- Pourquoi les coûts de transports sont importants, en dépit de leur modestie par rapport aux coûts de commerce totaux ?

- La différence CIF-FOB est-elle une bonne mesure des coûts de commerce ? yes, mention Gaulier and Zignago ; check J. Martin in EER.

- problème : on aborde une vraie question de trade economics avec des données qui intéressent surtout les historiens des faits ? Comment répondre de façon pertinente à « comment modéliser coûts de **commerce** (multiplicatif vs. additif) ? » avec des donnes de coûts de **transport** ?

- propose a methodology that can be implemented on many different datasets, and illustrate it with Hummels data.

- Et aussi Anderson et Wincoop 2004. 170% => 55% x 74%. 74% => 21% x 44%. 21% => 9% x 11%. 11% : cif/fob

- Jérome : comment vendre la papier. Y aller de manière un peu désinnibé… Important, au moment où les gens commencent à en parler. Donc « qu’est-ce qu’on rate % quand on rate les coûts additifs ».  
- Problème : positionnement vis à vis Irrarazabal. Revised and resubmit Restat.  
Eux : modèle-dependent. Nous : données. « Let the data speak ».  
Eux : une année, un petit pays. Nous : Plusieurs années, un gros pays. Une étude de 2008-2009.  
- Problème : on regarde une petite partie des coûts du commerce. Le situer par rapport au shipping sector. Par rapport à la question concurrentielle ? Peut-être que les multiplicatifs sont concurrentiels et pas les additifs ?  
Ou souligner un fait stylisé simple, avec coûts additif et coût multiplicatif.

- Peut-être ne pas faire de théorie dans ce papier. Ou bien, si notre focus c’est Hummels 2007, il faudra peut-être faire un modèle théorique.

Ou en fait, on dit que même dans le shipping costs, les choses sont principalement multiplicatives. Donc l’exemple de Fedex n’est pas le bon.

- Importance d’avoir les données récentes