

Quels sont les fondements du commerce international et de l'internationalisation de la production ?

--

Les échanges commerciaux internationaux entre pays comparables (2/5)

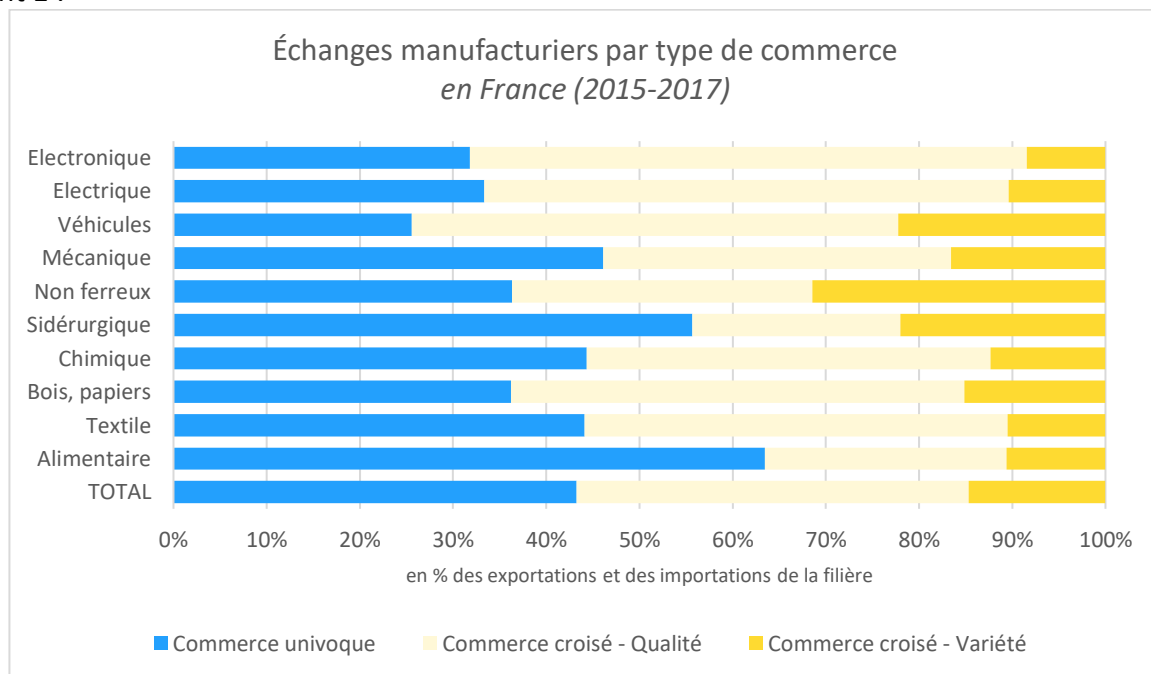
--

Fichier d'activités

Étape 1 : Activités sur documents

Exercice 1 : Distinguer le commerce interbranches et le commerce intra-branche

Document 1 :



Source : CEPII, base de données WTFC.

Note : le commerce croisé représente les échanges intra-branche (différenciation verticale pour la qualité et différenciation horizontale pour la variété) et le commerce univoque les échanges interbranches.

- Quelle est la différence entre le commerce interbranches (ou univoque) et le commerce intra-branche (ou croisé) ?
- Présentez les données des filières de l'alimentaire et des véhicules et les conclusions qui peuvent en être tirées.
- Pourquoi les avantages comparatifs et les différences de dotations factorielles et technologiques expliquent-elles mal les échanges de la filière des véhicules ?
- Comment peut-on expliquer les échanges de la filière des véhicules ?

Exercice 2 : Les logiques du commerce intra-branche

Document 2 :

Les mesures du commerce intrabranche capturent différentes formes de commerce : le commerce horizontal de produits similaires de « variété » différenciée, le commerce de produits différenciés verticalement qui se distinguent par leur qualité et leurs prix et la spécialisation verticale de la production qui se traduit par le commerce de produits similaires à différents stades de production. Le commerce intrabranche horizontal permet aux pays qui disposent de mêmes facteurs de production de bénéficier d'économie d'échelle en se spécialisant sur des créneaux spécifiques. Le commerce vertical de produits différenciés peut refléter différentes allocations de facteurs de production, en particulier en matière de qualification de la main-d'œuvre ou de coûts fixes élevés en recherche et développement. La spécialisation verticale de la production entre les pays peut provenir d'avantages comparatifs, par exemple utiliser des travailleurs non qualifiés dont le coût est bas pour des tâches d'assemblage ou du personnel spécialisé pour la recherche et développement.

OCDE, *Perspectives économiques de l'OCDE*, vol. 1, juin 2002

- a. Reliez chacun des trois types de commerce intra-branche identifiés par ce texte (colonne centrale) à ce qui l'explique du point de vue de la demande (colonne de gauche) puis du point de vue de l'offre (colonne de droite).

Demande	Commerce intra-branche	Offre
Différence ou segment ♦	♦ Différenciation horizontale ♦	♦ Économies d'échelle
Fragment de la chaîne de valeur ♦	♦ Différenciation verticale ♦	♦ Dotations factorielles
Qualité ou gamme ♦	♦ Spécialisation verticale ♦	

- b. Recherchez un exemple français pour chacun des types de commerce intra-branche identifié dans ce texte.

Exercice 3 : La spécialisation de la Triade

Document 3 :

Les États-Unis et l'Union européenne restent, pour le moment, protégés de la concurrence du pôle asiatique grâce à leurs avantages acquis dans le secteur tertiaire, mais aussi dans le manufacturier haut de gamme. Ainsi, le pôle américain en situation de désavantage comparatif sur l'ensemble du secteur manufacturier y dégage quand même des excédents significatifs dans le haut de gamme. Quant à l'Union européenne, son avantage comparatif dans les biens manufacturés haut de gamme double son avantage dans les services.

» Deniz Ünal, « *Spécialisation manufacturière par gamme dans la triade La Chine toujours dans le bas de gamme* », CEPPII

- a. Quels éléments protègent les États-Unis et l'Union européenne de la concurrence asiatique ?
b. Que peut-on déduire de ce texte sur les avantages comparatifs que détient la Chine ?
c. Montrez, à l'aide du document, que la qualité des produits joue un rôle dans la spécialisation des pays.

Etape 2 : Tâche finale

À l'aide des documents suivants et de recherches complémentaires vous préparerez un grand oral (présentation de cinq minutes suivie d'un entretien) sur la fragmentation de la chaîne de valeur de l'automobile et ses effets sur les échanges internationaux en France et en Allemagne.

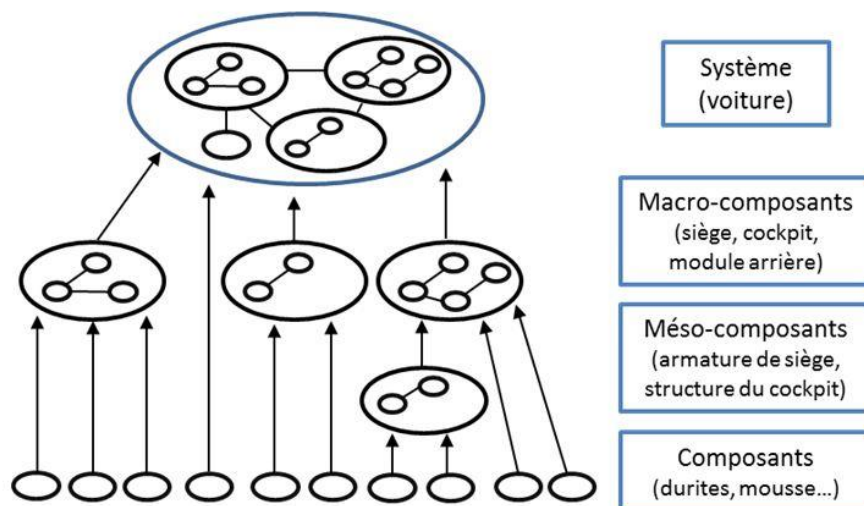
Document 4 :

Les réseaux d'approvisionnement français demeurent centrés [pour l'industrie automobile] sur les pays de l'Ouest, et singulièrement l'Allemagne, alors que l'Allemagne s'est massivement tournée vers les pays à bas coûts et singulièrement l'Europe de l'Est. C'est particulièrement net pour quelques composants qui semblent désormais dévolus à l'Europe de l'Est mais aussi, de manière croissante, pour des méso-composants qui sont des éléments stratégiques par leur contribution technologique à la performance du véhicule et par leur influence sur les coûts de revient. Compte tenu des propensions (plutôt faibles) de ces éléments à être approvisionnés sur de longue distance, on comprend que l'Allemagne bénéficie ici du déplacement du centre de gravité des sites des constructeurs vers l'Est qui a autorisé la construction « efficace » d'une telle base de fournisseurs. Cette dynamique cumulative est à l'inverse assez inquiétante pour la France car elle signifie que les sites des constructeurs se trouvent davantage éloignés (géographiquement) du cœur (organisationnel) de la chaîne de valeur automobile.

Vincent Frigant, « Une comparaison de la fragmentation internationale des chaînes d'approvisionnement automobiles allemande et française », *Revue de la Régulation*, n°27, 1er semestre 2020

Document 5 :

Typologie des emboîtements des éléments qui constituent une automobile



Vincent Frigant, « Une comparaison de la fragmentation internationale des chaînes d'approvisionnement automobiles allemande et française », *Revue de la Régulation*, n°27, 1er semestre 2020