



Les ports du Sultanat d'Oman

Avril 2019

© DG Trésor

Le transport maritime continue d'assurer la grande majorité du fret au Sultanat d'Oman, rappelant le rôle clef des trois grands ports industriels du pays : Sohar (au nord-est), Duqm (centre-ouest) et Salalah (sud-ouest, province du Dhofar). A l'heure actuelle, si le port de Salalah enregistre le trafic le plus élevé, lié à ses activités de transbordement de conteneurs, le port de Sohar reste le principal point d'entrée et de sortie des marchandises du pays, tandis que le port de Duqm, en phase d'achèvement, porte l'ambition des autorités de constituer un pôle régional d'exportation de produits pétrochimiques et de minerais. Les ports omanais, qui doivent soutenir le développement du secteur logistique, font l'objet d'investissements publics et privés significatifs et bénéficient de zones économiques spéciales qui leur sont rattachées. Cependant, une mise en cohérence globale des ports reste nécessaire, ceux-ci restant davantage concurrents que complémentaires. S'ils tirent avantage du positionnement stratégique hors du détroit d'Ormuz, au croisement des principales routes maritimes liant Asie, Afrique et Europe, les ports omanais souffrent d'une faible compétitivité régionale, en partie liée à la connectivité insuffisante du territoire et à une réglementation du travail compliquée. Compte tenu des enjeux pour la diversification de la base productive, il importe pour Oman de mieux préciser la stratégie portuaire et d'accroître l'attractivité des ports dans un contexte de surcapacité portuaire attendue dans la région et de contraintes financières accrues.

1. Le port de Sohar demeure le principal port de marchandises du Sultanat

Le port de Sohar, situé au nord-est du pays, est le premier point d'entrée des marchandises en Oman, avec un trafic de 825 000 EVP en 2017. Le gestionnaire du port (*Sohar Port and Freezone*, joint-venture entre le gouvernement omanais et l'Autorité du Port de Rotterdam) a récemment initié un projet d'extension de la capacité totale (1,4 M EVP actuellement) à horizon 2022 pour un coût projeté de 8 Mds USD. Outre la croissance mondiale du trafic maritime et les exportations attendues du *Liwa Pastics Complex* d'ici à 2020, le port de Sohar, qui tire en partie avantage de la saturation relevée dans plusieurs ports émiratis, pourrait bénéficier du projet d'usine de carburant propre pour navires (*LNG bunkering*) porté par *Total*. Sohar deviendrait ainsi la première « station-service » de GNL pour bateaux au Moyen-Orient, dans le cadre de la nouvelle réglementation de l'Organisation Maritime Internationale contraignante en matière de niveau de soufre dans les carburants d'ici à fin 2020. En parallèle, le dynamisme de la zone économique spéciale de Sohar, sous l'autorité du port, contribue à accroître son attractivité.

L'un des principaux ports du Moyen-Orient en termes de volumes, le port de Salalah est fortement spécialisé sur le transbordement de navires (plus de 75 % des 3,9 M EVP traités en 2017) compte tenu d'un marché local très étroit et d'une activité industrielle très limitée, y compris au sein de sa zone économique spéciale. L'accroissement du trafic y reste à ce jour relativement contraint, dans la mesure où il repose à 90 % sur la compagnie maritime néerlandaise *Maersk*, dont la filiale *APM Terminals* opère le port, ce qui tend à décourager les compagnies concurrentes. A ces deux ports s'ajoute le projet de port commercial de Duqm, appelé à devenir un *hub* régional, spécialisé dans les exportations d'hydrocarbures et de minerais. A ce jour, le port de Duqm, dont la 1^{re} phase de développement commercial s'achèvera fin 2019, reste cependant embryonnaire s'agissant des volumes traités (550 EVP traités en 2017). Le développement du trafic -orienté vers l'export- est conditionné à court terme à la réalisation du projet de 3^{ème} raffinerie d'une capacité de 230 000 b/j d'ici 2021/22 et à moyen terme à la validation du potentiel minier du pays et la construction de la ligne de chemin de fer dédiée à l'acheminement des matières premières sur Duqm. Le port, qui pâtit d'une connectivité très insuffisante, souffre d'une offre insuffisamment compétitive auprès des compagnies maritimes et accumule de nombreuses contraintes,

notamment douanières. Faisant toutefois parti de la zone économique spéciale de Duqm, projet emblématique de diversification du gouvernement, le port de Duqm devrait continuer de bénéficier d'un soutien politique privilégié dans les années à venir.

2. Le développement des ports constitue une priorité, bien que la stratégie d'ensemble reste floue

Retenu comme l'un des 5 secteurs prioritaires de la diversification économique par le plan quinquennal 2016-2020, le secteur logistique afficherait un taux de croissance annuel moyen de +7 % sur la période considérée. Le développement du secteur à long-terme est défini dans la *Sultanate of Oman Logistics Strategy 2040*, qui vise à accroître le nombre d'emplois ainsi que de porter la contribution du secteur de 4,9 % du PIB en 2016 à 9,8 % du PIB d'ici à 2020. Entre 2013 et 2028, le Sultanat prévoit ainsi d'investir au total 50 Mds USD dans des projets d'infrastructure, dont 20 Mds USD dédiés au seul secteur logistique. Dans ce contexte, le ministère des Transports et des Communications (MOTC) a créé en juin 2016 une *holding* publique en charge d'assurer un meilleur pilotage du secteur, l'*Oman Global Logistics Group (ASYAD)*, regroupant au total 17 entreprises publiques.

Le MOTC entend en particulier renforcer la complémentarité entre les trois grands ports. Officiellement, il s'agirait de faire de Sohar le premier port du pays en matière de fret et d'exportations, Salalah se spécialisant dans le transbordement de conteneurs quand Duqm focaliserait son développement sur les secteurs de la pétrochimie et des minerais. Dans les faits, les trois ports sont à l'heure actuelle davantage en situation de concurrence, pour des volumes encore modestes en comparaison de ceux traités dans les grands ports émiriens. La stratégie omanaise est rendue plus floue encore par les propos tenus en mars 2019 par le Ministre des Transports, selon qui la stratégie portuaire répondrait avant tout à une logique géographique. A noter également que la construction d'un 4^{ème} port situé à Sur -d'une capacité de 4,4 M EVP- est sérieusement envisagée, alors que les capacités portuaires actuelles apparaissent déjà excessives au vu de l'étroitesse du marché domestique.

3. Les ports omanais souffrent d'une compétitivité régionale insuffisante

Conséquence d'investissements importants ces dernières années pour améliorer les infrastructures, le Sultanat se classait en 2017 au 43^{ème} rang mondial sur 160 pays dans le *Logistics Performance Index* de la Banque mondiale (+5 rangs par rapport à 2016), en 3^{ème} position des pays du CCG. En outre, le Sultanat a sensiblement progressé en 2017 dans le classement du *Liner Shipping Indicator*, passant de la 31^{ème} à la 18^{ème} place. Malgré tout, le émirien port de Jebel Ali, 9^{ème} port mondial en matière de transbordement de conteneurs (15,4 M EVP), reste -de loin- la principale porte d'entrée des marchandises dans le Golfe (expliquant en large partie l'importance des parts de marché des Emirats arabes unis en Oman). En outre, les ports omanais devraient subir, d'ici quelques années, une concurrence régionale de plus en plus exacerbée, les autres pays du Golfe ayant tous misé, dans le cadre de leurs plans de diversification économique respectifs, sur le développement portuaire en soutien d'exportations de produits pétrochimiques ou hors hydrocarbures.

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique de Mascate (adresser les demandes à mascate@dtresor.gouv.fr).

Clause de non-responsabilité

Le Service Économique 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.



Publication du Service économique de Mascate

Ambassade de France au Sultanat d'Oman
Madinat Qaboos PC 115, MASCATE
PO Box 208

Rédigé par : Louis MANGENOT
Revu par : Gilles BORDES

Version du 07/04/2019