lecture : estimation très précise, reflétant les transactions réelles sur cette paire exacte.

> Scénario 2 : Données faibles au niveau port-port, repli zone-zone

- Volume d'observations : 5 factures seulement sur la semaine courante pour CNSHA → KEMBA.
- Repli : le modèle agrège les données au niveau "North China" → "East Africa" (incluant CNSHA, CNTAO, CNTXG vers KEMBA, TZDAR, MZMPM, etc.).
- Volume agrégé : 100+ factures sur la semaine courante pour "North China" → "East Africa".
- Niveau géographique utilisé : zone-zone.
- Indice de confiance : B ou C.
- Lecture : estimation robuste, mais moins précise qu'au niveau port-port; reflète les transactions sur des ports voisins de Shanghai et de Mombasa.

> Scénario 3 : Données très faibles, repli pays-pays

- Volume d'observations : 2 factures seulement sur la semaine courante pour "North China" → "East Africa".
- Repli : le modèle agrège au niveau "China" → "Kenya".
- Volume agrégé : 50 factures sur la semaine courante pour "China" → "Kenya".
- Niveau géographique utilisé : pays-pays.
- Indice de confiance : C ou D.
- Lecture : estimation indicative, reflétant les transactions entre la Chine et le Kenya sans distinction fine de ports.

> Scénario 4 : Données extrêmement faibles, repli région-région

- Volume d'observations : 1 facture seulement sur la semaine courante pour "China" → "Kenya".
- Repli : le modèle agrège au niveau "Asia" → "Africa".
- Volume agrégé : 500+ factures sur la semaine courante pour "Asia" → "Africa".
- Niveau géographique utilisé : région-région.
- Indice de confiance : D ou E.
- Lecture : ordre de grandeur uniquement, reflétant les transactions entre l'Asie et l'Afrique sans distinction de pays ou de ports.

#3

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

- 3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door
- 3.2 Long terme vs
court terme:
deux vues
complémentaires
du marché
maritime
- 3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent
- 3.4 Terminal Handling
Charges (THC) :
référentiel,
paramétrage et
impact

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

3.3.7 AVANTAGES DE L'APPROCHE HIÉRARCHIQUE

1. **Couverture maximale** : permet de fournir des estimations sur des lanes peu denses ou rares, sans "laisser vides" des corridors potentiellement pertinents.
2. **Robustesse statistique** : en agrégeant les données à des niveaux plus larges, on évite les estimations "bruitées" basées sur 1 ou 2 observations isolées.
3. **Transparence** : l'indice de confiance (A→E) indique clairement le niveau de précision de l'estimation, permettant à l'utilisateur de **contextualiser** la lecture.
4. **Réintégration automatique** : dès qu'une lane redevient suffisamment dense au niveau port-port, le modèle **revient automatiquement** à une estimation fine, sans intervention manuelle.

3.3.8 LIMITES ET BONNES PRATIQUES

> Limites

- Sur les lanes très peu denses (indice **D** ou **E**), l'estimation reflète un **marché agrégé** et peut ne pas capturer les spécificités d'un port ou d'un corridor particulier.
- Les **asymétries import/export** très marquées peuvent être "lissées" lors du repli à des niveaux agrégés.

> Bonnes pratiques

- **Consulter systématiquement l'indice de confiance** avant de réutiliser un prix dans une analyse opérationnelle ou une négociation.
- Pour les lanes **D** ou **E**, **croiser** le benchmark Upply avec d'autres sources (expertise interne, prix internes, cotations armateurs) avant de prendre une décision critique.
- **Contribuer vos données** : plus vous partagez vos factures sur une lane, plus le modèle pourra estimer au niveau port-port et améliorer l'indice de confiance pour tous les utilisateurs.

#3

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

- 3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door
- 3.2 Long terme vs
court terme :
deux vues
complémentaires
du marché
maritime
- 3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent
- 3.4 Terminal Handling
Charges (THC) :
référentiel,
paramétrage et
impact

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

3.4 TERMINAL HANDLING CHARGES (THC) : RÉFÉRENTIEL, PARAMÉTRAGE ET IMPACT

Les **Terminal Handling Charges (THC)** sont les **seuls postes maritimes explicitement paramétrables** dans l'interface de benchmark. Cette section détaille quelles charges sont concernées, comment elles sont prises en compte dans le modèle, et comment les interpréter.

3.4.1 DÉFINITION ET PÉRIMÈTRE DES THC

Les **THC** (Terminal Handling Charges) correspondent aux **frais de manutention et de gestion du conteneur** à l'intérieur du terminal portuaire. Ils couvrent :

- > **Chargement/ déchargement du navire** (lift on / lift off du conteneur),
- > **Mouvements au sein du terminal** (positionnement, stockage temporaire, transferts internes),
- > **Accès gate in/ gate out** (entrée/sortie du conteneur du terminal),
- > **Parfois** une partie des frais de **châssis/ stockage court** (selon les ports et les pratiques).

Les THC sont facturés **séparément** du freight maritime de base (FREIGHT) et apparaissent dans les factures sources sous les **charge codes** :

- > **OTHCHGE** - Terminal Handling Charges (Origin)
- > **DTHCHGE** - Terminal Handling Charges (Destination)

3.4.2 RÉFÉRENTIEL THC UPLY

Uply maintient un **référentiel THC par port**, distinct pour **origine** et **destination**. Ce référentiel est construit à partir de :

- > Observations réelles dans les factures sources (charge codes OTHCHGE / DTHCHGE),
 - > Données publiques (tarifs terminaux publiés, enquêtes sectorielles),
 - > Contributions partenaires (BCO, transitaires partageant leurs grilles THC).
- > **Caractéristiques du référentiel**
- Un tarif THC par port : chaque port dispose d'une valeur THC origine et d'une valeur THC destination.
 - Généralement identique pour 20' et 40' : dans la plupart des ports, le THC est le même pour un conteneur 20 pieds et un conteneur 40 pieds (hypothèse de travail; à confirmer port par port si nécessaire).
 - Mise à jour au moins une fois par an : le référentiel est révisé annuellement pour refléter les évolutions tarifaires des terminaux.
 - Versionnement : chaque version du référentiel est datée et tracée pour garantir la reproductibilité des calculs.

#3

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

- 3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door
- 3.2 Long terme vs
court terme:
deux vues
complémentaires
du marché
maritime
- 3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent
- 3.4 Terminal Handling
Charges (THC) :
référentiel,
paramétrage et
impact

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

> Exemple de référentiel THC (extrait)

Port	UN/LOCODE	THC Origin (USD)	THC Destination (USD)
Shanghai	CNSHA	150	120
Le Havre	FRLEH	180	200
Rotterdam	NLRTM	170	190
Los Angeles	USLAX	250	280
Mombasa	KEMBA	200	220

Note : ces valeurs sont indicatives et peuvent varier selon /es versions du référentiel.

3.4.3 CALCUL DU PRIX AVEC/SANS THC

Le modèle procède en deux temps :

1. Estimation du prix "THC inclus" (par défaut) :

- Le modèle estime la distribution de prix (P10/P25/P50/P75/P90) à partir des factures sources, qui incluent généralement les THC.

2. Ajustement selon l'état des cases :

- Si une case THC est **décochée**, le modèle retire la valeur THC correspondante (issue du référentiel) du prix estimé.
- Formule : Prix hors THC = Prix avec THC - Valeur THC référentiel

> Exemple chiffré :

- Lane : CNSHA (Shanghai) → FRLEH (Le Havre), 40GP, PTP, non-Hazardous.
- Prix médian estimé (THC inclus) : **2 500 USD**.
- THC Origin (CNSHA) : **150 USD** (référentiel).
- THC Destination (FRLEH) : **200 USD** (référentiel).

Configuration	Calcul	Prix affiché
THC O + THC D inclus	2 500 USD (aucun ajustement)	2 500 USD
THC O exclu, THC D inclus	2 500 - 150 = 2 350 USD	2 350 USD
THC O inclus, THC D exclu	2 500 - 200 = 2 300 USD	2 300 USD
THC O + THC D exclus	2 500 - 150 - 200 = 2 150 USD	2 150 USD

3.4.4 VARIABILITÉ DES THC SELON LES PORTS

Les THC peuvent varier significativement d'un port à l'autre, en fonction de :

- > **Efficacité du terminal** (automatisation, productivité),
- > **Niveau de congestion** (ports saturés = THC plus élevés),
- > **Réglementations locales** (taxes portuaires, frais de sécurité),
- > **Position géographique** (hubs majeurs vs ports secondaires),
- > **Concurrence entre terminaux** (ports avec plusieurs terminaux en concurrence).

#3

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

- 3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door
- 3.2 Long terme vs
court terme :
deux vues
complémentaires
du marché
maritime
- 3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent
- 3.4 Terminal Handling
Charges (THC) :
référentiel,
paramétrage et
impact

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

Ordre de grandeur typique (en USD par conteneur) :

- > **Asie (hubs majeurs)** : 100–200 USD
- > **Europe du Nord (ARA ports)** : 150–250 USD
- > **Europe du Sud (Méditerranée)** : 100–200 USD
- > **Amérique du Nord (côte Ouest)** : 200–350 USD
- > **Amérique du Nord (côte Est)** : 150–300 USD
- > **Afrique** : 150–300 USD
- > **Amérique latine** : 150–300 USD

Note : ces fourchettes sont indicatives et peuvent évoluer dans le temps.

3.4.5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS

Les THC réels peuvent varier

Les valeurs THC du référentiel Upply sont des moyennes normalisées construites à partir de multiples sources. Les THC réellement facturés peuvent varier selon :

- > Le terminal spécifique utilisé (certains ports ont plusieurs terminaux avec des tarifs différents),
- > Le type de contrat (chargeurs à gros volumes peuvent négocier des THC réduits),
- > Les périodes de congestion (certains terminaux appliquent des surcharges temporaires),
- > Les services additionnels (inspection, cleaning, VGM, etc.) parfois inclus ou non dans le THC.

Les THC ne sont pas toujours identiques 20' / 40'

L'hypothèse de travail actuelle est que les THC sont généralement identiques pour 20' et 40' dans la plupart des ports. Cependant, certains ports appliquent des tarifs différenciés. Si vous constatez des écarts significatifs, il est recommandé de contribuer vos données pour enrichir le référentiel.

Les THC ne couvrent pas tous les frais terminaux

Les THC couvrent les frais de manutention de base au terminal, mais ne couvrent pas nécessairement :

- > Les frais de châssis (chassis tee) lorsqu'ils sont facturés séparément,
- > Les frais de stockage prolongé (storage, demurrage) au-delà du free time,
- > Les frais de lift on/lift off pour des conteneurs hors gabarit ou nécessitant une manutention spéciale,
- > Les frais d'inspection, cleaning, VGM lorsqu'ils sont facturés séparément.

Ces postes restent "dans le spread" P10–P90 et ne sont pas paramétrables individuellement.

#3

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

- 3.1 Types de service:
Port-to-Port,
Door-to-Port,
Port-to-Door,
Door-to-Door
- 3.2 Long terme vs
court terme:
deux vues
complémentaires
du marché
maritime
- 3.3 Modélisation
hiérarchique
(multilevel) : du
port au continent
- 3.4 Terminal Handling
Charges (THC):
référentiel,
paramétrage et
impact

/4 INDICE DE CONFIANCE

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

3.4.6 BONNES PRATIQUES

- > Cocher systématiquement les THC pour une lecture “all-in” homogène, ou décocher systématiquement pour une lecture “freight seul” homogène; éviter de mélanger les deux approches dans une même analyse.
- > Comparer les ports sur une base “hors THC” pour isoler l’effet du freight maritime, puis ajouter les THC séparément pour reconstituer le coût total.
- > Contribuer vos données : si vous disposez de factures détaillant précisément les THC par port, partagez-les avec Upply pour enrichir le référentiel et améliorer la précision pour tous les utilisateurs.

#4

INDICE DE CONFIANCE

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

- 4.1 Une mesure de fiabilité transparente
- 4.2 Les fondements de l'indice
- 4.3 La composante géographique
- 4.4 Les autres dimensions prises en compte
- 4.5 Une mise à jour régulière
- 4.6 Interprétation de l'indice

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

4.1 UNE MESURE DE FIABILITÉ TRANSPARENTE

L'indice de confiance Uply a pour objectif d'indiquer, pour chaque estimation de prix, le niveau de fiabilité statistique associé.

Il traduit la solidité des données disponibles au moment du calcul et complète la lecture du prix en offrant un indicateur clair de sa robustesse.

Chaque résultat affiché dans la plateforme est accompagné d'une note allant de A (très fiable) à E (peu fiable).

Cette échelle simple permet d'appréhender la qualité des données sous-jacentes à un benchmark.

4.2 LES FONDEMENTS DE L'INDICE

L'indice repose sur trois grands principes :

- > **Le volume d'observations** : plus une liaison dispose de données collectées, plus la confiance dans l'estimation est élevée.
- > La diversité des acteurs : la présence de données provenant de plusieurs entreprises renforce la représentativité du marché.
- > La régularité temporelle : des observations continues et récentes assurent une meilleure stabilité et reflètent l'état actuel du marché.

Ces dimensions sont analysées conjointement afin d'obtenir un indicateur qui reflète à la fois la profondeur historique et la fraîcheur des données.

4.3 LA COMPOSANTE GÉOGRAPHIQUE

La dimension géographique constitue le socle principal du calcul de l'indice de confiance pour le transport maritime.

Elle évalue la densité d'informations disponibles sur les liaisons entre ports et zones portuaires.

Pour chaque couple d'origine et de destination :

- > les volumes observés sont analysés à deux niveaux de granularité : ports et régions maritimes ;
- > un facteur de pondération accorde davantage d'importance au niveau port, plus précis que le niveau région ;
- > au sein de chaque niveau, les corridors complets (port ↔ port, région ↔ région) sont favorisés par rapport aux simples origines ou destinations, car ils représentent mieux les flux réels.

#4

SOMMAIRE

/1 DÉFINITION D'UN BENCHMARK MARITIME LONG TERME

/2 LE MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/3 CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES DU MODÈLE MARITIME FCL LONG TERME

/4 INDICE DE CONFIANCE

- 4.1 Une mesure de fiabilité transparente
- 4.2 Les fondements de l'indice
- 4.3 La composante géographique
- 4.4 Les autres dimensions prises en compte
- 4.5 Une mise à jour régulière
- 4.6 Interprétation de l'indice

/5 LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

FAQ

L'indice tient également compte de la diversité des compagnies maritimes observées sur chaque corridor, ainsi que de la régularité des volumes dans le temps :

- > un corridor dont les données proviennent de nombreuses compagnies maritimes distinctes obtient une meilleure note,
- > un corridor dont les volumes restent stables sur les derniers trimestres est valorisé, tandis qu'une activité ponctuelle ou irrégulière est pénalisée.

Cette approche met en évidence, au sein du score de confiance, les volumes de données effectivement observés par corridor, en pondérant leur contribution selon la stabilité, la diversité et la densité des flux.

4.4 LES AUTRES DIMENSIONS PRISES EN COMPTE

Au-delà de la géographie, plusieurs caractéristiques du transport viennent ajuster l'indice de confiance :

- > **Le type de marchandise** : certains segments, comme le conteneur 40' standard, sont plus représentatifs que d'autres plus spécialisés (20', 45', reefer, open top, flat rack, etc.).
- > **La présence de marchandises dangereuses (IMO)** : ces flux sont plus rares et peuvent présenter une variabilité plus forte.
- > **Le type de contrat** : l'indice distingue les données issues de contrats longs et celles provenant de taux spot (FAK), afin d'intégrer la diversité des pratiques d'achat.
- > **Les surcharges et accessoires** : la complétude des composantes tarifaires (BAF, THC, surcharges portuaires, war risk) influence la comparabilité des observations et donc la confiance dans l'estimation.

Chacune de ces dimensions contribue à affiner la mesure de confiance, pour garantir que l'indice reflète fidèlement la structure et la représentativité des données utilisées.

4.5 UNE MISE À JOUR RÉGULIÈRE

L'indice est recalculé chaque semaine pour refléter en continu les dernières données collectées.

Il évolue au même rythme que la base de données Upply, alimentée quotidiennement par de nouveaux flux.

Ainsi, la note de confiance affichée dans la plateforme correspond toujours à l'état réel des données au moment de la consultation.

4.6 INTERPRÉTATION DE L'INDICE

- A** **Données nombreuses, récentes et variées** : estimations solides et hautement représentatives.
- B**
- C** **Données moyennes** : indicateur fiable mais à interpréter avec prudence.
- D** **Données rares ou irrégulières** : information indicative, à considérer comme une tendance.
- E**

#5

LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

Le benchmark décrit une distribution de marché crédible, mais ne constitue pas une cotation ferme. Pour les équipements spécialisés (reefer, open top, flat rack), la précision est moindre en raison de volumes d'observations plus faibles ; renseigner simultanément le type d'équipement, le corridor et la compagnie maritime améliore la comparabilité. L'absence de paramétrage explicite de certaines composantes tarifaires (surcharges portuaires, war risk, congestion, peak season) peut conduire à un échantillon "mixte" et contribuer au spread P10-P90. Enfin, la qualité dépend de la densité de données : l'indice A→E doit être consulté systématiquement, en gardant à l'esprit que des révisions rétroactives peuvent intervenir lorsque de nouvelles données s'intègrent (backfill).

#FAQ

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

Pourquoi mon “min” n’est pas le plus bas observé ?

Nous n’affichons pas le plus bas ni le plus haut prix “bruts” vus dans nos données. À la place, nous montrons un “min” et un “max” dits nettoyés : le min correspond au 10e percentile (P10) et le max au 90e percentile (P90). En clair, P10 est le prix au-dessous duquel ne se trouvent que 10 % des observations, et P90 le prix au-dessus duquel ne se trouvent que 10 % des observations.

Cette approche écarte les cas très rares ou atypiques qui peuvent fausser la lecture du marché (repositionnement de conteneurs très décoté, urgences “distressed cargo”, surcharges exceptionnelles liées à une congestion extrême, fermeture de terminal, grève, erreurs de saisie ou de devise). Elle rend les comparaisons entre corridors plus stables et représentatives du “cœur” du marché.

Exemple : si les prix observés sur un 40GP Shanghai→Le Havre vont de 800 à 4 500 USD, mais que 80 % des expéditions se paient entre 1 400 et 3 200 USD, nous afficherons min = 1 400 (P10) et max = 3 200 (P90). Il peut donc exister des factures isolées en-dessous/au-dessus de cet intervalle, mais elles ne reflètent pas la tendance centrale.

Que signifie passer de B à C (dans l’indice de confiance) ?

Passer de B à C signifie que, pour la requête et la semaine considérées, la fiabilité statistique est passée de “bonne” à “moyenne”. Concrètement, au moins une des trois briques du score s’est affaiblie : volume d’observations disponibles sur le corridor, diversité des contributeurs (chargeurs, transitaires, NVOCC), ou régularité/récence des données.

En maritime, cela peut également refléter un changement de niveau géographique dans l’estimation : une lane notée B peut s’appuyer sur des données port-port denses, tandis qu’un passage en C peut indiquer un repli vers un niveau zone-zone ou pays-pays. Le prix en C reste exploitable, mais il doit être interprété avec un peu plus de prudence qu’en B — notamment en le confrontant à vos prix internes et à votre expertise opérationnelle.

Comment saisir correctement un port ? (exemple : ports homonymes ou ambigus)

Le modèle maritime identifie chaque port via son UN/LOCODE officiel (ex. CNSHA pour Shanghai, FRLEH pour Le Havre, NLRTM pour Rotterdam). Indiquez toujours le pays dans le champ dédié (Origin/Destination Country). Cela lève la quasi-totalité des ambiguïtés, notamment pour les ports aux noms proches ou les orthographes locales.

Si la recherche échoue malgré tout, essayez de saisir directement le UN/LOCODE dans le champ port, ou passez par le nom de la ville portuaire accompagné du code pays. Évitez les abréviations non standard ou les noms informels.

#FAQ

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

Bonnes pratiques en bref :

- > utilisez le UN/LOCODE dès que possible (ex. "DEHAM" pour Hambourg) ;
- > renseignez systématiquement le pays dans la colonne pays ;
- > en cas d'échec, utilisez le nom de ville + pays pour désambiguïser ;
- > attention aux ports multi-terminaux (ex. Shanghai = Yangshan + Waigaoqiao) : le modèle agrège au niveau du port UN/LOCODE, pas du terminal.

Pourquoi le type de conteneur ne semble pas impacter le prix ?

Deux raisons fréquentes.

1. Vous comparez des conteneurs 40GP et 40HC : sur la plupart des corridors, l'écart de prix entre un 40-pieds standard et un 40-pieds High Cube est faible, voire nul, car les armateurs les tarifent souvent de manière identique sur le marché long terme.
2. Vous êtes sur une lane peu couverte (indice C/D/E) : lorsque la densité d'observations par type de conteneur est trop faible, le modèle peut s'appuyer sur un échantillon élargi (repli hiérarchique zone ou région) qui mélange plusieurs types de conteneurs proches, neutralisant partiellement l'effet. En revanche, l'écart entre un dry (40GP) et un reefer (40RF/40RH) est généralement bien capturé, car ces segments sont traités séparément.

Point d'attention : la majorité des volumes dans le modèle long terme sont en 40' (40GP/40HC/40RF/40RH). Les benchmarks 20' peuvent être moins denses et présenter un indice de confiance plus faible, surtout sur certaines lanes secondaires.

Comment interpréter une lane avec transbordement (ou corridor indirect) ?

Nos prix reflètent des factures réelles et donc un mélange de pratiques : certains trajets sont des services directs, d'autres passent par un ou plusieurs hubs de transbordement (ex. Tanger Med, Colombo, Singapour). Le modèle ne paramètre pas aujourd'hui le transbordement, ce qui signifie que l'échantillon mélange des observations avec et sans transbordement.

Comment lire la distribution :

- > P10 se rapproche d'un coût "freight + surcharges minimales", souvent lié à des services directs ou des configurations compétitives ;
- > P50 (médiane) représente le cas le plus courant observé cette semaine ;
- > P90 correspond souvent à des configurations plus "all-in" (surcharges multiples, transit times plus longs, local charges incluses).

Exemple : sur un corridor Asia → Europe, il est normal que l'intervalle P10-P90 soit plus large que sur un corridor intra-Asie court : il couvre à la fois des services directs compétitifs et des routages via hubs avec surcharges additionnelles. Pour coller à votre pratique, positionnez-vous par rapport à la médiane et à la plage P10-P90.

#FAQ

SOMMAIRE

/1
DÉFINITION
D'UN BENCHMARK
MARITIME LONG
TERME

/2
LE MODÈLE
MARITIME FCL
LONG TERME

/3
CARACTÉRISTIQUES
DÉTAILLÉES DU
MODÈLE MARITIME
FCL LONG TERME

/4
INDICE DE
CONFIANCE

/5
LIMITES ET
PRÉCAUTIONS
D'USAGE

FAQ

Est-ce que le prix affiché contient les THC (Terminal Handling Charges) ?

Réponse courte : par défaut, oui. Contrairement au routier où les péages ne sont pas paramétrables, le maritime dispose de deux cases à cocher explicites dans l'interface : "THC Origine inclus" et "THC Destination inclus", toutes deux cochées par défaut.

Lorsqu'une case est cochée, le benchmark inclut la valeur THC correspondante issue du référentiel Uapply (un tarif par port, mis à jour au moins une fois par an). Lorsqu'une case est décochée, le modèle retire la composante THC du prix total.

Exemple : sur CNSHA→FRLEH en 40GP, si le prix médian estimé est de 2 500 USD (THC inclus), avec un THC Origin Shanghai de 150 USD et un THC Destination Le Havre de 200 USD :

- > THC O + THC D inclus → 2 500 USD ;
- > THC O exclu, THC D inclus → 2 350 USD ;
- > THC O + THC D exclus → 2 150 USD.

En revanche, les autres surcharges maritimes (BAF, CAF, congestion, peak season, security, low sulphur, etc.) ne sont pas paramétrables individuellement : elles sont "dans le spread" P10-P90. Le bas de l'enveloppe (P10) reflète des configurations proches d'un "freight + surcharges minimales", le haut (P90) des configurations plus "all-in".

Bonne pratique : cochez systématiquement les THC pour une lecture "all-in" homogène, ou décochez systématiquement pour isoler le freight — mais évitez de mélanger les deux approches dans une même analyse.

Disclaimer

Les prix publiés par Upply sont des estimations statistiques agrégées destinées au benchmark. Ils ne constituent ni une cotation ferme ni une offre commerciale. L'inclusion de certaines composantes de coût peut varier lorsqu'elles ne sont pas paramétrées explicitement. L'indice de confiance doit être utilisé pour apprécier la qualité de chaque résultat ; toute interprétation hors du périmètre décrit dans ce document doit être faite avec prudence.

Upply, plateforme technologique qui révolutionne la gestion du transport de marchandises.

Sa mission : simplifier l'analyse, la prise de décision et l'exécution des opérations de fret grâce à la data et à la tech. Forte d'un ADN technologique unique et de plus d'1 milliard de données, Upply conçoit des solutions au service de l'efficacité opérationnelle des chargeurs, transporteurs et commissionnaires de transport. Analyse des prix, sourcing, suivi, gestion administrative, évaluation CO₂ : sa plateforme booste la performance et la durabilité de la supply chain.

Basée à Paris, l'entreprise réunit aujourd'hui plus de 50 collaborateurs engagés à rendre le transport de fret plus accessible, transparent et efficace pour des milliers d'acteurs du secteur.

[upply.com](https://www.upply.com)

upply