



Mondialisation, transports et logistique

Dynamique du commerce international
et transports : quelle viabilité des modèles
de croissance des économies mondialisées ?

Nina Kousnetzoff, CEPII

Plan

1. Croissance du PIB et du commerce international

1.1. Ensemble du monde : tendances depuis 40 ans

1.2. Pays « avancés » et pays en développement :
évolutions comparées 1980- 2005

1.3. Contribution des produits manufacturés aux échanges 1980-2005

2. Développement des transports internationaux de marchandises

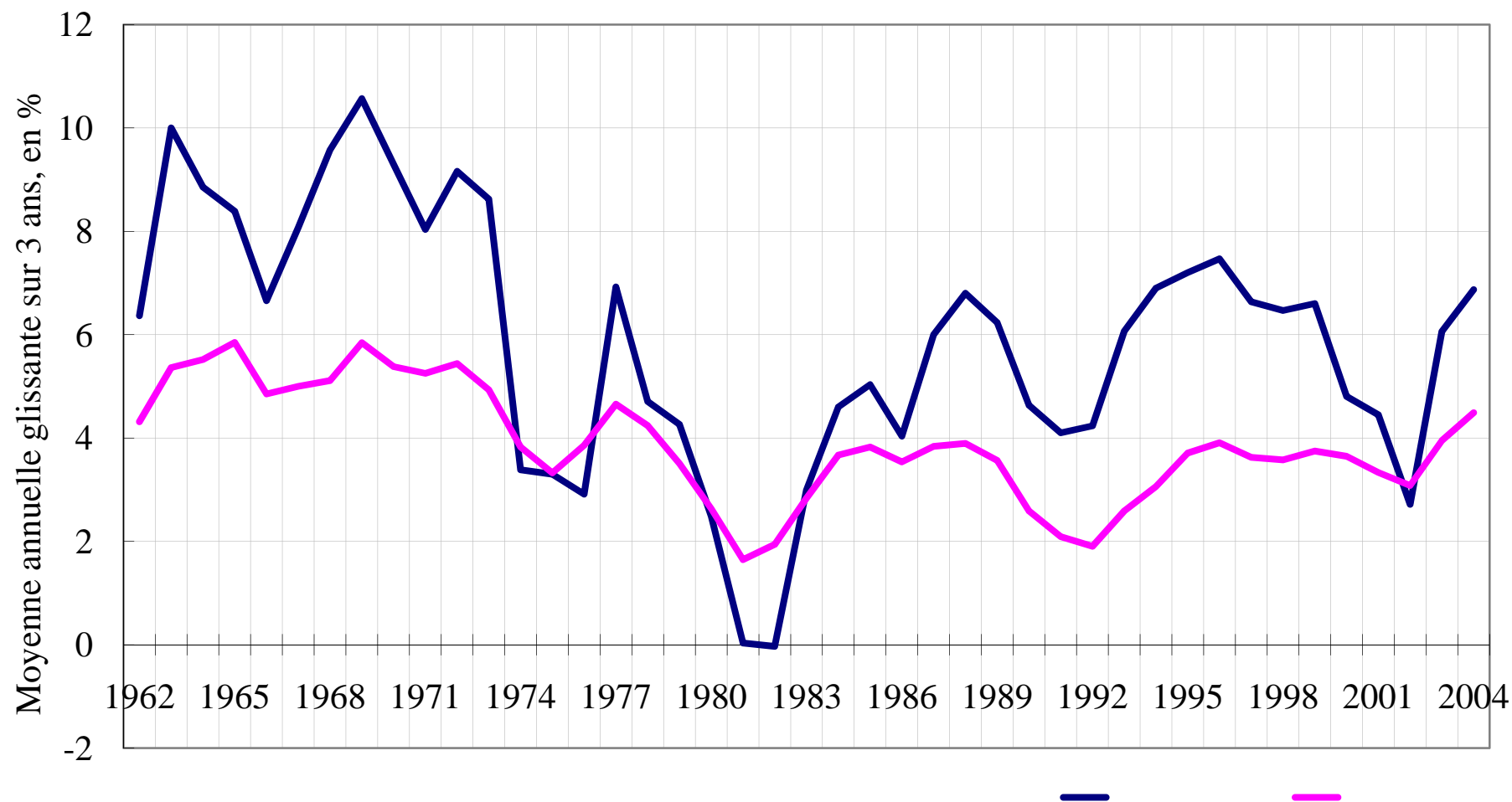
2.1. Augmentation des trafics depuis 1970 et perspectives

2.2. Evolution de la composition des marchandises transportées

2.3. Evolution des coûts du fret

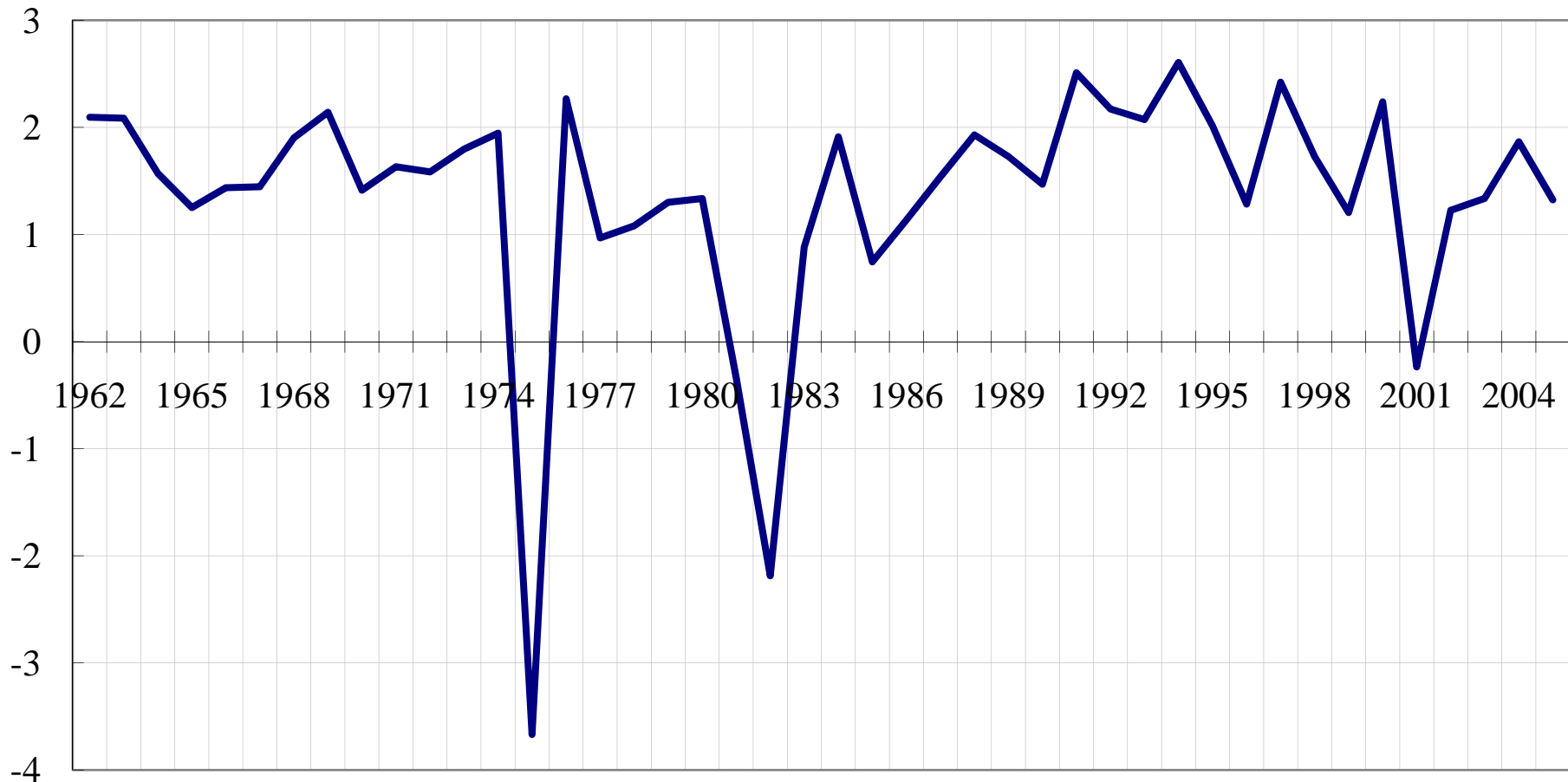
3. En résumé, et quelques pistes

Le commerce international de marchandises croît plus vite que la production mondiale



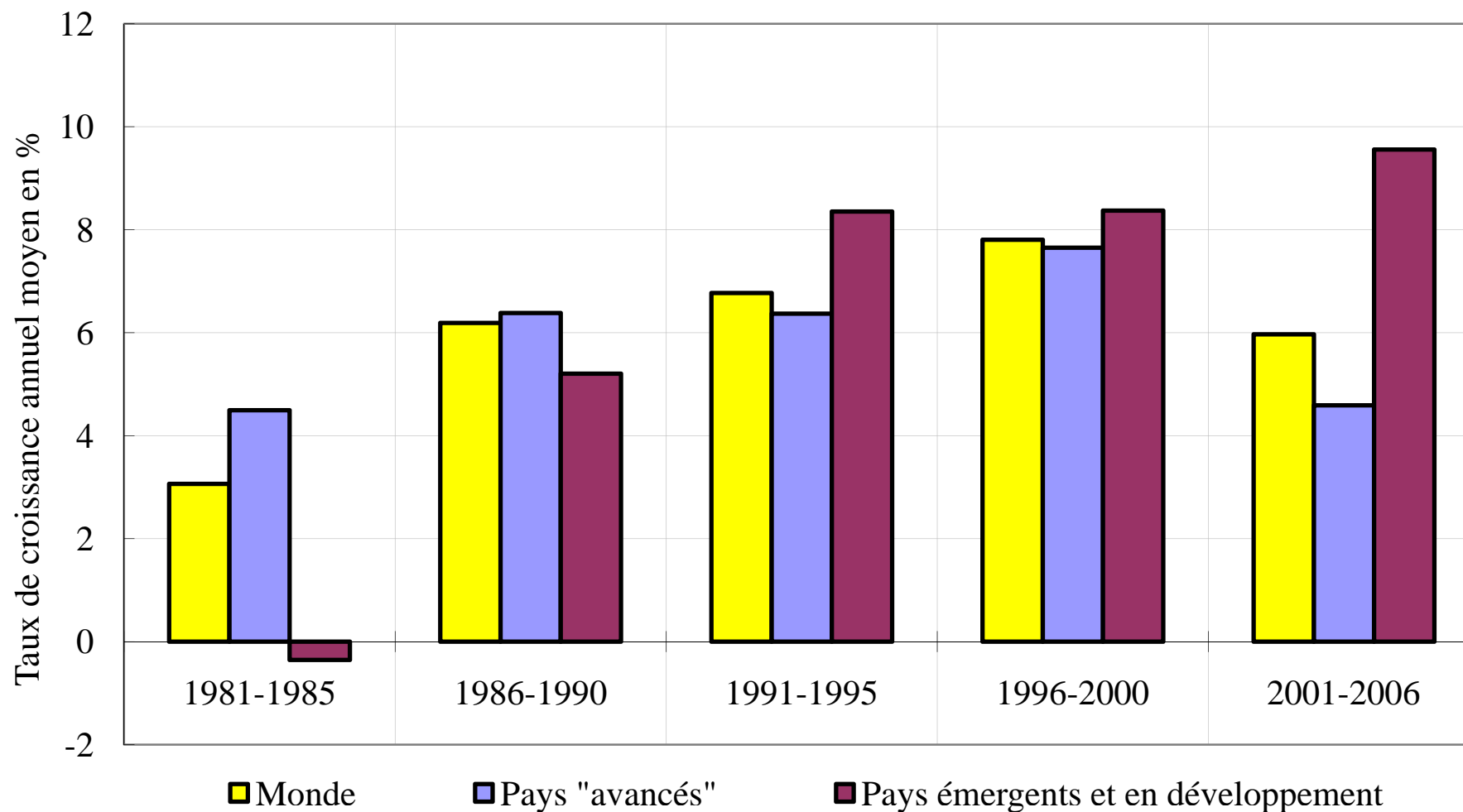
Sources : OMC ; CEPII-CHELEM.

L'élasticité des exportations mondiales par rapport au PIB dépasse 2 dans les années 1990

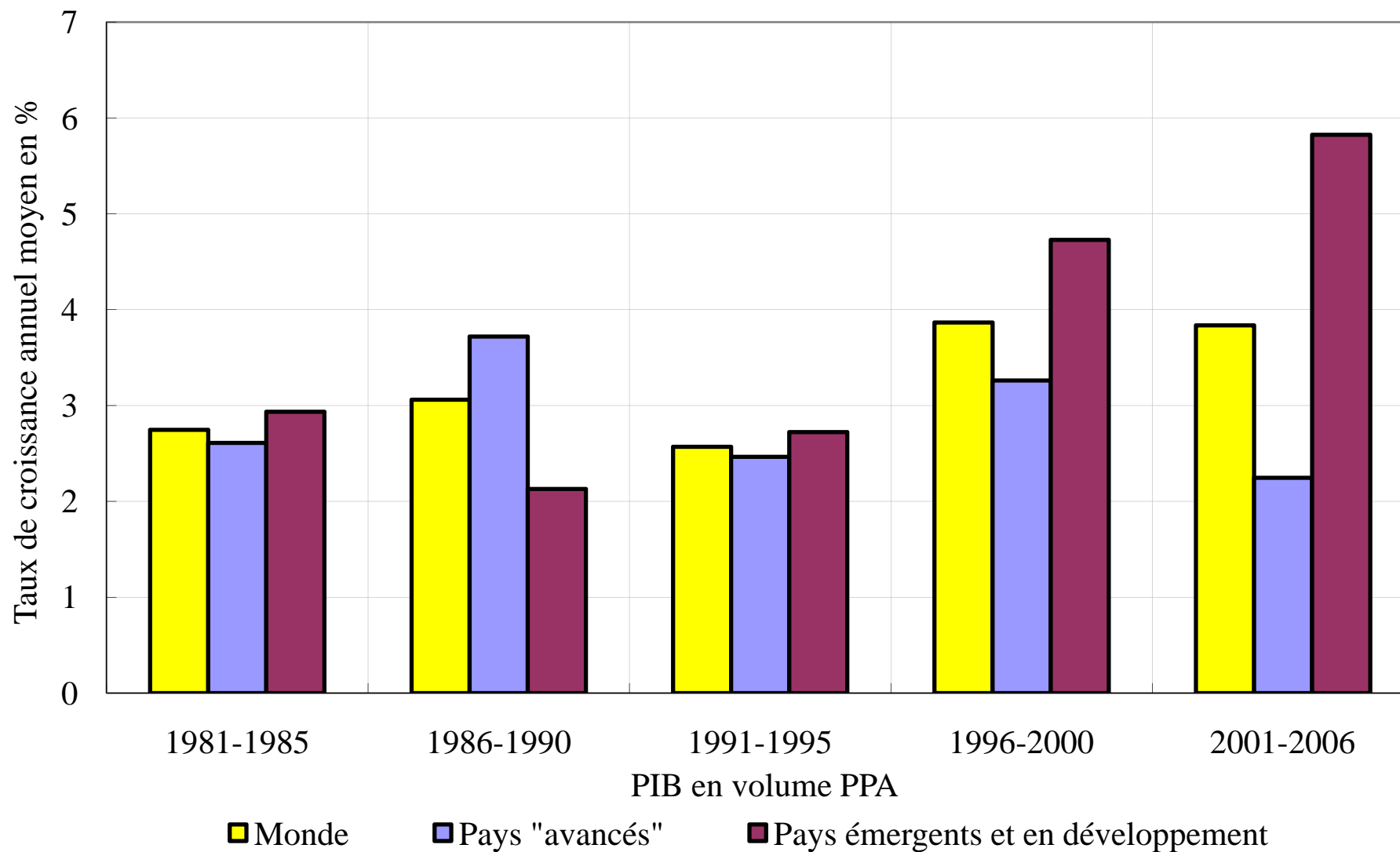


Exportations en volume, PIB en volume PPA

Depuis les années 1990, le volume des exportations des pays émergents et en développement augmente plus vite que celui des pays « avancés »

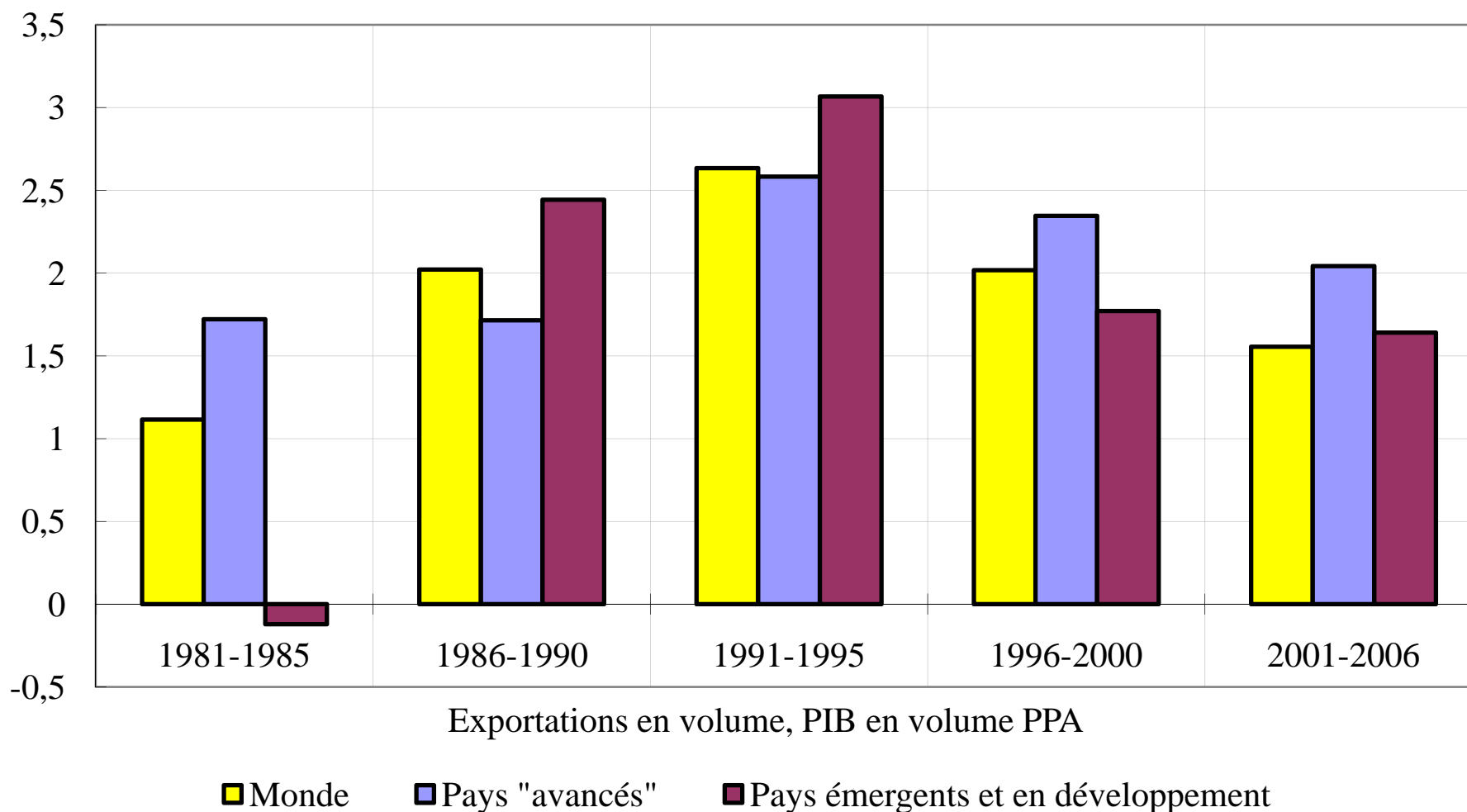


Depuis les années 1990, la croissance des pays émergents et en développement s'accélère et dépasse celle des pays « avancés »

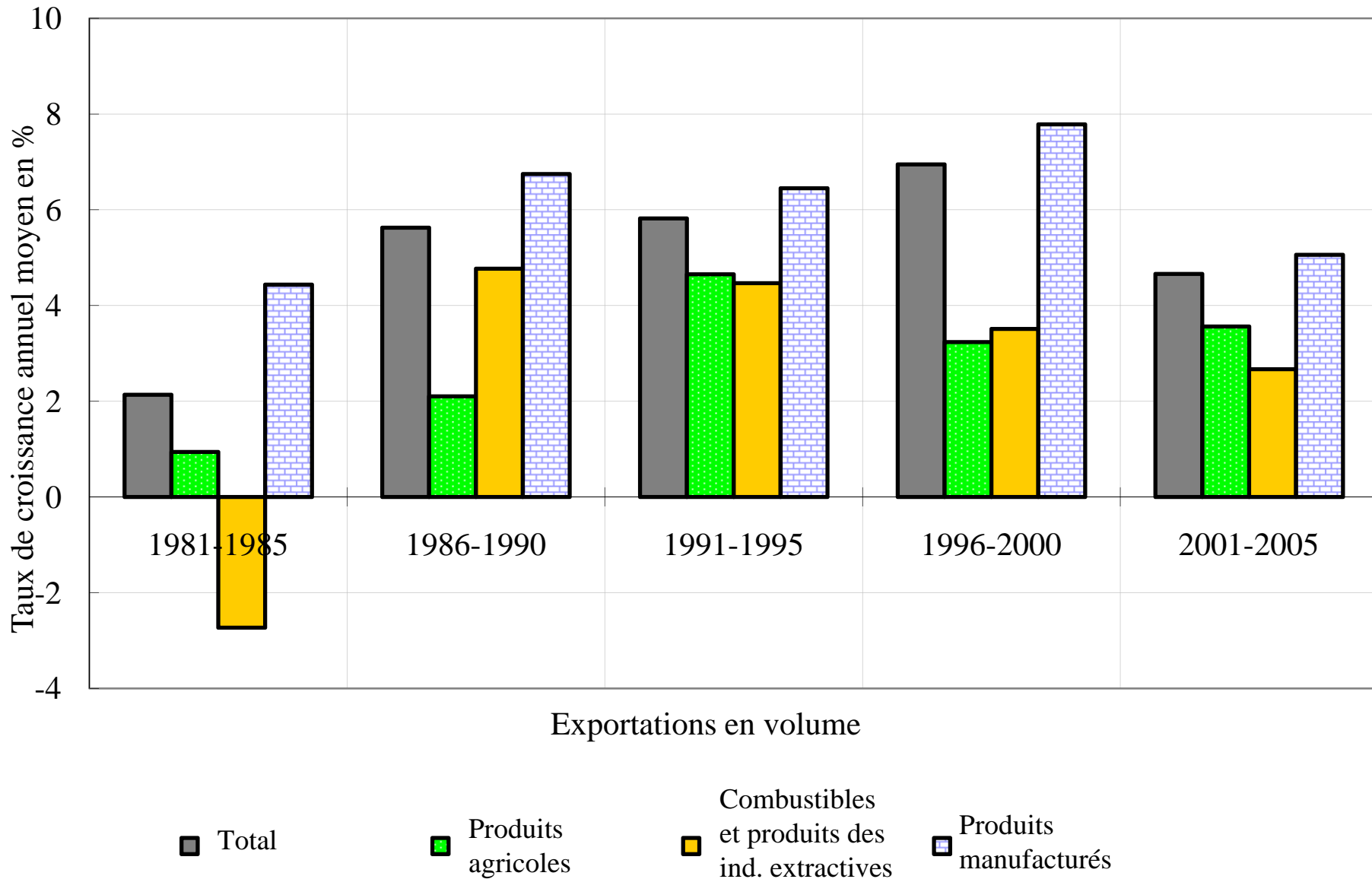


Source : CEPII-CHELEM.

L'élasticité des exportations des pays « avancés » redevient plus élevée que celle des pays émergents et en développement à partir de la seconde moitié des années 1990



L'augmentation des échanges est due essentiellement aux produits manufacturés



Source : OMC.



Les 3 composantes du nouveau commerce intra-branche de produits manufacturés

1. Echange croisé « horizontal » de produits finis similaires de qualité équivalente
2. Echange croisé « vertical » de produits finis similaires de qualité différente
3. Segmentation de la production entre plusieurs pays :
le même produit franchit plusieurs frontières au cours de son élaboration

En dehors des ralentissements dus au 2^e choc pétrolier et aux conséquences du 11-09-2001, les tonnages maritime et aérien progressent rapidement, alors que la distance moyenne parcourue reste stable

	Maritime			Aérien		
	Trafic en G t-km	Taux de croissance annuel moyen du trafic en %	Distance moyenne parcourue en 1000 km	Trafic en G t-km	Taux de croissance annuel moyen en %	Distance moyenne parcourue en 1000 km
1970	19731		7,7
	<i>1971-1980</i>		4,6		...	
1980	31071		8,4
	<i>1981-1990</i>		0,2		...	
1990	31708		7,9	46		5,1
	<i>1991-2000</i>		3,3		8,3	
2000	43879		7,3	102		5,4
	<i>2001-2005</i>		2,1		1,5	
2005	53791		7,6	118		5,1
	<i>2006-2025 (1)</i>				6,6	

(1) Prévision OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale).

La part des produits manufacturés dans le transport maritime a considérablement augmenté

	Pétrole et produits pétroliers		Matières premières sèches		Autres marchandises solides		Total des cargaisons	
	M t	Part du total en %	M t	Part du total en %	M t	Part du total en %	M t	Taux de croissance annuel moyen en %
1970	1442	56,2	448	17,5	676	26,3	2566	
1980	1871	50,5	796	21,5	1037	28,0	3704	3,7
1990	1755	43,8	968	24,2	1285	32,1	4008	0,8
2000	2163	36,2	1288	21,5	2532	42,3	5983	4,1
2005	2422	34,1	1701	23,9	2986	42,0	7109	1,7

Source : CNUCED, Etude sur les transports maritimes 2006.

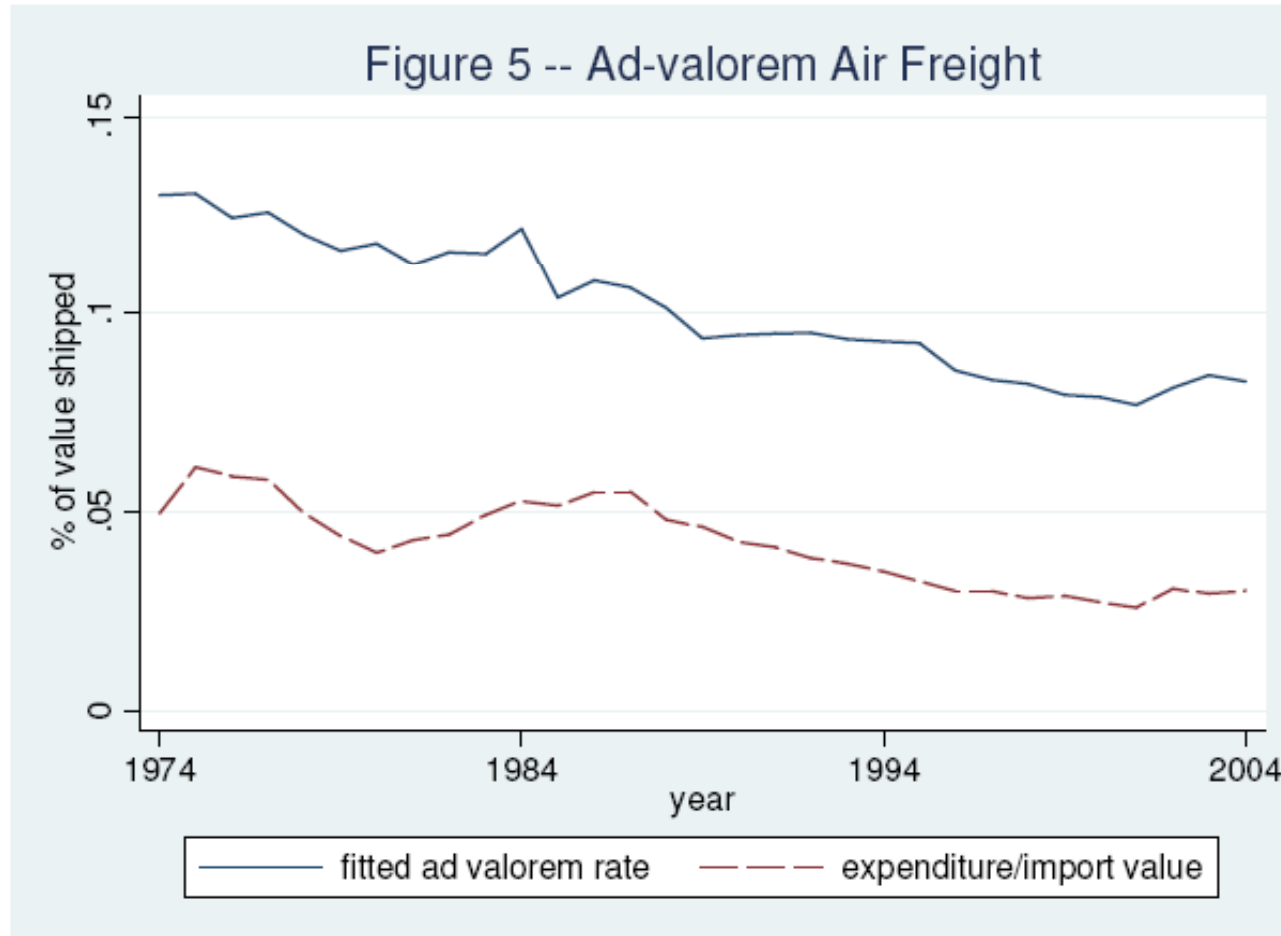


Les coûts du fret *ad valorem* (en pourcentage de la valeur des importations) sont restés stables depuis 15 ans. En moyenne, ils sont deux fois plus élevés pour les pays en développement que pour les pays développés

Coût du fret / Valeur des importations, en %	1990	2000	2004
Monde	3,7	3,6	3,6
Pays développés	2,9	2,9	3,0
Pays en développement	6,7	5,9	5,9

Source : CNUCED, Etude sur les transports maritimes 2006.

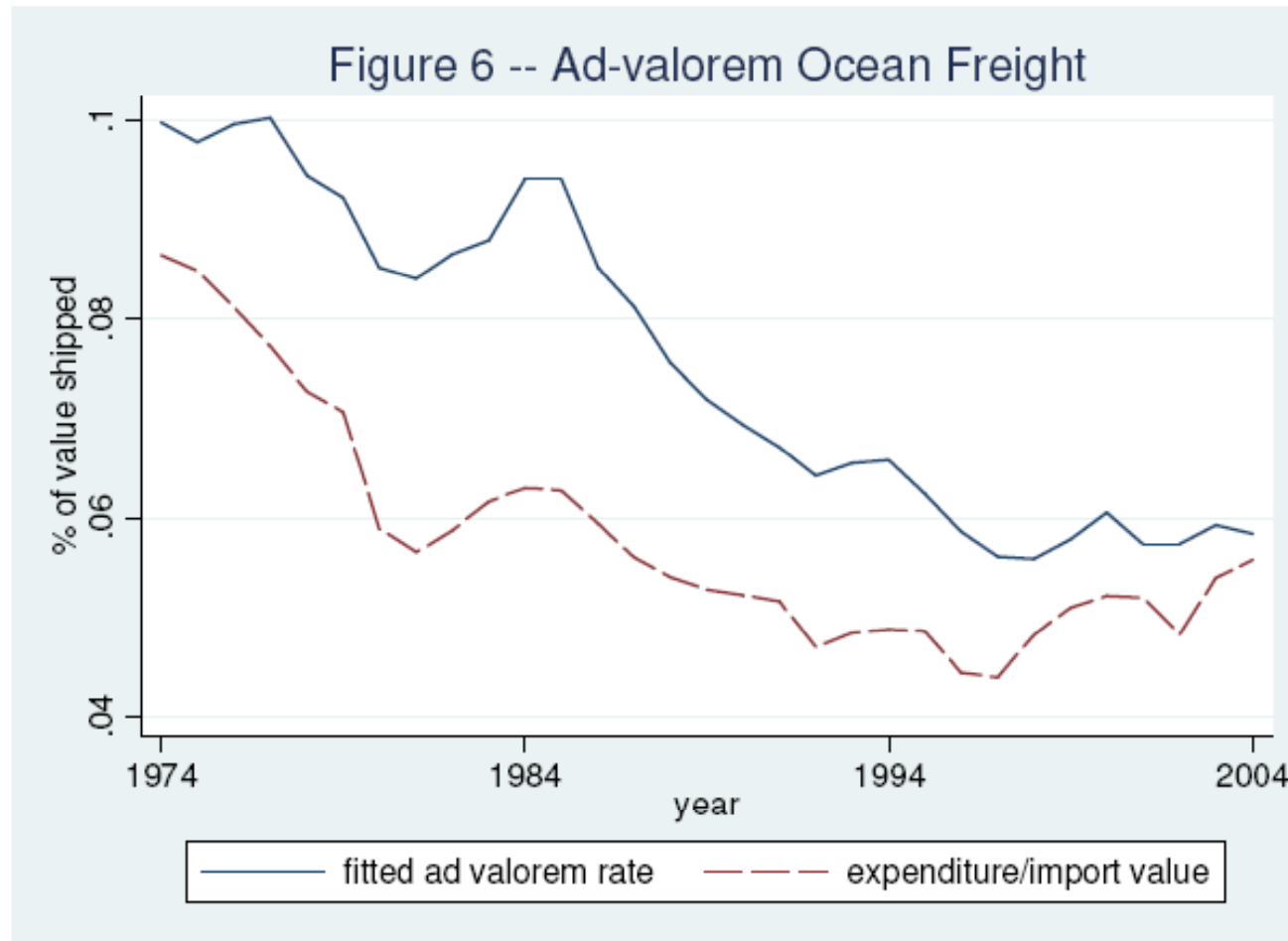
La baisse du coût du fret aérien *ad valorem*



Source: author's calculation based on US Imports of Merchandise

Source : David Hummels, Transportation Costs and International Trade Over Time, *mimeo*, 2005.

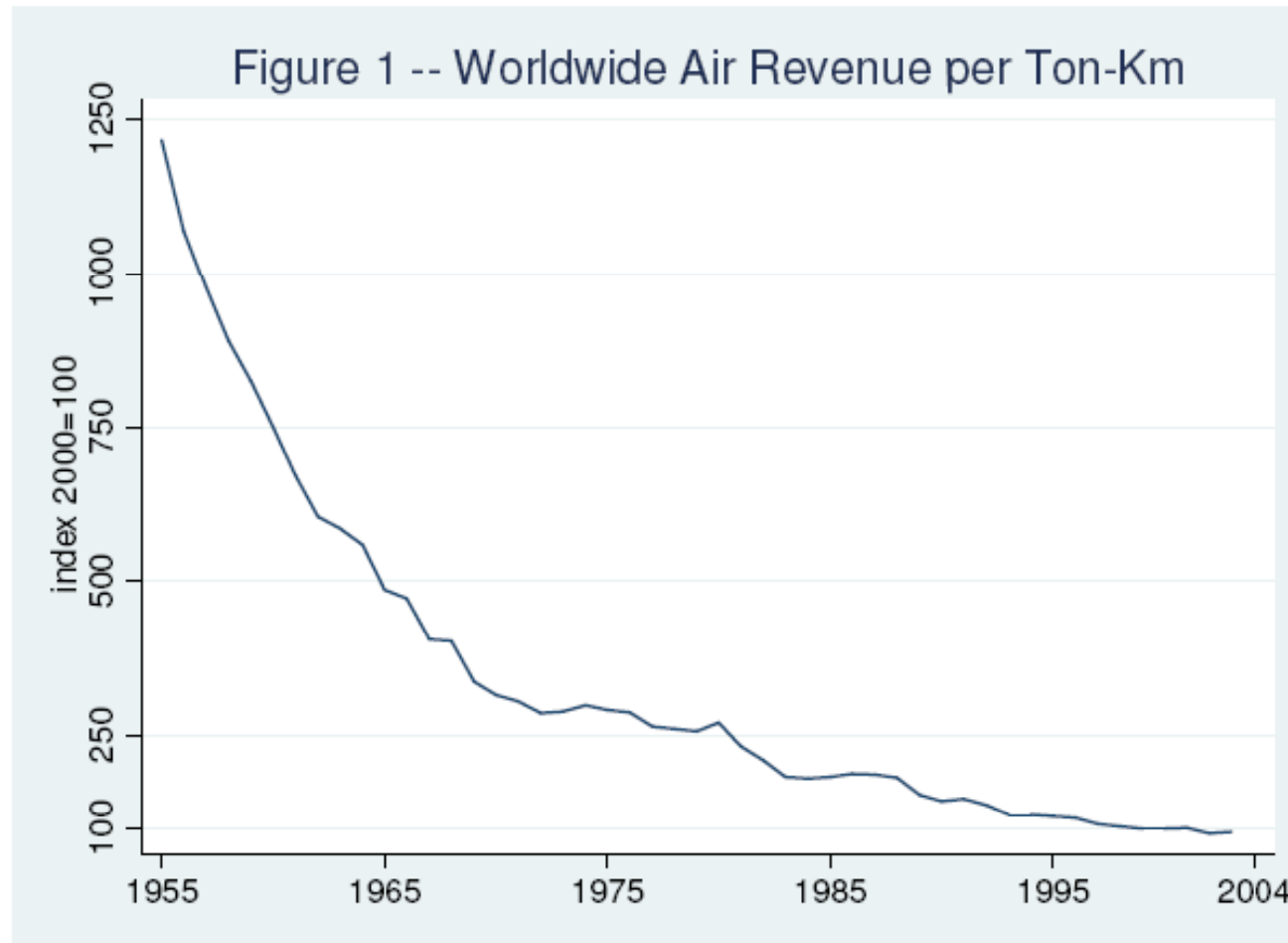
La baisse du coût du fret maritime *ad valorem*



Source: author's calculations based on US Imports of Merchandise

Source : David Hummels, Transportation Costs and International Trade Over Time, *mimeo*, 2005.

Transport aérien mondial : la baisse du revenu tonne-km



Source: IATA, "World Air Transport Statistics" various years

Source : David Hummels, Transportation Costs and International Trade Over Time, *mimeo*, 2005.



En résumé, et quelques pistes :

- ✓ Forte croissance du commerce international et du trafic de marchandises
- ✓ Les prix des transports ont-ils vraiment baissé ?
- ✓ La vitesse des transports, une qualité essentielle
- ✓ Hausses de coût à venir : prix du pétrole, politiques climatiques
- ✓ Et si tous les « coûts externes » étaient comptés ?

Bibliographie

- ✓ Baldwin Richard, Frédéric Robert-Nicoud, *Offshoring and Globalisation: What is New About the New Paradigm?*, Graduate Institute of International Studies, Geneva; London School of Economics, 24 octobre 2006, *mimeo*.
- ✓ CNUCED, *Étude sur les transports maritimes 2006*, ONU.
- ✓ Daudin Guillaume, « Chroniques de la mondialisation, La logistique de la mondialisation », *Revue de l'OFCE*, octobre 2003.
- ✓ Daudin Guillaume, « Chroniques de la mondialisation, Les transactions de la mondialisation », *Revue de l'OFCE*, janvier 2005.
- ✓ Fonds Monétaire International, *World Economic Outlook Database*, avril 2007 édition.
- ✓ Fontagné Lionel, Michael Freudenberg, Guillaume Gaulier, « Disentangling Horizontal and Vertical Intra-Industry Trade », *Document de travail CEPII*, n° 2005-10, juillet 2005.
- ✓ Hummels David, *Transportation Costs and Internatinal Trade Over Time*, *mimeo*, 2005.
- ✓ Hummels David, Volodymyr Lugovskyy, Alexandre Skiba, « The Trade Reducing Effects of Market Power in Internatinal Shipping », *NBER Working Papers*, n° 12914, 2007.
- ✓ Organisation Mondiale du Commerce, *Statistiques du commerce international 2006*.
- ✓ Yi Kei-Mu, « Can Vertical Specialization Explain the Growth of World Trade? », *Journal of Political Economy*, vol. 111(1), février 2003.