

1. Identification du ou des organisateurs

Identification de l'organisateur 1

Nom : HARIZI Prénom: RIADH Titre: PROFESSEUR
Université : TUNIS Laboratoire : GEFAA
Ville : TUNIS Pays : TUNISIE E-mail : hariziriadh@gmail.com

Identification de l'organisateur 2

Nom : BABOUNIA Prénom: AZIZ Titre: PROFESSEUR
Université : Ibn Tofail Laboratoire : LRSGO
Ville : KENITRA Pays : MAROC E-mail : a_babounia@yahoo.fr

2. Titre de la session spéciale

Les défis et les atouts des pays face aux mutations de la logistique internationale.

3. Mots clés (4 max)

Fret, logistique internationale, index de performance logistique, ports et aéroports, shipping.

4. Appel à communication (450 mots max)

Les coûts du commerce international représentent en moyenne 170% du prix départ usine, 21% de cet écart émane des coûts de transport international, 44% des coûts de passage des frontières et 55% des coûts de distribution dans les marchés intérieurs (Anderson et Van Wincoop, 2004). Plusieurs recherches ont relevé les principaux facteurs expliquant les coûts de transport (distance, géographie, économies d'échelle, déséquilibres directionnels du commerce, nature des produits transportés, etc.). Donc, pour plusieurs décennies, les chercheurs ont tenté de quantifier l'impact de la facilitation des échanges sur la réduction des coûts de transport et l'expansion du commerce entre les pays en considérant pour long temps le transport maritime (Boughaes et al., 1999 ; Limao et Venables, 2001 ; Frink et al., 2002 ; Clark et al., 2004 ; Wilson et al., 2005 ; Micco et sibersky., 2006 ; Djankov et al., 2009 ; Perez et Wilson, 2009). C'est ainsi que le rôle de la logistique internationale a attiré l'attention des chercheurs.

Pour le cas des pays méditerranéens, le transport maritime est la principale fracture séparant les deux rives : déséquilibre commercial et portuaire très fort, différences en termes de conteneurisation et de capacité de gérer le trafic, faible recours à la modernisation des ports et des systèmes administratifs et douaniers, différences en termes des moyens de facilitations des échanges extérieurs et de shipping.

Dans la littérature, on a relié la facilitation des échanges à la logistique de transport (douane, agences frontalières, infrastructures de transport, technologies de l'information, environnement réglementaire, contraintes techniques aux échanges, etc.) pour réfléchir à la façon de Perez et Wilson (2009, 2012) en séparant la dimension "Hard" (qualité des ports, des routes, système d'information, etc.) de celle "Soft" (qualité de régulation du secteur de transport des marchandises, etc.).

C'est dans ce sens-là que nous lançons cette session spéciale. L'objectif étant d'expliquer les différences faisant apparaître des pays très performants alors que leurs partenaires ne le sont pas, ce qui est souligné récemment dans les rapports de la Banque Mondiale sur les performances logistiques. Nous cherchons donc une variété de perspectives sur la façon dont la compétitivité et la performance varient selon les pays ou régions telles que la région méditerranéenne. Ainsi, plusieurs questions sont posées :

- L'amélioration de la qualité de l'infrastructure entraîne- elle une accélération de traitement et d'acheminement des flux de marchandises ?
- La rationalisation de la régulation des services de transport fait-elle la promotion de l'offre de ce secteur.
- Quelles sont les politiques économiques entraînant le renforcement de la productivité du secteur de transport international et le développement du commerce international ?
- Peut-on quantifier le rôle de la facilitation des échanges dans le commerce mondial ?