



Lettre de la Péninsule arabique

N° 3 – Janvier 2019

EDITORIAL

2018 a marqué le retour des économies de la zone à une croissance plus soutenue, après une légère récession en 2017, effaçant trois années de dégradation de la conjoncture initiée par la chute des prix du pétrole de leur sommet de 2014. Dans ses ressorts, cette reprise confirme la persistance d'un niveau élevé de dépendance des pays de la région aux hydrocarbures. C'est, en effet, l'impact cumulé d'une forte remontée du prix du baril et d'un léger relèvement des quantités produites qui a permis, l'an dernier, la relance de l'activité, le retour des finances publiques à un niveau proche de l'équilibre et le rapide redressement de l'excédent courant.

La reprise de l'activité en 2018 se caractérise par des contributions divergentes des principaux secteurs de l'économie. Elle a été vive dans les hydrocarbures (+ 2,1 % en 2018 après une récession de 3,1 % en 2017), aval pétrolier compris. Elle a été soutenue, par ailleurs, par le déploiement des grands projets d'infrastructures liées aux stratégies de diversification. *A contrario* le secteur immobilier (Emirats, Qatar ou Bahreïn au premier chef) comme la distribution (dans l'ensemble de la zone) ont souffert de l'effort de rationalisation des entreprises (publiques et privée), de l'ajustement de la dépense publique ou des politiques de « nationalisation » de l'emploi dans le secteur privé.

2018 a été scandée par les **ruptures nées des réformes qui dessinent la refondation du modèle de développement dans la région.** Les Etats-providence ont réduit leurs dépenses (de 40 % en 2015 à 34 % du PIB en 2018), diversifié leurs recettes (mise en place de la TVA en Arabie Saoudite et aux Emirats) et leur financement (par un recours montant aux émissions d'obligations sur les marchés internationaux). Ils ont engagé des politiques ambitieuses, inégalement portées et construites d'un pays à l'autre, pour diversifier leurs sites productifs et relever leurs systèmes éducatifs. Ils se préparent à ouvrir leurs économies, en libéralisant les conditions de l'investissement, tout en développant une nouvelle capacité à conquérir des marchés tiers sur des technologies dont ils ont la maîtrise.

La mise en œuvre des programmes de diversification ou de privatisation progresse, certes, inégalement, conditionnée par de nombreux facteurs volatils : tenue du marché pétrolier qui en permet le financement, attractivité pour les investisseurs étrangers, appelés à contribuer au développement des nouvelles filières, stabilité régionale indispensable au développement des flux de commerce et de capital comme à la confiance des décideurs.

De ces points de vue, l'année 2019 débute sous plusieurs auspices favorables. Les prix du pétrole retrouvent un niveau plus compatible avec l'équilibre des finances publiques. Les tensions régionales, après avoir chahuté l'agenda 2018, semblent désormais évoluer sur un « plateau ». L'attractivité du Golfe, enfin, mesurée à l'aune du potentiel de projets et d'opportunités, est d'autant plus forte que l'économie mondiale ralentit. Gageons que les entreprises françaises, fortes de leurs potentiels, de leur implantation, de la dynamique de nos partenariats stratégiques dans la région et de la disponibilité du dispositif économique français sauront en tirer tous les avantages !

Philippe CHATIGNOUX
Chef du Service Economique Régional
pour la Péninsule arabique



Situation économique et financière en fin d'année 2018

1. Le deuxième semestre 2018 a vu les perspectives économiques de la Péninsule arabe continuer de s'améliorer. L'impact négatif de la mise en place de la TVA sur l'activité et sur l'inflation s'est estompé aux Emirats arabes unis et en Arabie saoudite. Après une légère récession au sein du CCEAG en 2017 (- 0,3 %), la croissance est devenue plus robuste en 2018 (estimée à 2,5 % par le FMI) et devrait encore s'affermir en 2019 (2,8 %). L'activité à Abu Dhabi devrait bénéficier d'un nouveau plan d'investissement annoncé pour rehausser les capacités de production de pétrole brut d'ADNOC. Au Qatar (ratification de la Loi sur l'investissement étranger permettant aux investisseurs étrangers de détenir jusqu'à 100 % du capital d'une compagnie locale dans tous les secteurs, permis de résidence permanent) comme aux Emirats (nouvelle loi sur les investissements ouvrant la création d'entreprises à 100 %), de récentes mesures sont de nature à accroître l'attractivité pour les expatriés et les investisseurs internationaux.

2. Un redressement est aussi observé sur le plan des finances publiques, le déficit budgétaire du CCEAG étant passé de 5,4 % du PIB en 2017 à 0,9 % du PIB en 2018. L'annonce du plan d'assistance financière à Bahreïn a été un soulagement pour le Royaume, restaurant son accès aux marchés internationaux des capitaux, en contrepartie de mesures d'assainissement budgétaire importantes (adoption de la TVA en vue d'une introduction au 1^{er} janvier 2019, plan de départ pour les fonctionnaires, objectif de rééquilibrage des finances publiques). La dette publique devrait se stabiliser dans la région à près de 26 % du PIB et les agences ont maintenu leur notation souveraine pour tous les membres du CCEAG au deuxième semestre 2018, à la seule exception d'Oman dont Fitch a reclassé la notation en catégorie spéculative en décembre 2018 (au vu des tensions sur les taux souverains depuis le mois d'octobre). Une seule émission obligataire a eu lieu au deuxième semestre (Oman avec une obligation islamique de 1,5 Mds USD), les autres membres du CCEAG ayant couvert leurs besoins de financement pour l'année au cours dès le premier semestre.

3. Pour 2019, les pays de la Péninsule arabe font encore face à de nombreux défis

3.1 La volatilité des cours des hydrocarbures en fin d'année 2018, marquée par leur brutale chute en novembre, pourrait, si elle perdure, fragiliser à nouveau certaines économies de la région. Le prix du pétrole du baril permettant à l'Arabie saoudite et à Oman d'équilibrer les comptes publics se situe aux alentours de 80 dollars par baril selon le FMI, un niveau bien supérieur au cours actuel. Un seuil à rapprocher du rôle actif de l'Arabie saoudite au sein de l'OPEP pour obtenir en décembre une réduction de la production de pétrole de ses membres de 1,2 M de barils par jour.

3.2 La persistance des préoccupations nées de l'assassinat du journaliste Jamal Kashoggi, à Istanbul, qui pourrait encore peser sur la confiance des investisseurs internationaux dans la région. Après l'important mouvement de vente d'actions (1 Md USD) à la bourse de Riyad au mois d'octobre, elles pourraient pousser les acteurs économiques de la région, du secteur public comme de la sphère privée, à retarder leurs sollicitations des marchés internationaux plutôt que d'accepter des conditions de financement défavorables. La capacité de l'Arabie saoudite à placer 7,5 Mds USD sur les marchés internationaux en janvier 2019 à des taux plus bas qu'escomptés est un indice rassurant de ce point de vue.

3.3 Dans le contexte de la volatilité des cours pétroliers, d'importants projets pourraient prendre du retard. C'est, par exemple, le cas de la « Vision 2030 » dont l'Arabie saoudite ne pourra financer les grands investissements qu'une fois que la cession par le fonds souverain *Public Investment Fund* à *Aramco* de l'entreprise de chimie saoudite *SABIC* sera réalisée.



La généralisation de la TVA dans le CCEAG n'est pas pour demain

L'Arabie saoudite et les Emirats arabes unis sont les deux seuls Etats membres du CCEAG à avoir introduit la TVA dans le calendrier prévu par l'accord cadre de 2016. Une loi sur la TVA a été adoptée le 7 octobre, à la hâte, par le Parlement du Bahreïn au lendemain de l'annonce d'un programme d'assistance financière par ses grands voisins du Golfe, en vue de son introduction au 1^{er} janvier 2019. Dans la crise diplomatique régionale qui ostracise le Qatar et dans le contexte de la remontée des cours du pétrole qui allège d'autant la pression budgétaire, la mise en place de la TVA par les autres pays de la zone pourrait connaître de nouveaux délais, compte tenu aussi de compétences et de capacités administratives limitées.

1. Les six Etats membres du CCEAG ont signé en juin 2016 un accord cadre actant la mise en place d'un régime de TVA au 1^{er} janvier 2018

Outre le calendrier, l'accord cadre fixait un certain nombre de règles communes précisant les principes de la mise en place de la TVA : un **taux de base commun fixé à 5 %**, d'abord, un **seuil d'assujettissement** limitant l'enregistrement à la TVA aux entreprises réalisant un **chiffre d'affaires supérieur à 100 000 USD**, ensuite, et, enfin, **l'application commune d'un taux zéro de TVA**. Ce dernier concerne les exportations et réexportations hors du CCEAG de même que les catégories de biens et services suivantes : médicaments et équipements médicaux, certains métaux précieux et le transport de marchandises et de personnes. Les services financiers sont exemptés de la TVA.

L'accord prévoit également la faculté pour chaque Etat membre d'appliquer des exemptions (n'ouvrant pas droit à déduction) ou une TVA à taux zéro pour les secteurs suivants : éducation, santé, immobilier, transport local, hydrocarbures, comme pour certaines denrées alimentaires.

2. Seuls, deux Etats membres ont mis en place la TVA dans les délais prévus par l'accord cadre

L'Arabie saoudite et les Emirats arabes unis sont les deux seuls membres du CCEAG à avoir introduit la TVA à la date initialement fixée au 1^{er} janvier 2018. L'Arabie saoudite semble avoir retenu un champ d'application plus large pour la TVA qui s'applique notamment aux frais privés d'éducation et de santé, ces deux postes faisant l'objet de nombreuses dispenses aux Emirats arabes unis. La mise en vigueur de la TVA a été, également, assortie d'une phase transitionnelle d'un an en Arabie saoudite, certaines entreprises en étant dispensées jusqu'en janvier 2019¹. Au contraire, l'ensemble des entreprises assujetties à la TVA aux Emirats arabes unis ont été contraintes de l'appliquer dès le 1^{er} janvier 2018, même si les entreprises de taille plus modeste bénéficient de modalités de fonctionnement assouplies. A ce stade, 290 000 entreprises émiriennes sont enregistrées à la TVA aux Emirats arabes unis, contre 110 000² en Arabie saoudite.

Dans les deux pays, l'impact macroéconomique de la mise en place de la TVA a été perceptible dans les mois qui ont suivi son introduction. Il s'est, d'abord, manifesté par un **ralentissement de l'activité**, comme en témoigne le brusque recul du *Purchasing Managers' Index* (mesure de l'activité économique dans le secteur privé) au premier trimestre 2018 dans les deux pays. Sur les neuf premiers mois de 2018, le choc sur l'activité est presque intégralement corrigé dans l'économie émiratie, il ne l'est que partiellement en Arabie saoudite. Il s'est ensuite traduit par un **regain d'inflation**, plus sensible aux Emirats arabes unis (3,5 % après 2 % en 2017) qu'en Arabie saoudite où préexistait une

¹ L'enregistrement à la TVA au 1^{er} janvier 2018 a été obligatoire pour les entreprises dont le chiffre d'affaires dépasse 1 000 000 SAR (soit environ 267 000 USD). Les entreprises dont le chiffre d'affaires est compris entre 375 000 SAR (100 000 USD) et 1 000 000 SAR doivent s'enregistrer avant le 20 décembre 2018.

² Selon une estimation remontant à février 2018, environ 400 000 entreprises devraient être soumises à la TVA pour un seuil de 375 000 SAR de chiffre d'affaires selon le FMI.



situation déflationniste (2,6 % après une baisse des prix de 0,9 % en 2017). Outre le tabac et l'alimentation et les boissons, dont les prix ont aussi été majorés par les accises établies en 2017, les hausses de prix les plus fortes ont concerné les transports et la restauration et l'hôtellerie en Arabie saoudite et l'habillement et les transports aux Emirats arabes unis.

3. Bahreïn est le prochain pays du CCEAG à instaurer la TVA, depuis le 1^{er} janvier 2019, dans des conditions de préparation hâtives.

Le Parlement a adopté, début octobre 2018, la loi sur la TVA qui prévoit son introduction le 1^{er} janvier 2019. Le vote est intervenu au lendemain de l'annonce du programme d'assistance financière de 10 Mrds USD au Royaume mis en place par ses grands voisins du CCEAG (Arabie saoudite, Emirats arabes unis et Koweït). Si elle respecte les principes fixés par l'accord cadre, cette loi pose, cependant, de nombreuses questions liées, notamment, à l'absence de préparation ou de communication préalable avec le secteur privé. Sa mise en œuvre pourrait, en outre, être pénalisée par les fragilités intrinsèques du texte dont les décrets d'application devront être pris dans la précipitation comme par le sous dimensionnement de l'administration fiscale.

4. La mise en place de la TVA pourrait être, ailleurs, retardée compte tenu d'un manque de préparation, des tensions internes au sein du CCEAG et du relâchement de la pression budgétaire

La perspective d'une adoption de la TVA semble plus éloignée, voire incertaine, dans les autres pays du CCEAG. En **Oman**, après plusieurs reports, la TVA a été annoncée pour septembre 2019 en fin d'année 2018. **Au Koweït**, la Commission des Finances du Parlement avait indiqué en mai dernier le report de la TVA à 2021, l'Emirat préférant se donner le temps d'observer la situation chez ses voisins saoudiens et émiriens, dans un contexte politique intérieur devenu plus sensible à la suite de soupçons de corruption de plusieurs ministres en poste. **Au Qatar**, les autorités n'ont plus exprimé leur intention d'introduire la TVA depuis le déclenchement de la crise diplomatique qui les oppose à d'autres membres du CCEAG. Le respect de la dernière date cible évoquée par les autorités (deuxième semestre 2018) ne semble plus tenable.

Dans les trois pays, la pression budgétaire s'est nettement détendue depuis 2016. L'accord cadre pour la mise en place de la TVA était, en effet, intervenu alors que les membres du CCEAG étaient confrontés à la détérioration de leurs comptes publics et cherchaient à diversifier leurs recettes budgétaires, encore très dépendantes des hydrocarbures. Selon des premières estimations du FMI, la TVA permettrait de majorer leurs recettes budgétaires dans un intervalle compris entre 1,2 et 2,1 % du PIB, en fonction des pays³. **Oman, Koweït et Qatar affichent aujourd'hui un net redressement de leur situation budgétaire**, obtenu grâce à la remontée des prix du pétrole mais aussi à une meilleure maîtrise des dépenses publiques (diminution progressive, notamment, des subventions sur l'électricité ou le pétrole).

Dans ce contexte moins incitatif à la mise en place de la TVA, **ces Etats sont en outre confrontés à un déficit de moyens administratifs** – absence d'une institution dédiée à la collecte de la taxe, faiblesses des compétences – **qui, associé au déficit de préparation et d'information des acteurs économiques locaux sur son fonctionnement, rend une adoption de la TVA en 2019 peu probable.**

³ L'impact de la TVA serait de 1,2 % du PIB pour le Qatar, 1,9 % du PIB pour Bahreïn, 2 % du PIB pour l'Arabie saoudite, les Emirats arabes unis et Oman et 2,1 % du PIB pour le Koweït.



Le Qatar face à l'embargo : une économie résiliente aux perspectives favorables et aux multiples enjeux

1. Le Qatar a su faire face aux perturbations causées par la crise régionale. Si l'ajustement des circuits commerciaux suite à la mise en place de l'embargo a généré d'importantes difficultés logistiques, celles-ci sont restées temporaires. L'intensification du fret aérien puis la mise en place progressive de nouveaux services vers le port Hamad, tout comme le renforcement des liens avec certains pays de la région (notamment la Turquie), ont permis de ramener les importations à leur niveau d'avant crise dès la fin de l'été 2017 et de contenir l'inflation (0,4% en 2017 et sur les neuf premiers mois de 2018). Si la situation du secteur financier a pu être source d'inquiétudes dans les premiers temps de la crise, elle s'est progressivement stabilisée grâce aux interventions des autorités. Les importantes injections de liquidités réalisées par la Banque centrale et le fonds souverain, couplées au renforcement des mécanismes de supervision, ont permis de restaurer la confiance, comme en témoigne le succès de l'émission obligataire du gouvernement d'avril 2018 de 12 Mds USD.

2. L'économie qatarienne est résiliente, les fondamentaux macroéconomiques et financiers demeurant solides. La croissance s'est établie à 1,6% sur l'année 2017 – avec un rebond notable au 4^{ème} trimestre (+3%) –, un rythme supérieur à la moyenne des pays du CCEAG (-0,4%). Le solde courant est quant à lui repassé à l'excédent, à 3,8% du PIB en 2017 et 7,6% du PIB sur le S1 2018. Après un déficit de 5,8% du PIB en 2017, le solde budgétaire est devenu de nouveau excédentaire au S1 2018 à 2,1% du PIB. La dette publique reste soutenable (54 % du PIB en 2017). La situation du système financier demeure quant à elle saine, que ce soit en termes de capitalisation, de rentabilité et de qualité des actifs et les résultats des banques ont été globalement positifs en 2017 et sur les trois premiers trimestres de 2018, leur permettant de se financer auprès des opérateurs internationaux dans des conditions favorables. L'exposition des banques au secteur de l'immobilier demeure néanmoins un point de vigilance dans un contexte de baisse tendancielle des prix.

3. Les perspectives économiques sont favorables pour 2018 et 2019, bien que soumises à des risques baissiers. Le FMI prévoit une croissance de 2,7% en 2018 et 2,8% en 2019, soutenue par l'investissement public dans les infrastructures et la hausse programmée de la production hydrocarbure (entrée en opération du projet Barzan Gas et hausse des capacités de production de GNL suite à la levée du moratoire de sur le champ de North Field). Le FMI prévoit une nouvelle amélioration des soldes budgétaire et courant mais ces estimations restent soumises à des risques baissiers, parmi lesquels : i) une évolution défavorable des cours des hydrocarbures ; ii) un resserrement de la politique monétaire américaine plus rapide qu'anticipé ; iii) une escalade des tensions régionales ; iv) une volatilité accrue sur les marchés financiers ; v) des délais dans la mise en œuvre des principales réformes, notamment fiscales (TVA, droits d'assise).

4. A plus long terme, le Qatar devra répondre à plusieurs défis en ligne avec la *Qatar National Vision 2030* :

(i) Réformer le marché du travail, toujours caractérisé par une concentration des nationaux dans le secteur public où ils bénéficient de conditions privilégiées, tandis que le secteur privé repose quasi-exclusivement sur une main d'œuvre expatriée dans l'ensemble peu qualifiée. L'intégration des femmes qatariennes sur le marché du travail (37% d'entre elles sont en activité, alors qu'elles sont majoritaires à l'université) et le système encadrant le travail expatrié (*kafala*) demeurent d'importants axes de réformes.

(ii) Attirer l'investissement étranger dans les secteurs jugés prioritaires (agroalimentaire, logistique, santé, éducation, industrie ou encore solutions / services liés au secteur pétrolier et gazier). L'étroitesse du marché local et la persistance de nombreuses barrières à l'entrée pèsent sur l'attractivité du Qatar. A ce titre, la multiplication des initiatives visant à faciliter l'accès au marché et améliorer le climat des affaires (faciliter les conditions d'entrée et de résidence, l'investissement dans les entreprises locales et les zones d'activités, l'accès à la propriété immobilière ou encore la formation de partenariats public-privé), depuis le déclenchement de la crise, est un signal encourageant.

(iii) Intégrer la dimension environnementale compte tenu du niveau de pollution et de consommation d'eau, d'électricité et d'énergies fossiles parmi les plus élevés au monde. Ces préoccupations ne sont à ce stade pas partagées par les autorités et la population locale et sont rarement prises en compte dans l'élaboration et la mise en œuvre des grands projets.



Le secteur aérien dans les pays du Golfe, une volonté de développement malgré un ralentissement de la demande et des plus grandes difficultés de financement

1. La progression du trafic aérien dans le Moyen-Orient est moins vive depuis deux ans. Après avoir enregistré une croissance moyenne annuelle de 12,2 %⁴ de 2010 à la fin d'année 2016, le trafic de passagers n'a ainsi progressé que de 6,4 % en 2017 et devrait de nouveau ralentir en 2018⁵. Ce ralentissement est propre à la région où le pouvoir d'achat subit le contrecoup de la baisse des cours du pétrole. Le trafic mondial connaît simultanément, en effet, en 2017 et 2018, ses rythmes de progression les plus soutenus des années 2010.

Pour autant les perspectives à moyen terme restent positives et la région du Moyen-Orient devrait enregistrer la fréquentation la plus soutenue à l'échelle mondiale sur les vingt prochaines années⁶. Elle devrait être en mesure de bénéficier de la croissance attendue des passagers en provenance d'Asie (par sa situation géographique au carrefour de l'Asie et de l'Europe), du sous-continent indien et de l'Afrique (certaines compagnies du Golfe ayant décidé de renforcer la desserte du continent africain à moyen terme).

2.1 Les performances des principaux aéroports du Golfe ont été en retrait en 2017. L'aéroport de Dubaï a connu en 2017 la croissance de passagers la plus faible depuis le début des années 2010 (+5,4 %) malgré des mesures assouplissant les modalités d'obtention de visa pour les touristes provenant d'Inde, de Chine et de Russie. L'activité de l'aéroport international de Doha a également reculé en 2017 (- 9 %), suite à la crise diplomatique régionale. *A contrario*, l'activité aéroportuaire en Oman⁷ et au Koweït⁸ a bénéficié d'un report des passagers des pays concernés par le blocus.

2.2 Les pays du Golfe maintiennent des objectifs ambitieux et continuent d'investir dans le développement de leurs capacités aéroportuaires, dans l'objectif de soutenir le développement des compagnies locales. En **Arabie saoudite**, après l'ouverture de l'aéroport de Djedda qui devrait être opérationnel en juin 2019, il est prévu de développer et agrandir près de la moitié des 26 aéroports existants dont la gestion devrait être privatisée⁹ et de créer quatre nouveaux aéroports¹⁰. Aux **Emirats arabes unis**, le projet d'extension de l'aéroport d'Al Maktoum à Dubaï, dont les objectifs restent inchangés¹¹, est maintenu malgré d'importants retards. En **Oman**, le trafic aérien a bénéficié de la mise en service des aéroports internationaux de Mascate en mars 2018 après 7 ans de retard (16,5 millions de passagers enregistrés l'an dernier pour une capacité de 20 millions), de Salalah (juin 2015) d'une capacité actuelle de 2 M de passagers, de Sohar (novembre 2014) dont l'activité ayant été suspendue entre avril 2016 et mi-2017 faute de passagers et de Duqm d'une capacité actuelle de 500 000 passagers. Au **Koweït**, la construction d'un nouveau terminal (T2) pour passagers devrait permettre d'atteindre une capacité annuelle de 25 millions de passagers et les autorités envisagent la construction d'un nouvel aéroport d'une capacité de 25 millions passagers au nord du pays. A **Bahreïn**, des travaux ont été entrepris pour augmenter la capacité d'accueil de l'aéroport international qui devrait passer de 10 à 14 M en 2019. L'aéroport

⁴ Croissance de l'indicateur *Revenue Passenger Kilometer* recensé par l'*International Air Transport Association*.

⁵ Croissance en glissement annuel de 4,7 % sur les 10 premiers mois de 2018.

⁶ Selon l'étude *Commercial Market Outlook 2018-2037* réalisée par Boeing, l'indicateur *Revenue Passenger - Kilometer* devrait croître de 6,2 % en moyenne annuelle dans le Moyen-Orient, contre un rythme mondial de 4,7 %.

⁷ + 25 % de trafic de passagers à l'aéroport de Salalah et + 17 % à l'aéroport de Mascate en 2017.

⁸ Hausse de 16 % du trafic de passagers à l'aéroport *Kuwait International*.

⁹ Les plus grands aéroports (Riyad, Djedda, Dammam) verront leur gestion confiée à des acteurs privés avant d'être privatisés. Les aéroports rentables de plus petite taille devraient être exploités sous forme de concession regroupés en lots et les aéroports non rentables devraient rester sous le giron de l'Etat mais leur gestion pourra être confiée à des sociétés privées.

¹⁰ Sont prévues les créations de nouveaux aéroports à proximité de Neom, à Al-Wajh sur la mer Rouge, à Al-Qunfundah au sud de Djedda et un second aéroport de Riyad.

¹¹ Une capacité de 130 M de passagers est prévue à l'issue de la phase 1 qui devrait être finalisée en 2030, celle-ci devant être majorée à terme à un niveau de 260 M de passagers



international de **Doha**, inauguré en 2014, a connu une progression très rapide de sa fréquentation qui dépasse d'ores et déjà la capacité d'accueil initialement envisagée¹².

3.1 Les compagnies « porte-drapeau » suivent des trajectoires diverses d'un pays à l'autre, alors que la capacité des gouvernements à les soutenir a été affectée par la baisse des cours des hydrocarbures.

3.1.1 Les trois principales compagnies régionales (*Emirates Airways*, *Qatar Airways* et *Etihad Airways*) ont suivi un modèle de développement ambitieux à travers :

- **une extension de leur réseau**, notamment pour *Emirates Airways* et *Qatar Airways*, qui assurent actuellement 160 destinations chacune. *Qatar Airways* ambitionne de poursuivre un rythme d'expansion très soutenu¹³ tandis qu'*Emirates Airways* privilégie un ciblage sur l'Europe et l'Asie¹⁴.
- **l'élargissement de leurs partenariats avec d'autres compagnies aériennes**. *Qatar Airways* a rejoint l'alliance One World en 2013. *Etihad Airways*, qui envisagerait d'intégrer un réseau d'alliances, partage des programmes de fidélité avec plus d'une trentaine de compagnies. *Emirates Airways* a un nombre plus limité de partenariats (une douzaine). Elles ont aussi toutes conclu des partages de code (plus de 50 pour *Etihad Airways*, contre un peu plus d'une vingtaine pour *Qatar Airways* et *Emirates Airways*).
- **l'acquisition de participations dans d'autres compagnies aériennes**. C'est principalement le cas d'*Etihad Airways* (dans Air Berlin, Alitalia, Air Serbia, Air Seychelles, Jet Airways et Virgin Australia) qui lui ont notamment permis d'élargir son réseau d'alliances et de *Qatar Airways* (dans British Airways, Iberia, Latam Airways, Air Italy, Cathay Pacific, China Southern Airlines et Jetsuite).

Emirates Airways et *Qatar Airways*, semblent en mesure de poursuivre cette stratégie onéreuse. Elle implique, en effet, outre des dépenses importantes en marketing (sponsoring sportif, notamment), le maintien d'une flotte moderne et adaptée aux vols long courrier en raison de la concurrence qu'elle se livre entre elle (sans compter celle de *Turkish Airways* qui se positionne aussi comme un relais entre l'Europe et l'Asie et pourra compter sur l'ouverture d'un troisième aéroport à Istanbul). Les deux compagnies affichent des résultats positifs, même si la transparence de leurs relations économiques avec les autres acteurs publics (sur le plan de l'évaluation de différentes prestations dont elles sont les bénéficiaires et sur la possibilité de subventions publiques) reste un point d'attention.

En revanche, *Etihad Airways* accuse des pertes significatives (malgré le redressement observé en 2017¹⁵), résultant de facteurs internes (concurrence régionale) et externes (faillites d'Alitalia et d'Air Berlin dans lesquels la compagnie avait investi) qui l'ont conduit à réduire son activité sur certains segments¹⁶. A ce stade, même si des rapprochements avec *Emirates* sont envisagés¹⁷, le scénario d'une reprise de la compagnie d'Abu Dhabi reste improbable.

3.1.2 Les autres compagnies historiques, entrées pour une majorité en phase de restructuration, ont aussi engagé ces dernières années un modèle de développement plus ambitieux. Après avoir enregistré des pertes de l'ordre de 500 M USD entre 2008 et 2012, la compagnie bahreïnie *Gulf Air* a engagé de 2013 à 2015 une réduction de ses coûts d'exploitation (flotte, personnels) et la fermeture de plusieurs liaisons. Alors qu'elle n'est selon toute vraisemblance pas parvenue à redevenir rentable, son nouveau plan 2018-2023 s'appuie sur une stratégie plus expansive (modernisation

¹² Il a enregistré un pic de trafic à 37,3 M de passagers pour une capacité d'accueil initialement prévue de 30 M de passagers.

¹³ *Qatar Airways* ambitionne d'atteindre 250 destinations à l'horizon 2022.

¹⁴ En 2018, *Emirates Airways* a ouvert 4 nouvelles lignes, dont une vers *London Stansted* et une autre vers *Edimbourg*, assignant des A 380 à la desserte de Hambourg et Osaka.

¹⁵ Perte de 1,5 Md USD en 2017 après une perte de 1,9 Md USD en 2019.

¹⁶ *Etihad* a notamment suspendu les dessertes de Dallas-Fort Worth, San Francisco, Venise et Téhéran.

¹⁷ Par exemple pour la possibilité de détachement de pilotes d'*Etihad* à *Emirates*.



de la flotte, ouverture de nouvelles lignes et nouvelle réduction de personnel). *Kuwait Airways* a initié un processus de privatisation en 2012, mais ce dernier est gelé. Depuis 2016, le Ministère des Finances (son actionnaire principal) souhaite lui donner une nouvelle impulsion avec un plan en 3 étapes : (i) renouvellement et expansion de la flotte, (ii) modernisation de l'offre commerciale et connectivité avec les principales liaisons existantes et (iii) optimisation des processus. *Oman Air*, détenue à 100 % par la holding d'Etat *Oman Aviation Group* créée début 2018 pour restructurer le secteur civil aérien et redresser la situation financière de la compagnie qui accusait des pertes depuis 2008¹⁸, a vu les subventions dont elle bénéficiait officiellement suspendues depuis 2017. *Oman Air* a entrepris une stratégie d'ouverture de lignes, voulant notamment capitaliser sur le potentiel touristique du Sultanat. *Saudi Arabia Airlines*, enfin, reste compétitive sur le marché domestique, même si la concurrence est désormais plus intense avec l'arrivée de trois nouveaux acteurs locaux depuis la fin de l'année 2016.

3.2 Dans le même temps, les compagnies low-cost, ont pu trouver une place dans le marché régional. Leur articulation avec les compagnies traditionnelles diffère d'un pays à l'autre. *Fly Dubai* a été créée il y a dix ans en tant qu'entité distincte, même si elle, comme *Emirates*, détenue par l'Emirat de Dubaï. Son positionnement vis-à-vis d'*Emirates Airlines* n'a pas toujours été clair en termes de tarification, au risque d'un certain cannibalisme entre les deux compagnies. Le renforcement de leur partenariat¹⁹ devrait néanmoins accentuer leur complémentarité. Elle souffre, par ailleurs, de la concurrence d'*Air Arabia*, créée en 2003 par l'Emir de Sharjah, dont le modèle de développement multipolaire (Sharjah, Alexandrie, Tanger) comme la capacité à contrôler ses coûts de fonctionnement sont d'importants atouts. Au Koweït, *Jazeera Airways* et *Wataniya Airways* ont été créées de manière indépendante et ont été toutes deux introduites à la Bourse de Koweït. Leurs trajectoires diffèrent, Jazeera Airways étant en phase d'expansion tandis que l'activité de Wataniya est à nouveau suspendue après une reprise temporaire entre juillet 2017 et septembre 2018. En Arabie saoudite, *Flyadeal* a été créée en 2016 en tant que filiale de *Saudi Airlines* en complément de l'activité de *Flynas*, dont certaines lignes avaient été interrompues en fin d'année 2014. En Oman, *Salam Air* a été créée avec le soutien des autorités qui souhaitent renforcer l'activité sur le segment low-cost et de développer le tourisme dans le Sultanat. Le groupe ambitionne d'être rentable en 2019 en vue d'une prochaine introduction en bourse.

4.1 La flotte des compagnies du Golfe est estimée à un peu plus de 1 050 appareils. Elle représente encore une part modeste, 4,5 % environ, de la flotte mondiale²⁰ (détenue à 61 % par les compagnies d'Asie-Pacifique et d'Europe), mais elles sont majoritaires dans la région du Moyen-Orient (avec environ deux tiers de la flotte). Elle est composée d'une courte majorité d'appareils Airbus (52 % contre 46 % pour Boeing).

Un développement rapide est prévu à moyen terme. A l'échelle du Moyen-Orient, 3 000 commandes d'appareils sont ainsi recensées, la flotte totale au moyen orient devant atteindre 3 890 en 2037 selon Boeing (1 500 en 2017, soit un rythme de croissance de 159 %, le plus rapide au monde). Les trois principales compagnies (*Emirates Airways*, *Qatar Airways* et *Etihad Airways*) sont à l'origine de plus de 41 % de ces commandes. Kuwait Airways procède à un renouvellement de sa flotte (30 commandes pour une flotte actuelle de 33 appareils) après une absence de commandes entre 1997 et 2014. Les compagnies récentes encore en phase de développement (*Flyadeal* en Arabie saoudite, *Salam Air* en Oman) sont les principales sources de commandes dans la région. Boeing concentre une majorité des commandes avec 702 commandes fermes et 50 en option contre 461 commandes fermes et 66 options pour Airbus.

4.2 Les aéronefs constituent une part importante des exportations françaises dans le Golfe. Leurs livraisons représentent ainsi 3,7 Mds EUR en 2017, soit 33,8 % de nos exportations totales (contre 26,9 % en 2014). Cette proportion est particulièrement élevée au Qatar (72 % en 2017) et en Arabie saoudite (42 %). *A contrario*, nos livraisons d'aéronefs ont nettement baissé au Koweït, à Bahreïn et en Oman²¹ ces dernières années.

¹⁸ Les pertes cumulées par *Oman Air* sur cette période dépassent 2,5 Mds USD.

¹⁹ Notamment le partage de codes depuis la fin 2017, qui représente 3,29 millions de passagers et 216 destinations en 2018.

²⁰ Selon l'étude *Commercial Market Outlook 2018-2037* réalisée par Boeing.

²¹ La part des aéronefs dans nos exportations est passée de 63,9 % en 2015 à 9,2 % en 2017 au Koweït et de 50,8 % en 2014 à 1,8 % en 2017 en Oman).



Lettre de la Péninsule arabe – Janvier 2019 © DG Trésor

Compagnie	Création	Propriétaire	Flottes					Résultats financiers 2017	Activité
			Airbus		Boeing		Autres		
			en service	commandes	en service	commandes			
Oman Air	1981	Oman Aviation Group (100%)	10	-	39	-	4 Embraer	CA : 1,4 Mds USD en 2017 (+ 16,3 %) Résultat net : - 0,5 Mds USD (- 0,3 Md USD en 2016)	Nombre de destinations : 53 en 2017 Passagers transportés : 8,5 M en 2017 Available Seat Kilometers : 29,4 M (+19%)
Salam Air	2017	Muscat National Development and Investment Corporation	3	6	-	-	-	en perte, résultats non communiqués	Nombre de destinations : 18
Qatar Airways + filiales (Qatar Airways Cargo + Qatar Executives)	1997	Qatar Investment Authority (100%)	120	140	100	209	8 Bombardiers 4 Gulfstream (+30 en commande)	CA : 10,8 Mds USD (+10,4%) Résultat net : 1,97 Mds USD en 2017 (+22%)	Nombre de destinations : 160 Passagers transportés : 32 M en 2017-2018 frêts : 1,154 M tonnes (2017-2018) Available Seat Kilometers : 185,2 M (+22%)
Kuwait Airways	1954	Gouvernement du Koweït (100%)	19	30	14	-	-	non communiqués	Nombre de destinations : 41-43 Environ 4 M de passagers / an
Jazeera Airways	2004	Boodai Group (26%) + autres	9	-	-	-	-	CA : 186 M USD (+7%) Résultat net : 26,9 M USD (-24%)	Nombre de destinations : 17
Wataniya Airways	2006	Capital ouvert à la Bourse de Koweït	3	25	-	-	Commande de 10 Embraers	non communiqués	Informations non disponibles
Gulf Air	1949	Gouvernement de Bahreïn	29	-	3	-	-	CA : 1,4 Mds USD en 2017 (+16,3%) Résultat net : -0,5 Mds USD (-0,3 Md USD en 2016)	Nombre de destinations : 50
Saudi Arabia Airlines	1946	Gouvernement d'Arabie saoudite	108	-	73	50	-	non communiqués	Nombre de destinations : 89 Passagers transportés : 32 M en 2017



Lettre de la Péninsule arabe – Janvier 2019 © DG Trésor

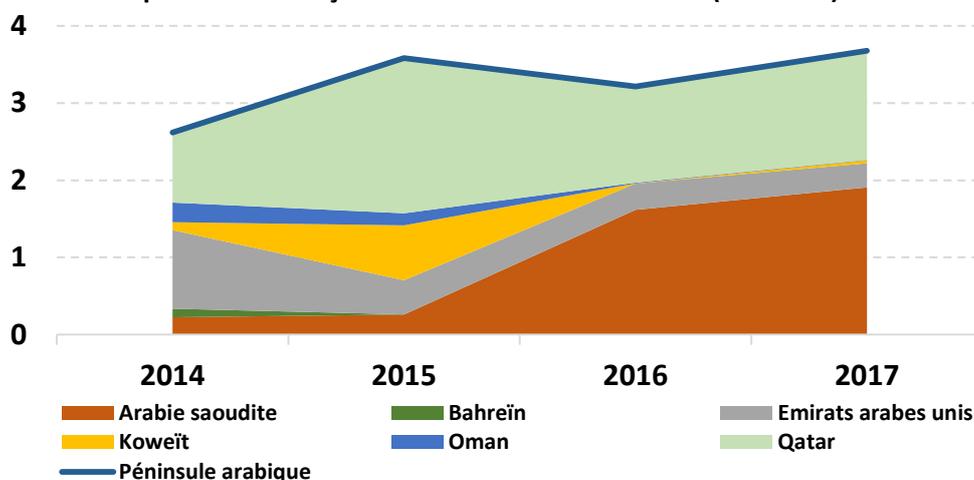
Flynas	2007	National Airline Services Holding (63%)	33	79 + 40 en option	-	-	-	non communiqués	Nombres de destinations : 23
Saudi Gulf Airlines	2013	Al-Qahtani Group	4	26+ 10 en option	-	-	-	non communiqués	Nombre de destinations : 9 (dont 5 internationales)
Nesma Airlines	2010	Nesma Holding	6	-	-	-	4 ATR		Nombre de destinations : 18 (dont 2 internationales)
Emirates Airways	1985	Investment Corporation of Dubai	101	61 +16 en option	147	196	-	CA : 27,9 Mds USD en 2017 (+ 8,1 %) Résultat net : 1,4 Mds USD (+ 44,3 %)	Nombre de destinations : 157 Passagers transportés : 58 M en 2017 (+4%) Frêt : 2,6 t (+1,8%) Available Seat Kilometers : 377 Mds (+2,4%)
Flydubai	2008	Gouvernement de Dubaï	-	-	61	175 + 50 en option	-	CA : 1,5 Mds USD en 2017 (+10%) Résultat net : 10 M USD (+18 %)	Nombre de destinations : 95 Passagers transportés : 10,9 M (+ 5 %) Available Seat Kilometers : 27,9 Mds (+ 7 %)
Etihad Airways	2003	Etihad Aviation Group	56	88	50	72	-	CA : 6,1 Mds USD en 2017 (- 27 %) Résultat net : - 1,5 Md USD (perte de 1,9 Md USD en 2016)	Nombre de destinations : 75 Passagers transportés : 18,6 M (+ 1 %) Available Seat Kilometers : 27,9 Mds (+7%)
Air Arabia	2003	55% du capital dans la place financière de Dubaï	51	6	-	-	-	CA : 1 Md USD en 2017 (+ 1 %) Résultat net : 180 M USD (+ 30 %)	Nombre de destinations : 116 Passagers transportés : 8,5 M

Sources : Rapports annuels, SER Dubaï



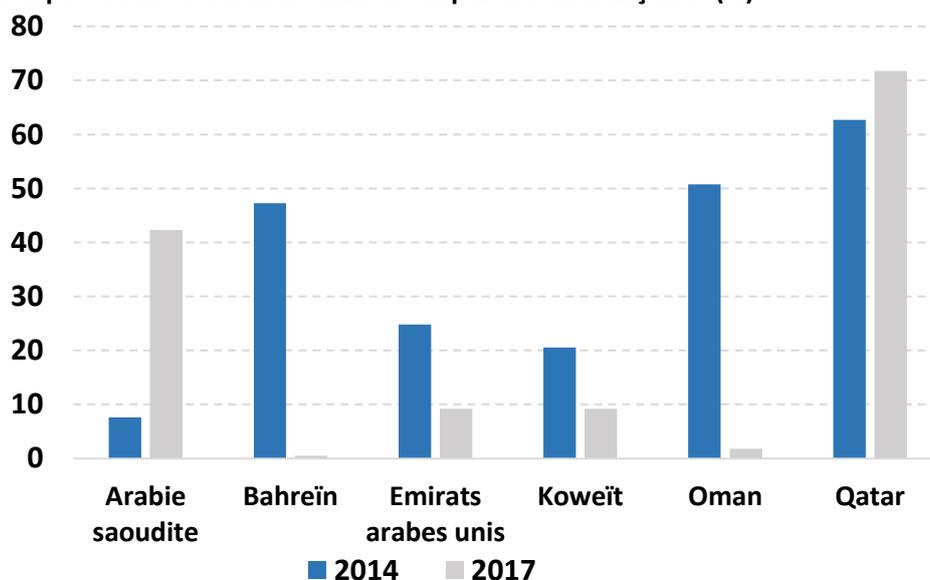
Lettre de la Péninsule arabe – Janvier 2019 © DG Trésor

Annexe 1 : Evolution des exportations françaises d'aéronefs dans le Golfe (Mds EUR)



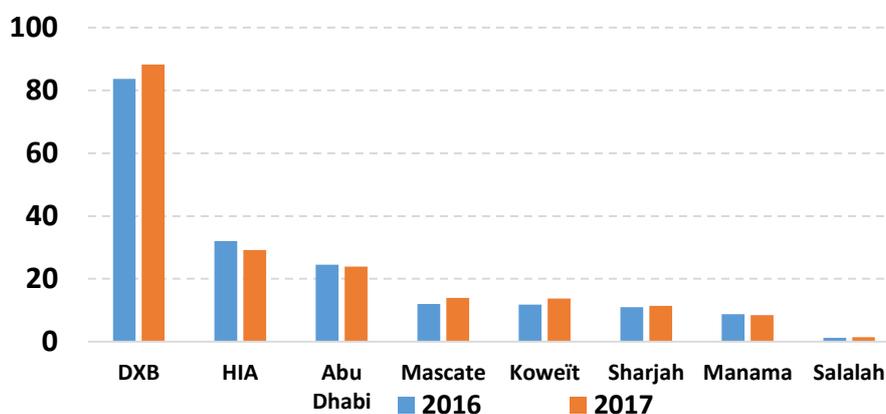
Source : Direction Générale des Douanes et Droits indirects

Annexe 2 : Part des exportations d'aéronefs dans les exportations françaises (%)



Source : Direction Générale des Douanes et Droits indirects

Annexe 3 : Evolution du trafic de passagers (millions de passagers)





Situation budgétaire de Bahreïn et implications du plan d'assistance financières des autres pays du Golfe

1. Les comptes publics du Royaume ont été particulièrement fragilisés par la baisse des hydrocarbures. La production d'hydrocarbures de Bahreïn est la plus modeste parmi les pays du Golfe (200 000 barils par jour de pétrole et l'équivalent de 400 000 barils de gaz naturel) et ne représente qu'une part minoritaire de son économie (12,5 % du PIB en 2017). Cependant, les hydrocarbures constituent la première source de revenus du gouvernement (57 % des recettes budgétaires en 2017) et leur baisse a eu un impact profond sur les finances du Royaume. Ainsi, **le déficit budgétaire a avoisiné 17 % du PIB entre 2015 et 2017 et la dette publique a doublé entre la fin de l'année 2014 (44% du PIB) et fin de l'année 2017 (89 % du PIB)**. Le service de la dette progresse rapidement et atteint dès à présent des montants très élevés (1,27 Mds USD soit 3,6 % du PIB ou 20 % des recettes budgétaires en 2017). **Les liquidités sont quasiment épuisées.** Les autorités sont contraintes de puiser dans les réserves extérieures de la Banque centrale (qui oscillent depuis la fin 2016 entre 2 et 6 semaines d'importations de biens et services) pour se financer.

2.1 Cette dégradation a été sanctionnée par l'ensemble des agences de notation, qui ont fait rentrer la dette souveraine du Royaume en catégorie « spéculative ». Pour autant, jusqu'en ce début d'année, **les autorités étaient parvenues à lever des fonds sur les marchés des capitaux domestique et international** (4 émissions pour un montant total de 6,2 Mds USD entre février 2016 et septembre 2017) grâce à (i) une hausse des rendements, qui sont de loin les plus élevés du CCEAG et (ii) le soutien financier implicite des autres membres du CCEAG, en premier lieu l'Arabie saoudite.

2.2. Une dégradation sensible de la perception de la dette du Royaume par les investisseurs internationaux a été observée à partir du mois de mars 2018, se traduisant par (i) une hausse significative du coût de la garantie de défaut de la dette souveraine²² qui était devenu le plus élevé de la région Moyen-Orient après le Liban, (ii) une hausse des rendements exigée par les investisseurs domestiques et internationaux ayant contraint les autorités à trouver des modalités de financement alternatives auprès de banques régionales à l'été 2018 (sous la forme d'opérations de *private placements*) et (iii) un questionnement sur la capacité du Royaume à honorer ses échéances de paiement prévues en fin d'année 2018.

3.1 Le nouveau plan d'assistance financière (de 10 Mds USD sur 5 ans) proposé par l'Arabie saoudite, les Emirats arabe unis et le Koweït **devrait permettre d'écarter tout risque de défaut de paiement et d'améliorer l'accès de Bahreïn au marché des capitaux.**

3.2 Le programme budgétaire auquel cette aide est adossée semble ambitieux. Il vise un retour à l'équilibre budgétaire dès 2022. L'adoption rapide par le Parlement de deux mesures d'assainissement (introduction de la TVA le 1^{er} janvier 2019 et plan de départ volontaire pour les fonctionnaires) marque un tournant positif. Cependant, un redressement définitif des comptes publics du Royaume nécessitera a minima l'adoption des autres mesures figurant dans le programme (arrêt des subventions sur l'eau et l'électricité, rationalisation des dépenses de fonctionnement du secteur public et des prestations sociales), voire éventuellement des mesures supplémentaires sur le plan de la fiscalité (notamment l'introduction d'un régime d'imposition directe qui ne semble encore pas envisagée par les autorités).

²² Le spread des CDS à 5 ans sur les Bons du Trésor américains est passé de moins de 250 pdb en mars 2018 à plus de 400 pdb en juin 2018.


Calendrier des événements économiques
Janvier 2019

Date	Lieu	Événement	Contact
05-08/01	Dubaï, EAU	Salon de la plasturgie Arabplast avec un pavillon France	pascal.gally@businessfrance.fr
14-17/01	Abu Dhabi, EAU	Salon WFES des énergies renouvelables, efficacité énergétique et cleantech avec un pavillon France	marie.lalanne@businessfrance.fr
14-16/01	Koweït City, Koweït	Salon HORECA annuel de l'agroalimentaire	Rabih.soufangi@businessfrance.fr
20-22/01	Dubaï, EAU	Salon Intersec de la sécurité avec un pavillon France	aissata.camara@businessfrance.fr
25/01	Paris	Forum Les pays du Golfe et la France	MEDEF International
28-31/01	Dubaï, EAI	Salon de la santé ARAB HEALTH avec un pavillon France	malika.hachemi@businessfrance.fr

Février 2019

Date	Lieu	Événement	Contact
4-7/02	Dubaï, EAU	Salon Medlab Middle East dédié à l'instrumentation et au matériel de laboratoire avec un pavillon France	malika.hachemi@businessfrance.fr
11-12/02	Dubaï, EAU	Salon Aircraft interiors & MRO Middle East dédié à la maintenance aéronautique et aux aménagements cabines	samantha.douarin@businessfrance.fr
09-10/02	Abu Dhabi Dubaï, EAU	Visite de Bruno Lemaire dans le cadre du <i>World Government Summit 2019</i>	
10-13/02	Dubaï, EAU	World Government Summit 2019	WGS
17-21/02	Dubaï, EAU	Salon GULFOOD avec un pavillon France	clemence.goruppi-beaujard@businessfrance.fr
18/02	Koweït City, Koweït	Visite de Jean-Baptiste Lemoyne	
25-27/02	Koweït City, Koweït	Visite de Gérard Larcher	
25-27/02	Djeddah-Riyad, Arabie saoudite	Mission découverte : tourisme, sport et divertissement en Arabie saoudite	laura.mazeh@businessfrance.fr



Mars 2019

Date	Lieu	Événement	Contact
5-7/03	Dubaï, EAU	Salon Middle East Electricity du secteur de l'électricité avec un pavillon France	sophie.issovits@businessfrance.fr
11-15/03	Doha, Qatar	Rencontre acheteurs en marge du salon AGRITEQ	jamile.annan@businessfrance.fr
12-13/03	Mascate, Oman	Mission délégation MEDEF International	gilles.bordes@dgtresor.gouv.fr
12-14/03	Dubaï, EAU	Salon Cabsat de l'audiovisuel avec un pavillon France	marie-francoise.nolet@businessfrance.fr
13-20/03	Mascate, Oman	Semaine française (dont journée consacrée à l'eau le 18 mars)	gilles.bordes@dgtresor.gouv.fr
19-20/03	Koweït	EU GCC Business Forum	Lucie.Berger@eeas.europa.eu
19-21/03	Riyad, Arabie saoudite	Rencontre acheteurs avec les acteurs de la transformation digitale	stephanie.hann@businessfrance.fr
Fin mars	Paris	Commission mixte France - Koweït	arnaud.boullanger@dgtresor.gouv.fr

Avril 2019

Date	Lieu	Événement	Contact
04/04	Dubaï, EAU	Réunion régionale SE Péninsule arabique	
A déterminer	Paris, France	Commission Mixte France-Oman	gilles.bordes@dgtresor.gouv.fr


INDICATEURS REGIONAUX
Indicateurs internes

	Arabie saoudite	Bahreïn	Emirats arabes unis	Koweït	Oman	Qatar	Yémen	CCEAG
Capitale	Riyad	Manama	Abu Dhabi	Koweït	Mascate	Doha	Sanaa	
Superficie (km²)	2 149 690	771	83 600	17 820	309 500	11 610	527 970	
Population 2017 (M d'habitants)	32,4	1,3	10,1	4,3	4,1	2,7	30,0	55,1
PIB Nominal (Mds USD)								
2017 (e)	687	35	383	121	71	167	31	1 463
2018 (p)	770	39	433	145	82	188	29	1 656
2019 (p)	796	42	456	152	87	204	34	1 736
PIB / hab. (USD)								
2017 (e)	21 096	24 326	37 732	27 394	17 128	61 025	551	30 408
2018 (p)	23 187	26 532	41 476	31 916	19 170	67 818	449	33 681
2019 (p)	23 491	27 538	42 384	32 737	19 690	72 677	551	34 957
Croissance réelle (%)								
2017 (e)	-0,9	3,8	0,8	-3,3	-0,9	1,6	-5,9	-0,3
2018 (p)	2,3	3,2	2,9	2,3	1,9	2,7	-2,6	2,5
2019 (p)	1,8	2,6	3,7	4,1	5	2,8	14,7	2,8
Taux de chômage (%)								
2017 (e)	5,5	1,2	1,7	2,1	3,3	0,1	14	
2018 (p)	5,4	1,2	1,7	2,1	3,2	0,1	14,2	
2019 (p)	5,3	1,2	1,7	2	3,2	0,1	14	
Inflation moyenne (%)								
2017 (e)	-0,9	1,4	2	1,5	1,6	0,4	24,7	
2018 (p)	2,6	3	3,5	0,8	1,5	3,7	41,8	
2019 (p)	2	4,8	1,9	3	3,2	3,5	20	
Solde budgétaire (% du PIB)								
2017 (e)	-9,3	-14,3	-1,6	6,6	-12,9	-1,6	-4,7	-5,4
2018 (p)	-4,6	-8,9	0,6	11,7	-2	3,6	-10,7	-0,9
2019 (p)	-1,7	-8,2	1,3	12,1	0,8	10,5	-4,5	1,7
Dettes publiques (% du PIB)								
2017 (e)	17,2	88,5	19,7	20,6	46,9	53,8	74,5	25,5
2018 (p)	19,4	88,4	17,8	18,8	46,7	53,4	62,5	25,8
2019 (p)	20,4	91,7	17,6	25,4	45,1	48,7	48,8	26,4



Lettre de la Péninsule arabe – Janvier 2019 © DG Trésor

Indicateurs externes

	Arabie saoudite	Bahreïn	Emirats arabes unis	Koweït	Oman	Qatar	Yémen	CCEAG
Exportations françaises (M EUR)								
2015	3 147	130	3 843	1 113	464	2 730	109	11 427
2016	4 142	125	3 603	374	312	1 817	97	10 372
2017	4 506	267	3 403	433	295	1 996	79	10 900
Part de la France dans les importations du pays (%)								
2016	3,1	1,5	1,6	2,0	0,9	3,9	1,9	
2017	3,5	1,8	2,4	0,8	0,8	3,2	1,6	
Rang de la France comme fournisseur								
2016	8	13	12	11	18	10	17	
2017	8	10	12	11	19	9	17	
Importations françaises (M EUR)								
2015	5 084	88	1 044	601	55	244	1	7 116
2016	3 809	83	1 049	383	20	239	1	5 583
2017	4 131	202	1 094	331	20	680	1	6 458
Solde commercial bilatéral pour la France (M EUR)								
2015	-1 938	42	2 799	513	409	2 485	108	4 311
2016	333	42	2 554	-10	291	1 578	96	4 789
2017	375	65	2 309	102	274	1 316	78	4 442
Solde courant (Mds USD)								
2017 (e)	15	-2	27	7	-11	6	-1	
2018 (p)	65	-1	31	16	-3	9	-3	
2019 (p)	70	-1	34	17	0	13	-3	
Solde courant (% du PIB)								
2017 (e)	2,2	-4,5	6,9	5,9	-15,2	3,8	-4	
2018 (p)	8,4	-2,5	7,2	11,3	-3,3	4,8	-9,3	
2019 (p)	8,8	-2,3	7,5	11	-0,5	6,6	-7,4	
Réserves en avoirs extérieurs (mois d'importations de biens et services)								
2017 (e)	28,1	1,2	3,5	6,5	5,2	2,6	0,8	
2018 (p)	28,7	1	3,8	7,1	5,2	3,4	0,5	
2019 (p)	29,6	0,8	4,2	7,1	5,2	4,3	1	



Lettre de la Péninsule arabe – Janvier 2019 © DG Trésor

Hydrocarbures

	Arabie saoudite	Bahreïn	Emirats arabes unis	Koweït	Oman	Qatar	Yémen	CCEAG
Production de pétrole (M de barils / jour)								
2017 (e)	10	0,2	2,9	2,7	1	0,6	0	17,5
2018 (p)	10,2	0,2	3	2,8	1	0,6	0,1	17,8
2019 (p)	10,5	0,2	3,1	2,9	1	0,6	0,1	18,4
Production de gaz naturel (équivalent de M de barils / jour)								
2017 (e)	2,2	0,4	1,1	0,2	0,7	4,2	0	8,7
2018 (p)	2,2	0,4	1,1	0,3	0,7	4,2	0	8,9
2019 (p)	2,3	0,4	1,1	0,3	0,8	4,3	0,1	9,3
Prix moyen du baril permettant d'équilibrer le solde budgétaire (USD)								
2017 (e)	83,7	112,6	60,7	43,6	89	49,1	125	
2018 (p)	83,4	110,4	69,5	47,4	79,2	47,4	nd	
2019 (p)	73,3	108,1	67,4	47,4	70,4	44	nd	
Prix moyen du baril permettant d'équilibrer le solde courant (USD)								
2017 (e)	49,8	73,1	29,6	44,1	81,5	45,7	nd	
2018 (p)	51,7	82,4	42,2	51,2	84,1	59,3	nd	
2019 (p)	52,6	81,6	43,3	50,4	80,3	56,5	nd	

Source : FMI et Service économique régional

Informations complémentaires et publications des Services économiques de la Péninsule arabe :

 Direction générale du Trésor : www.tresor.economie.gouv.fr

 Les Services économiques dans le monde : www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/Pays

 SE Arabie saoudite (Riyad, Djeddah) : www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/SA

 SE Bahreïn (Manama) : www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/BH

 SE Emirats arabes unis (SER Dubaï, Abu Dhabi) : www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/AE

 SE Koweït (Koweït City) : www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/KW

 SE Oman (Mascate) : www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/OM

 SE Qatar (Doha) : www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/OA
Copyright

 Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique Régional de Dubaï (adresser les demandes à alban.aubert@dgtrésor.gouv.fr).

Clause de non-responsabilité

Le Service Économique Régional de Dubaï s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.



Auteurs : SER Dubaï et les Services Économiques de la Péninsule Arabe (Abu Dhabi, Doha, Koweït, Manama, Mascate, Riyad, et le correspondant à Djeddah).

Adresse : Al Habtoor Business Tower, 24th floor, Dubaï Marina P.O. Box 3314, Dubaï, Emirats arabes unis

Revu par : Philippe Chatignoux

 Abonnement gratuit par email : alban.aubert@dgtrésor.gouv.fr

(Indiquer nom, prénom, entreprise, fonction, tél et email)