

Chapitre 13

Les théories des échanges internationaux

Exercice supplémentaire

Question - L'apport de la nouvelle géographie économique à la compréhension des échanges internationaux.

Corrigé

Les travaux de Paul Krugman ainsi que ceux de nombreux autres économistes contemporains ont donné un nouvel éclairage à l'analyse de l'organisation industrielle, de la croissance économique, des échanges internationaux et de la géographie économique après y avoir incorporé les effets des économies d'échelle dans la production. Les conclusions de ces recherches sont principalement au nombre de trois :

- les usines doivent avoir une taille importante pour exploiter les économies d'échelle, mais elles n'ont pas besoin d'être implantées dans une zone importante pour générer ces économies d'échelle : les rendements d'échelle croissants existent à cause des coûts fixes de production (coûts internes pour l'entreprise) et de la proximité des travailleurs, de la clientèle et d'individus porteurs d'idées nouvelles (éléments externes à l'entreprise et même à la branche d'activité). Lorsque les coûts de transport sont raisonnables, les villes secondaires peuvent être suffisamment importantes pour faciliter les économies d'échelle internes. En conséquence, les gouvernants doivent centrer leur attention sur les fonctions des villes et non sur leur taille ; d'où les multiples études qui apparaissent depuis le début du XXI^e siècle sur le rôle des villes dans le développement économique, et plus particulièrement sur le paysage urbain (tel a été le thème central de l'Exposition 2010 de Shanghai en Chine, à savoir « *Better city, better life* », soit « Une ville meilleure pour une vie meilleure ») ;
- le capital humain va là où il est abondant, et non pas là où il fait défaut : l'analyse économique classique implique que les agents économiques doivent s'installer là où leurs qualifications font défaut. Mais c'est le contraire qui se produit semble-t-il : les migrants qui ont un solide niveau d'instruction cherchent à s'installer dans des localisations où il existe un large réservoir de travailleurs ayant des qualifications similaires. En conséquence, les gouvernants doivent être conscients de la puissance des forces du marché qui poussent les travailleurs qualifiés à se regrouper, et non pas chercher à combattre ces forces (d'où le renouvellement des réflexions portant sur l'immigration dans les pays développés, et particulièrement en France) ;
- la diminution du coût des transports accroît les échanges, mais surtout avec les pays voisins et non avec les pays éloignés : la baisse du coût des transports devrait amener les pays à développer leurs échanges avec les partenaires commerciaux les plus éloignés. Mais les échanges ont tendance à se localiser plutôt qu'à se mondialiser. Les pays commercent davantage avec des partenaires commerciaux similaires parce que les échanges sont de plus en plus basés sur l'exploitation des économies d'échelle et non sur la différence des dotations en ressources naturelles. En conséquence, la diminution du coût des transports modifie la composition des échanges internationaux et la rend encore plus sensible à ces coûts. Les politiques visant à réduire le coût des échanges et des transports devraient être une composante importante des stratégies de transport pour les pays qui s'engagent tardivement dans la voie du développement. La prise en ligne de compte des économies d'échelle et de leur interaction avec la mobilité des agents économiques et des produits

conduit à remettre en question les vieilles théories sur les préalables à la croissance économique.