

SECTION V — ENTREPOSAGE ET DISTRIBUTION

Entrepôts publics

L'entreposage a déjà été considéré comme uniquement un moyen de stocker temporairement des marchandises avant de les expédier pour remplir des commandes. Aujourd'hui, la plupart des entrepôts offrant une multitude de services et les équipements les plus modernes, nombre d'expéditeurs considèrent qu'ils ont une valeur inestimable comme centres de distribution.

Les expéditeurs du centre du Canada qui veulent pénétrer les marchés du sud des États-Unis peuvent utiliser ces entrepôts publics sous deux aspects importants : pour le regroupement des services de transport et pour l'amélioration des services aux clients. Le regroupement d'un certain nombre de petites cargaisons destinées aux nombreux clients d'un expéditeur contribue à réduire les coûts globaux de transport et de manutention. Comme on peut le voir dans la structure des tarifs présentée à la section III, le tarif applicable à une grosse expédition unique est moindre que le tarif applicable à de nombreux petits envois.

Par exemple, si un expéditeur de Toronto veut remplir en même temps 10 commandes de 1 000 livres chacune à l'intention de clients habitant diverses villes du Texas, il ferait mieux de regrouper les 10 expéditions de 1 000 livres chacune en un seul chargement de 10 000 livres qui serait acheminé vers un entrepôt central, à partir duquel les marchandises pourraient être livrées aux 10 clients à un coût de transport relativement peu élevé. Le tableau ci-après illustre bien

Épargnes réalisées par le groupement et l'entreposage des marchandises

A. Coût total de distribution avant consolidation et entreposage :	
— 10 chargements FAK à 1 000 livres, de porte à porte	
coût de transport de 43 \$/cwt ...	4 300 \$
B. Coût total de distribution après regroupement et entreposage :	
— 1 chargement FAK à 10 000 livres expédié à un entrepôt central, coût de transport de 25 \$/cwt	2 500
— frais d'entreposage (frais minimaux applicables) pour moins de 30 jours	150
— frais de livraison par camion aux 10 clients à 50 \$/voyage (moyenne)	500
— intérêts imputés (15 jours à 15 % sur 20 000 \$)	125
— nouveau coût global de distribution	3 275
C. Épargne de coût	1 025 \$

les épargnes réalisées par notre expéditeur hypothétique de Toronto.

Dans cet exemple, l'expéditeur épargnerait 25 % de sa note de fret. Les épargnes seraient encore plus considérables si des chargements complets pouvaient être justifiés. Afin de prendre la décision de regrouper les chargements et de les redistribuer par l'entremise d'entrepôts, l'exportateur devrait essentiellement décider si le coût global de la manutention et du stockage en entrepôt, les intérêts imputables aux biens stockés, les frais de livraison aux clients et le coût de l'expédition en plus grosses quantités (ou en chargements complets) est inférieur aux coûts applicables à l'expédition du même volume de marchandises en plusieurs petits chargements partiels.

L'utilisation judicieuse de l'entreposage dans un ou plusieurs grands centres du sud des États-Unis peut également s'avérer un précieux outil de marketing grâce aux améliorations du service au client qui peuvent être obtenues en raccourcissant le temps de livraison et en évitant ou en réduisant les situations de déstockage. Les clients apprécieront également la réduction de leurs propres besoins de stockage ainsi que la réduction de leurs frais de maintien de stocks rendues possibles par le traitement et la livraison rapides des commandes par l'entrepôt ou le centre de distribution de l'expéditeur. *Votre entreprise peut se tailler une meilleure réputation lorsque vos clients commencent à la reconnaître comme un fournisseur prompt, fiable et concurrentiel.*

Les tarifs d'entreposage sont fondés sur les frais de stockage, de manutention et d'administration. Comme c'est le cas pour tous les modes de transport, ces taux sont négociables et varient selon le produit stocké, le type d'entreposage et les autres services requis.

Entrepôts de douane dans les zones franches

L'utilisation des zones franches est un autre moyen de réaliser des épargnes en ce qui touche les coûts d'expédition vers le sud des États-Unis, ou les coûts de réexportation à partir de points situés au sud des États-Unis. Ces zones sont situées aux postes des Douanes américaines ou à leur proximité, et sont considérées comme ne relevant pas du territoire douanier des États-Unis aux fins de l'admission des produits importés.

De façon générale, les marchandises étrangères ou locales peuvent être transportées dans une zone franche à des fins de stockage, de présentation, de montage, de fabrication ou de toute autre activité de manipulation ou de traitement. Pendant que ces marchandises étrangères ou locales se trouvent à l'intérieur d'une zone franche, ou si les marchandises étrangères qui s'y trouvent sont destinées à être réexportées, elles sont exemptées des droits de douane, des con-