

Sujet :
**Evolution, rôle et importance du transport
dans le commerce international**

Economie Internationale

M.KOUANDA

Année 2009-2010

Problématique: Comment transporter les marchandises dans le mode de transport optimum?

Plan

Introduction

I. Processus de transport de marchandises

A. Définition

B. Réglementation

C. Transporter les marchandises

D. Expliquer par deux exemples

II. Choix du mode optimum de transport

A. Analyse des différents modes de transport de marchandises

B. Stratégie de choix d'une solution de transport

C. Expliquer par un exemple

III. Les différents modes de transport dans le commerce international

A. Evolution : le processus du développement du transport

B. L'impact du transport et ses effets dans le commerce international

Conclusion

Introduction

Exporter, c'est toujours transporter.

Le marché du transport est la situation économique et commerciale fondée sur la demande de services de fret. Une firme faisant des commerces ne peut pas négliger les questions relatives à l'acheminement physique de ses ventes ou de ses achats.

Les flux d'échanges doivent être supportés par des infrastructures de transport permettant aux biens de circuler adéquatement à partir d'une origine vers une destination. La distance joue souvent un rôle fondamental à ce niveau tout comme la capacité des infrastructures à affranchir les biens.

Le transport est un moyen important pour réaliser des transactions, et la demande de transport est très stricte pour le commerce.

Nous allons expliquer le sujet et le problématique par trois parties: le processus du développement du transport, l'impact du transport et ses effets dans le commerce

international et le transport des marchandises.

I. Processus de transport de marchandises

Le **transport** de marchandises est une **activité** économique réglementée, à la fois par chaque **pays** et au niveau international.

A. Définition

La personne **physique** ou morale qui transporte des marchandises est appelée transporteur de marchandises. Il utilise :

a). Des moyens de **transport** appelés des véhicules (véhicules automobiles, trains, aéronefs, navires,)

b). Des infrastructures, constituées elles-mêmes :

(1) des voies de **communication** (routes, voies ferrées, canaux, fleuves, ...) qu'il emprunte et qui définissent le mode de transport :

- ◇ Terrestre : transport routier et transport ferroviaire
- ◇ Maritime
- ◇ Par voies d'eaux (transport fluvial ou par canaux)
- ◇ Aérospatial (transport aérien et transport spatial)
- ◇ Transport combiné, ou multimodal ou plurimodal

(2)d'aménagements (parkings, ports, [aéroports](#), ...) destinés à transborder les marchandises ou les véhicules, à maintenir les véhicules ou à les parquer, à héberger les conducteurs des véhicules enfin, et d'ouvrages d'art, destinés à leur faire franchir des obstacles naturels (ponts, viaducs, tunnels, écluses ...)

B. Réglementation

Le contrat de transport de marchandises : est un contrat [commercial](#). Il est matérialisé par un [document](#) dénommé différemment selon le mode de transport.

- ◇ En transport routier de marchandises, le document se nomme légalement **lettre de voiture** (anciennement ou usuellement récépissé de livraison, bon de livraison, ...) ;
- ◇ En [transport aérien](#) de marchandises, le document se nomme **lettre de transports aériens** (L.T.A.).
- ◇ En [transport maritime](#) de marchandises, le document se nomme [connaissance maritime](#)

Le contrat de transport de marchandises mentionne généralement ce qui est transporté (catégorie de marchandises, [poids](#), volumes), les lieux de [chargement](#) et de déchargement, le nom du transporteur et celui du commissionnaire de transport, des mentions concernant la dangerosité, les sommes à encaisser, des instructions particulières de livraison, les incoterms ...

C. Transporter les marchandises

- ◇ . *Les 7 phases pour expédier des marchandises*

L'opération de transport se compose généralement de sept phases où les opérations physiques sont réalisées en parallèle avec la gestion documentaire (source eur-export.com)

1	2	3	4	5	6
Préparation, étiquetage et emballage	Remise de la marchandise au transporteur	Contrôle de la marchandise au départ	Dédouanement export	Contrôle de la marchandise à l'arrivée	Dédouanement import
Vendeur	Acheteur ou vendeur selon l' incoterm	Transporteur ou commissionnaire	Acheteur ou vendeur selon l'incoterm	Destinataire (acheteur ou transitaire)	Acheteur ou vendeur selon l'incoterm

➤ Phase 1 : La préparation de la  marchandise, l'étiquetage et l'emballage

Obligations du vendeur ou de l'acheteur	Documents correspondant
<p>Les opérations de préparation de la marchandise, d'étiquetage et d'emballage sont toujours à charge du vendeur. Elles permettent d'identifier la marchandise, de la retrouver en cas de perte et de donner des consignes précises concernant leur manutention. L'emballage doit être adapté au produit et au transport choisi et doit répondre à certaines normes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Liste de colisage  • Note de poids • Certificats correspondant aux contrôles exigés par le client (de qualité, de quantité, etc.) • Documents commerciaux (factures, etc.)

➤ Phase 2 : La remise de la  marchandise au transporteur

Obligations du vendeur ou de l'acheteur	Documents correspondant
<p>Dans les ventes FOB, FAS et FCA, l'acheteur doit communiquer au vendeur les coordonnées du transporteur ou du commissionnaire chargé de l'expédition.</p> <p>Dans les ventes CFR, CPT, CIP, CIF, DES, DEQ, l'acheteur doit indiquer les références du destinataire de la marchandise ainsi qu'idéalement celle de l'agent en douane dans le pays d'importation.</p> <p>Dans les ventes DDU et DDP, le lieu et les modalités de réception de la marchandise doivent être indiqués.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Instructions de transport ou ordre d'enlèvement donné par le vendeur ou l'acheteur • Attestation de remise au transitaire (forwarding agent's Certificate) • Documents de transport • Avis d'aliment pour les polices d'abonnement • Certificat d'assurance s'il y a lieu

➤ Phase 3 : Le contrôle de la  marchandise au départ

Obligations du vendeur ou de l'acheteur	Documents correspondant
<p>Le transporteur ou le commissionnaire effectuent des contrôles sur les quantités, la nature des marchandises remises et leur état apparent. Ces contrôles ainsi que</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les contrôles peuvent donner lieu à des réserves notées sur le document de transport au cas où un dommage ou une inexactitude est notée par

la responsabilité du chargement peuvent varier en fonction de l'incoterm et du mode de transport retenu.	rapport aux documents remis pour accompagner la marchandise
--	---

➤ Phase 4 : Le dédouanement export 

Obligations du vendeur ou de l'acheteur	Documents correspondant
Le dédouanement export est à la charge du vendeur sauf, en principe, s'il s'agit d'une vente EXW	<ul style="list-style-type: none"> • Facture et liste de colisage + autres documents exigés par la douane en fonction de la marchandise (p.ex. certificat sanitaire, licence d'exportation, ...).

➤ Phase 5 : Le contrôle de la  marchandise à l'arrivée

Obligations du vendeur ou de l'acheteur	Documents correspondant
<p>La réception des marchandises implique une opération de déchargement à la charge du destinataire.</p> <p>Le contrôle porte sur le nombre, le poids et l'état des colis et de la marchandise. En cas d'avaries ou de manquants, des réserves doivent être faites immédiatement à la réception sur le document de transport.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La signature du document de transport ou du bon de livraison attestant de la livraison. • Les réserves éventuelles sont portées sur tous les exemplaires du document de transport ou sur le bon de livraison. • Pour les dommages non apparents, les réserves sont faites par lettre recommandée dans le délai déterminé par la convention.

--	--

Obligations du vendeur ou de l'acheteur	Documents correspondant
Le dédouanement import et le paiement des taxes et droits de douane est à la charge de l'acheteur sauf s'il s'agit d'une vente DDP .	<ul style="list-style-type: none"> • Facture et liste de colisage + autres documents exigés par la douane en fonction de la marchandise (p.ex. certificat sanitaire, licence d'importation, ...)

➤ Phase 6 : Le dédouanement import 



Il est important que l'entreprise s'interroge sur la qualité des prestations logistiques des transporteurs auxquels elle fait appel.

D. Expliquer par exemple de USP et Rapp Trans

◆ LA SOCIETE DE UPS

Comment effectuer un envoi ?

Apprenez à effectuer des envois en ligne en toute simplicité

UPS Internet Shipping est la solution la plus rapide et la plus pratique sur internet, que vous ayez un envoi par mois à expédier ou plusieurs envois par jour. Pour démarrer, il suffit de disposer d'une connexion Internet, d'une imprimante, d'un identifiant Mon UPS et d'une carte de crédit ou d'un compte UPS pour la facturation.

(1) Créer votre étiquette

Démarrez vos expéditions en ligne en vous connectant à Mon UPS et en sélectionnant Créer un envoi sous l'onglet Expédier. Répondez aux questions suivantes pour finaliser votre envoi et créer votre étiquette :

Quelle est la destination de cet envoi ?

Quelle est l'origine de cet envoi ?

Quelle est la nature de l'envoi ?

Quel mode d'expédition souhaitez-vous utiliser ?

Souhaitez-vous inclure des numéros de référence à cet envoi ?

Quel mode de paiement souhaitez-vous utiliser ?

(2) Imprimer votre étiquette

Après avoir saisi les détails de votre envoi et sélectionné Expédier maintenant, un écran de confirmation s'affiche avec des instructions concernant l'impression de votre étiquette. La plupart des imprimantes impriment les étiquettes sur du papier normal ou des feuilles d'étiquettes lorsque Imprimer est sélectionné. Fixez solidement l'étiquette à votre envoi.

(3) Confiez votre envoi à UPS

Quelques minutes à peine après avoir démarré la procédure d'expédition, vous pouvez confier votre envoi à UPS. Vous pouvez déposer vos colis dans le centre UPS le plus proche, les confier à un conducteur UPS ou encore programmer un enlèvement.

(4) Programmer un enlèvement

Planifier un enlèvement

Saisir les informations concernant l'enlèvement

[Aide ?](#)

Les champs obligatoires sont suivis du  symbole.

Date et heure de l'enlèvement

Date d'enlèvement:

Error: Reference source not found

A quelle heure votre envoi sera-t-il prêt à être enlevé par UPS ?

Error: Reference source not found : Error: Reference source not found

Reference source not found Matin Error: Reference source not found Après-midi

Quelle est l'heure limite à laquelle UPS peut enlever votre envoi ?

Error: Reference source not found : Error: Reference source not found Après-midi

(ex. : heure de fermeture)

Des étiquettes d'expédition UPS

 générées par ordinateur figurent-elles sur les articles/colis dont vous demandez l'enlèvement ?

Error: Reference source not foundT  ous Error: Reference source not

foundQuelques-uns Error: Reference source not foundAucun

Pourquoi le service UPS a-t-il besoin de ces informations ?

Lieu d'enlèvement

Société ou Nom:

Error: Reference source not found 

Nom du contact:

Error: Reference source not found

Adresse:

Error: Reference source not found 

Appartement/Bureau:Etage:

Error: Reference

source not found Refer

ence

sourc

e not

found

Ville:

Error: Reference source not found

Région:

Error: Reference source not found

Pays:

FR

Code postal:

Error: Reference source not found



Poste:

Téléphone:

Error:

Error: Reference source not found

Refere

nce

source

not

found

Saisissez un numéro de compte UPS:

Error: Reference source not found

A quel endroit souhaitez-vous qu'UPS enlève votre envoi ?

Error: Reference source not found

Saisissez les instructions particulières à l'attention du conducteur UPS:

Error: Reference source not found

(32 caractères maxi.)

Notifications par courrier électronique

UPS va envoyer un courrier électronique aux adresses ci-dessous afin de confirmer la demande d'enlèvement.

Adresses électroniques:

Error: Reference source not found

Error: Reference source not found

Saisir un message personnalisé à inclure dans ce courrier électronique:¹

Error: Reference source not found

Dans le cas où l'une des adresses électroniques ci-dessus ne pouvait être contactée, à qui souhaitez-vous envoyer ce message ?

Error: Reference source not found

Error: Reference source not found

[http://www.ups.com/content/fr/fr/resources/start/shipping.html?](http://www.ups.com/content/fr/fr/resources/start/shipping.html?WT.svl=Footer)
WT.svl=Footer

travaux de ce projet consistaient en l'analyse des besoins requis pour le nouveau site et le terminal à construire, en l'élaboration de maquettes pour le terminal, au recensement des options d'emplacement et en l'évaluation des alternatives d'emplacement. Sur base des pronostics quantitatifs, la surface nécessaire au transbordement et au stockage a été calculée à l'aide d'analyses d'utilité et d'évaluations de la rentabilité. Les analyses de sensibilité et de risque ont permis de stabiliser les résultats et à identifier les principaux risques pour l'investisseur et l'exploitant.

□3□ Promoting Innovative Intermodal Freight Transport (PROMIT)

□
La politique européenne encourage le transfert du transport routier de marchandises vers le transport intermodal. Vu le grand nombre d'obstacles au niveau infrastructurel, opérationnel, technique,



organisationnel et économique, des aides à l'échelle européenne et nationale sont nécessaires.

PROMIT contribue à l'amélioration et à une application plus rapide des technologies et processus intermodaux et soutient le transfert vers le transport intermodal. Les points suivants ont été étudiés de près : organisation et modèles commerciaux, infrastructure et ressources, technologies d'informations et de communications, gestion et offres du transport combiné, ainsi que sécurité, droit et politique, analyses comparatives des coûts et de la qualité, stratégies intermodales des acteurs privés et politiques, et stratégies d'aide.

Au sein d'un consortium international, Rapp Trans était en charge de l'évaluation des pratiques exemplaires et du module 'Offres et gestion du transport combiné'.

II. Choix du mode optimum de transport

A. Analyse des différents modes de transport de marchandises

Les modes de transport sont généralement classifiés selon les voies de communication utilisées: transports terrestres ([routier](#) et [ferroviaire](#) ou guidés), les transports [maritime](#) et [fluvial](#) , le [aérien](#).

a. Le transport maritime de marchandises

◆ Caractéristiques techniques

----- Diversité et adaptation des différents types de navires (porte-conteneurs, navires routiers, polyvalents ou spécialisés)

----- Très forte utilisation du conteneur car (gains de temps et de sécurité), réduit le coût de la manutention et des assurances.

◆ Avantages

-----Taux de fret avantageux, le moins coûteux et le mieux adapté pour les transports lourds et volumineux (céréales, hydrocarbures, fruits...)

-----Possibilité de stockage dans des zones portuaires

-----Nombreuses zones géographiques desservies

◆ Inconvénients

----- Délais de transport assez long

-----Certains lignes ne transportent pas de conteneurs

----- Assurance plus élevée et emballage plus coûteux

----- Encombrement portuaire de certaines zones

----- Ruptures de charges et manutention source d'avarie

b. Le transport aérien de marchandises

◆ Caractéristiques techniques

----- Appareils mixtes et tout cargo

----- Chargement en ULD (igloos, palettes, conteneurs)

◆ Avantages

----- Rapidité, sécurité pour la marchandise

----- Emballage peu cher

----- Frais financiers et de stockage moindres

◆ Inconvénients

----- Prix élevé qui limite l'envoi de marchandises denses ou de faibles valeurs.

- Capacité limitée.
- Prohibé à certains produits dangereux
- Rupture de charge

c. Le transport routier de marchandises

◆ Caractéristiques techniques

----- Possibilité d'utiliser la conteneurisation et possibilité de combiner rail et route.

◆ Avantages

----- Service en porte à porte, sans rupture de charge

----- Délais relativement rapides

◆ Inconvénients

----- Sécurités et délais varient selon les pays parcourus et les conditions climatiques

----- Utilisé beaucoup plus en Europe continentale pour les distances moyennes

d. Le transport ferroviaire de marchandises

◆ Caractéristiques techniques

----- Expédition par wagon isolé entre 5 et 60 tonnes et possibilité de trains entiers pour des tonnages supérieurs (automobiles pondéreux, granulats, etc.)

----- Diversité du matériel disponible et utilisations de caisses mobiles

◆ Avantages

----- Développement du transport combiné et possibilité de porte à porte ----- Fluidité du trafic et respect des délais

----- Adaptation aux longues distances et aux tonnages importants

◆ Inconvénients

----- Inadapté aux distances courtes

----- Réseau ferroviaire limité

----- Nécessite un pré- et un post -acheminement en dehors du combiné

----- Rupture de charge

e. Le transport fluvial de marchandises

◆ Caractéristiques techniques

----- Utilisation des voies navigables naturelles et des canaux (Europe du Nord, bassin Rhénan, quelques livraisons fluvio-maritimes)

◆ Avantages

----- Bonne capacité d'emport, 300 à 2 500 tonnes selon les convois

----- Moindre coût

◆ Inconvénients

----- Lenteur et donc immobilisation de la marchandise pendant le transport

----- Coût de pré et post-acheminement

----- Rupture de charge

f. Services postaux

◆ Caractéristiques techniques

----- Expéditions dans le monde entier de colis et de marchandises en faible quantité

----- Simplicité et diversité des services

◆ Avantages

----- Formalités douanières simplifiées

----- Possibilité d'utiliser des formules à délais garantis

◆ Inconvénients

----- Priorité des envois et des services offerts variant selon les destinations

----- Utilisation limitée aux petits-envois

g. Autres modes de transport

D'une part les solutions de transport combinent fréquemment plusieurs modes de transport qui amènent au développement du multimodal en transport intercontinental et à l'utilisation de la combine rail-route sur le continent européen. D'autre part les choix d'exercent souvent entre mer/air, conventionne /multimodal, fer/route.

B. Stratégie de choix d'une solution de transport

Le choix d'un mode de transport peut être effectué en fonction de la disponibilité du moyen de transport, de ses qualités (capacité, rapidité, sécurité, conformité au réglementations applicables aux marchandises, au commerce..), et de son coût, par exemple. Pour le transport de marchandises dangereuses ou sensibles, la notion de sûreté est aussi prise en compte.

◆ *Des critères pour choisir du mode de transport*

De nombreux critères entrent en compte dans le choix du mode. On peut les classer ainsi :

- la disponibilité, selon la situation des lieux d'origine et de destination et la configuration du réseau de transport correspondant ;

- la capacité, selon le volume de l'envoi à transporter;
- la rapidité (vitesse ou délai), la valeur de la marchandise, sa fragilité,
- le coût, selon la valeur des produits à transporter ;
- la sécurité, selon la valeur et la fragilité des produits à transporter, leur conditionnement (vrac, palettes...) ou leur caractère dangereux ;
- la fiabilité, selon les impératifs de la chaîne logistique, en rapport avec les conditions climatiques et la situation politique des territoires et des frontières à traverser, les contraintes économiques et sociales (prix du pétrole, salaires, grèves),
- les contraintes légales et réglementaires applicables au produit transporté et au mode considéré.
- le niveau de qualité et de fiabilité des entreprises de transport utilisées.

◆ *Transport intermodal* □ *une nouvelle dynamique.*

Dans le cadre d'un transport ou d'un déplacement "combiné", les parties terminales des itinéraires empruntés utilisent généralement des moyens de transport routiers, dispersés (présence de nombreux véhicules proches du point d'expédition) et relativement lents, alors que les parties médianes des itinéraires recourent à des véhicules de plus grande capacité. L'objectif de cette organisation est de réduire le coût du transport, en le massifiant. La première partie de l'itinéraire n'a pour objet que de rejoindre la plate-forme de chargement ; la dernière partie de l'itinéraire a pour objet de rejoindre la destination finale.

Les moyens de transport utilisés pour la partie médiane de l'itinéraire peuvent être lents (transports par voies d'eau) et souvent moins coûteux, car économes en énergie, ou plus rapides (messagerie ferroviaire et aérien).

Bien souvent les entreprises et les individus doivent prendre des décisions sur les routes à emprunter afin d'acheminer du fret ou des individus à travers l'espace économique. Il n'est pas exceptionnel de constater que les coûts de transport peuvent compter pour 20% du prix total d'un bien. Il s'agit d'un choix qui devient plutôt large dans un contexte marqué par la production de biens de consommation légers et par des techniques de production de plus en plus serrées. Chacun des modes de transport entretient un rapport différent avec l'espace. Le choix d'un mode de transport pour acheminer de la marchandise ou des individus d'une origine à une destination dépend d'un nombre de facteurs incluant la nature des biens, les infrastructures disponibles, les origine et destination, et particulièrement la distance séparant ceux-ci. Ensemble, ce sont eux qui définissent les coûts de transport.

Par surcroît, il existe une [relation entre les coûts de transport, la distance et le choix modal](#). Elle permet de mieux saisir pourquoi le transport routier est généralement affecté à de courtes distances, le rail à de moyennes et le transport maritime à de longues distances. Ainsi, plus il est difficile de substituer un coût à

l'espace, plus importante devient alors la friction de l'espace. Cette dernière s'exprime en termes de longueur, de temps, de coûts économiques ou d'énergie dépensée. Elle varie considérablement selon le mode de transport.

C. Expliquer par un exemple

Pour acheminer ses marchandises à Tokyo, CERAMIC a retenu trois solutions possibles.

(en FRF)	Solution1	Solution2	Solutions3
Pré-acheminement	Routier	Routier	Routier
Coût pré-ach.	5500	2 000	5 500
Transport principal	Mer	Air	Mer par conteneur
Coût transport principal	12 000	28 500	15 500(*)
Post-acheminement	Routier	Routier	Routier
Coût post-ach.	3 500	2 500	3 500
Coûts divers	8 000	7 500	7 000
Délais de transport	1 mois	3 jours	1 mois
* Coût de location du conteneur inclus		EXW=138 000FRF	

Les critères les plus importants ici sont la sécurité et le coût, car ce sont des marchandises à forte valeur ajoutée, très fragiles, vendues sur un marché nouveau sur lequel Céramica doit assurer sa compétitivité face à de nombreux concurrents positionnés sur le marché japonais, il a été fixé pour limite supérieure au coût complet d'acheminement, 30% de la valeur EXW de l'expédition. Nous retiendrons donc ce critère, plus explicite que le critère de comparaison des coûts complets. Enfin, les délais sont moins importants du point de vue commercial puisque Céramica a constitué des stocks intermédiaires sur place pour garantir une livraison sont longs et susceptibles d'être retardés, plus le stock de sécurité doit être important et les coûts de stockage accrus.

(notation sur 5 points)		Solution 1	Solution 2	Solution 3
COUT	Coût complet	29 000	40 500	31 500
	Coût complet/EXW (en%)	21,01%	29,35%	22,83%
	Note (coeff.2)	5	2	4
	Note pondérée	10	4	8
SECURITE	Sécurité (délais&marchandise)	Moyenne	Très bonne	Bonne
		1	5	4
	Note (coeff.2)	2	10	8
	Note pondérée			

DELAIS	Délais	1 mois	3 jours	1 mois
	Note (coeff.1)	1	5	1
	Note pondérée	1	5	1
	Total (sur 25)	13	19	17

Conclusion : le choix se portera sur la solution par voie aérienne dont le coût, proportionnellement à la valeur EXW). Quoique plus chère, cette solution est supérieure aux autres du point de vue de délais et de la sécurité (N.B. : il n'est pas précisé pour la solution 3 s'il s'agit d'un conteneur complet. Dans le cas contraire, il n'y a pas de transport en conteneur de bout en bout et il subsiste des ruptures de charge susceptibles d'endommager la marchandise.)

De plus, cette solution, à fréquence d'expéditions équivalente avec les autres, permet de fixer les stocks de sécurité au niveau nécessaire pour assurer trois jours de vente alors qu'il faut prévoir un mois (+ retards) pour les solutions maritimes, d'où des coûts de stockage plus importants.

III. Les différents modes de transport dans le commerce international

A. Evolution : le processus du développement du transport

a. Le transport par l'homme

Avant la domestication, c'est l'homme qui transporte les marchandises. Les termes utilisés dans ce cas sont le "port", le "portage" ... Il "tire", il "pousse" et il propulse (une brouette, une bicyclette, un pousse-pousse ...) dès lors qu'il invente la roue. A la fin du XXe siècle, les Véhicule à propulsion humaine atteignent des records.

b. La traction animale

A partir de la domestication, l'animal devient le système de "portage" (bât), de propulsion ou de traction, d'une "charge", ou d'un "véhicule" (chars, charrettes, chariots, carrioles, voiturettes, voitures ...). Si le véhicule est tiré par un cheval, il s'agit d'un véhicule hippomobile Historiquement la propulsion animale a été prédominante pendant des millénaires, et retrouve des utilisations justifiées.

Dans un autre registre, les pigeons ont été élevé par des Colombophilie, pour transporter des messages, ou des mammifères marins par l'armée pour récupérer des objets.

c. La propulsion naturelle

Les cours d'eau permettent les échanges avec la force du courant, et l'itinéraire de la rivière.

La marine à voile a longtemps assuré une part importante du commerce.

Le vent contribue avec les insectes et notamment les abeilles la pollinisation, en transportant le pollen ou à déplacer les planeurs.

d. La motorisation

C'est le résultat de l'invention de la chaudière à vapeur et de la machine à vapeur (Denis Papin), puis de la locomotive, de l'automobile ... dès lors que la vapeur est utilisée pour mouvoir un véhicule ; en même temps, différents types de carburants sont inventés ou utilisés, pour améliorer la puissance des moteurs, plus

tard pour les rendre moins gourmands : le gaz, l'essence et le pétrole dans le moteur à explosion utilisé sur les véhicules automobiles, l'électricité de la pile électrique, la pile nucléaire dans de rares sous-marins, la pile à combustible, pour fournir de l'électricité au travers de turbines ou directement à un bobinage (moteur électrique), enfin déjà ou dans le futur, de l'hydrogène.

Les modes de transport sont généralement classifiés selon les voies de communication utilisées: transports terrestres (routier et ferroviaire ou guidés), les transports maritime et fluvial , le aérien.

B. L'impact du transport et ses effets dans le commerce international

a. Le transport est étroitement lié à l'économie mondiale et le commerce international.

Le transport a des liens très importants avec le commerce international. Quand l'économie est en croissance rapide, le commerce international aura une augmentation correspondante, et le marché du transport est accompagné à avoir une scène active et de prospérité. La caractéristique fondamentale du transport est le déplacement d'un objet dans l'espace, mais pas de nouveaux produits. Il est une continuation du processus de circulation des marchandises. Le transport est une partie intégrante des forces productives sociales. Il peut réaliser les liens économiques entre les entreprises, entre les secteurs, entre zones urbaines et rurales, entre les régions par l'achèvement de la tâche de transport.

◆ Différent mode de transports avec l'économie mondial et le commerce international

-- Au commencement du transport

Au commencement du transport, l'efficacité des transports est très faible, et les marchandises ne peut pas être opportun de sortir que les gens n'ont pas obtenu les avantages qu'ils veulent, et leur enthousiasme sont réduit, et ce permet ainsi que l'économie ne peut pas être développé.

-- Transport terrestre

☆ Transport routier

Le transport routier est un mode de transport moderne, qui non seulement peuvent être directement transportés vers ou en dehors du commerce extérieur de marchandises, mais aussi un moyen important de distribuer des marchandises importées et exportées dans les gares, ports et aéroports.

☆ Transport ferroviaire

Avec le développement de la logistique moderne, les pays resserrent les relations

économiques et le transport international de marchandises est désormais de plus en plus fréquentes, les transports internationaux ferroviaires de fret jouent un rôle toujours plus important.

Le transport de conteneur ferroviaire contribuera au développement de commerce international entre divers pays et régions. Il est propice au développement des échanges des pays européens et asiatiques.

-- *Transport maritime*

Le transport maritime est vital pour le commerce international et possède un quasi-monopole pour les échanges massifs (notamment transports pétroliers) à longue distance pour lesquels il est sans conteste le mode le plus économique sinon le seul possible. Il est aussi très important pour les échanges à courte distance (cabotage) dans les régions bien irriguées par les mers.

-- *Transport aérien*

Le transport aérien joue un rôle central dans le commerce international, il sert un moyen pour parvenir à la circulation des marchandises et du personnel rapide, fiable et souvent franchir les frontières nationales.

Le coût d'épargne pour la promotion du développement du commerce est très important. On peut dire que le transport aérien peut stimuler le développement du commerce.

Ces dernières années, le rythme de croissance du fret aérien est d'un peu en retard sur le commerce mondial. Les deux facteurs principaux ont contribué à ce ralentissement. Tout d'abord, la croissance rapide des prix des carburants a fait que la compétitivité de prix des transports aériens a réduit par rapport aux autres modes de transport. Ensuite, le ralentissement dans l'industrie électronique a également eu un impact négatif, tandis que l'industrie électronique est les principaux utilisateurs du transport aérien. Bien que les prix du pétrole en mi-2008 aient commencé à baisser rapidement, et les prix des carburants ont également diminué, mais des gains du transport aérien à court terme a eu l'impact de la récession d'économie mondiale.

Maintenant le transport aérien a confronté à des temps difficiles, parce que le prix du carburant est augmenté. En 2002, les prix de l'essence en Ouganda s'est classée le cinquième dans 25 pays africains, et classée le vingt-troisième du monde. Dans la plupart des pays, le coût du carburant représente en général de 30% dans le coût de transport. Mais en Ouganda, le prix de carburant a représenté 50%. Le coût du carburant élevé a fortement affecté la compétitivité des exportations de l'Ouganda, et également entravé le développement de l'industrie aéronautique, en raison de nombreux vols ne sont pas prêts pour faire le plein de l'aéroport en Ouganda. Et ce affecte le développement de commerce régional.

-- *Transport fluvial*

Le transport fluvial aide également au commerce avec les Pays-Bas (10 – 20% des importations et 10% des exportations) et avec la Belgique (environ 10% des importations et près de 15% des exportations). Ce type de transport pourrait potentiellement atteindre la Suisse, une partie de la France et la Pologne.

-- *Services postaux*

Les services postaux et les services de courrier sont un élément essentiel de l'infrastructure mondiale de communications et ont une grande importance aux plans économique et social.

-- *Transport intermodal*

Le transport intermodal est indispensable au commerce mondial et il représente les artères par lesquelles les marchandises franchissent les océans et les continents. L'intermodalisme, dont la conteneurisation, est perçu par beaucoup comme un moyen de répondre à ces impératifs économiques.

b. Coût de transport pour le commerce international

Le coût de transport est un élément clé qui peut influencer le commerce mondial et l'investissement international.

Certaines entreprises de pays européens ont commencé à se retirer de Chine. Le fabricant de matériel de bureau français Samas et le fabricant casque allemand Sennheiser, ont déplacé des opérations de fabrication en Chine. La même situation a également eu lieu en Amérique du Nord. Le fabricant d'automobile d'électricité américain Tesla Motors a abandonné la production originale de batteries en Thaïlande et l'assemblage au Royaume-Uni. Un des facteurs qui provoque ce commerce international "retour" est le coût du transport élevé.

Selon les dernières statistiques du ministère du Travail des Etats-Unis montrent, 40 pieds de conteneur standard expédie de Shanghai à la côte d'est des Etats-Unis, le coût moyen de 3,000 dollars en 2002 jusqu'à 8,000 dollars d'aujourd'hui. Si le prix du pétrole brut atteint 200 dollars le baril, ce coût de transport va atteindre 15,000. Le coût du transport des marchandises est le plus grand défi du commerce mondial.

Le transport à coût faible permet l'intégration économique mondiale.

Le secteur des transports est une condition préalable et l'infrastructure pour développer l'économie nationale. Le manque de moyens de transport aurait un impact sérieux pour le développement de l'économie tout entière. Le transport sous-développé permettra au sous-développement économique qui peut aboutir les pays

sous-développé. Le transport est un symbole important qui peut mesurer que c'est un pays développe ou un pays sous-développé.

Le développement rapide de la mondialisation économique actuelle, le développement du commerce d'importation et d'exportation va devenir la force principale qui peut conduire le développement du commerce économique. Mais le transport comme une industrie de base a toujours été un pont pour le commerce de marchandises international, et il joue un rôle crucial.

Conclusion

Le choix de modes de transport est une partie importante de la prise de décision du

système de logistique. Le choix optimum de mode de transport peut bien transporter les marchandises avec des effets multiplicateurs.

Le transport pourrait être considéré comme une fondation d'économie nationale. Il est aussi un lien pour le développement économique. Avec le développement des commerces internationaux, la demande de transport est toujours plus haute qu'avant. Le transport peut accroître la compétitivité des entreprises, améliorer les niveaux de service, accélérer la circulation des marchandises et promouvoir le développement économique ce qui sont très importants dans le commerce international.

S'il n'y a pas de transport, il n'aura certainement pas de commerce international, donc si le transport est existant, les effets pour le commerce international seront là.

■ SOURCE

Bibliographie :

« Management des opérations de commerce international », G.LEGRAND, H.MARTINI

« Techniques du Commerce International », J.-M.BENAMMAR

« Le commerce international », Michel Rainelli

«Commerce international Techniques et Management des opérations »□Valerie Boronad□Martine MASSABIE-FRANCOIS□Martine PETITCLERC□Elisabeth POULAIN□Louissette ROTA-LONJON

Webliographie:

<http://www.tc.gc.ca/politique/rapport/recherche/tp14502f/chapitre2.htm> □

<http://www.transports.equipement.gouv.fr> □

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport> □

<http://www.senat.fr/rap/a01-089-19/a01-089-197.html> □

http://www.ile-de-france.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=1018 □

<http://www.ifen.fr/donnees-essentielles/activites-humaines/transports/le-transport-maritime.html> □

<http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=897> □

http://www.europe-international.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=197 □