

1 Rentabilité financière du projet

1.1 Remarques préliminaires

L'analyse financière et le calcul de rentabilité sont désignés dans une façon que le projet de la Zone Est avait perçu comme mesure individuelle sans tenir compte du passé ni du passif du port, c'est-à-dire qu'il n'impacte pas sur la situation financière du Port Autonome de Conakry. Cette façon a l'avantage que le port pourrait présenter le projet aux investisseurs potentiels comme projet BOT. En case d'un financement par crédits de bailleurs de fonds internationaux on devrait aussi calculer la situation financière entière du port de Conakry, ce qui n'est pas compris dans l'analyse présentée.

Avec l'intention de présenter le projet aux potentiels concessionnaire BOT, le PAC doit assurer que le rendement annuel est suffisant pour garantir un profit comparable au niveau international et, au même temps, couvrir le risque d'investissement financière. L'analyse suivant estime un taux de rentabilité interne (TRI) annuel de 14% comme suffisant pour attirer des investisseurs internationaux. Théoriquement, le PAC ne pourrait que recevoir la différence des rendements au-dessus de ce TRI comme compensation pour son investissement base dans l'infrastructure. Conséquemment, l'analyse financière en suivant calcule les rendements du PAC aussi que d'un concessionnaire BOT.

1.2 Paramètres de l'analyse présentée

1.2.1 Variantes de projet

Dans l'étude technique, plusieurs variantes d'exécution étaient analysées dans ses aspects techniques et financiers. Au contraire, la rentabilité financière présentée n'est analysée que dans les deux variantes suivantes :

a) Variante 2 B : Terre-plein avec poste à quai avec un terre-plein de 30 ha

La conception prévoit de réserver la partie sud de la surface à la SGP pour la construction d'un dépôt de carburant complémentaire. La partie centrale est prévue comme aire de stockage pour des différents groupes de produits. La partie nord de cette surface (environ 10,7 ha) est proposée comme aires de stockage pour le coton, les marchandises diverses, des automobiles, etc. pour le trafic de transit avec le Mali.

Le présent projet comprend la clôture extérieure de la surface, les routes utilisées en commun, les conduites principales pour l'alimentation en courant électrique et en eau, l'évacuation des eaux usées ainsi que les lignes téléphoniques. Le projet en question ne prévoit ni de revêtement de la surface, ni de clôture intérieures. Seul un remblai de sable jusqu'à la cote + 4,70 m sera réalisé. Le revêtement de la surface, y compris toutes les installations d'alimentation et d'évacuation sur les différents terrains, sera à réaliser par les futurs utilisateurs.

Le nouveau quai, disposant d'un quai d'une longueur utilisable de 225 m et d'une profondeur d'eau de 11,50 m, pourra être utilisé par toutes les entreprises travaillant au port et devrait être employé de préférence également pour les navires de transport des marchandises prévues pour le transit en Mali. Avec ces dimensions, tous les cargos de marchandises diverses sur des bateaux généraux

et des porte-conteneurs, faisant actuellement escale au port de Conakry, pourront être chargés / déchargés au nouveau quai.

b) Variante 2 A : Terre-plein sans poste à quai avec un terre-plein de 27 ha

Si les moyens de financement pour la 'grande' solution avec un quai supplémentaire ne peuvent pas être mis à disposition, la réalisation d'un terrain d'environ 27 ha s'offre comme 'petite' solution. La conception de l'utilisation des surfaces ressemble à la proposition pour la Variante 2 B.

Le fait que toutes les marchandises (importées ou exportées) doivent être transportées à travers le port et le terrain de la CBK pour arriver aux quais ou depuis les quais vers les aires de stockage, représente une gêne considérable des activités de ladite entreprise.

Dans les deux calculs présentés, la distinction majeure entre ces deux variantes sont (1) les prix d'installation, ceux qui sont déterminés dans le Chapitre 4, et (2) les opportunités de gagner recettes des navires, ce qui n'existe pas dans la Variante 2 A sans l'opération d'un poste à quai, et de marchandise, ce qui est possible dans les deux variantes.

1.2.2 Prix d'installation

L'étude technique a calculé les prix d'installation de la Variante 2 A (terre-plein sans poste à quai) avec € 22,734 millions et de la Variante 2 B (terre-plein avec poste à quai) avec € 38,824 millions. Ces investissements sont entièrement couverts par le PAC.

Les prix d'installer la superstructure étaient calculés comme (1) revêtement de la surface avec € 45 par mètre carré dans la Variante 2 A, et avec € 46 par m² dans la Variante 2 B, tenant compte des coûts additionnels pour le revêtement de la surface sous les grues au poste à quai ; (2) installations d'alimentation et d'évacuation (eau de pluie, illumination et électricité) avec € 10 par m² dans les deux variantes ; (3) € 5,1 millions pour l'équipement (2 grues mobiles, 6 reach-stackers) au poste à quai dans la Variante 2 B ; et (4) magasins avec € 350 par m², dans les deux variantes, moins 10% à cause d'économies d'échelle tenant compte de la taille des magasins dessus 1.200 m². La superficie des magasins requis était calculée en accordant de la demande pour le semestre suivant basée sur la prévision du volume des marchandises. Ces investissements sont entièrement couverts par le concessionnaire BOT.

1.2.3 Calendrier

Conformément au calendrier de l'étude, la construction du projet sera commencée en début 2008, donc c'est l'année d'initiation des calculs. Une durée de 16 mois était projetée pour les travaux sur Variante 2 A et 21 mois sur Variante 2 B. La sortie de moyens financiers serait donc comme suit :

a)	Variante 2 A :	
	01.01.2008	20% (installation du chantier)
	30.06.2008	50%
	<u>01.01.2009</u>	<u>30%</u>
		100%

L'initiation des opérations était donc calculée au 2^{ème} semestre 2009 et, avec une durée de la concession BOT de 25 ans, sa terminaison était calculée au 1^{er} semestre 2034.

b)	Variante 2 B :	
	01.01.2008	20% (installation du chantier)
	30.06.2008	30%
	01.01.2009	30%
	<u>30.06.2009</u>	<u>20%</u>
		100%

L'initiation des opérations était donc calculée au 1^{er} semestre 2010 et, avec la même durée de la concession BOT comme de la Variante 2 A, son terminaison était calculée au 2^{er} semestre 2034.

1.2.4 Dénominations de finances du projet et taux de change

L'estimation de coûts était élaborée en Euro (€) dans l'étude technique. Pour les calculs en dénomination locale on avait pris le taux de change de € 1 = GNF 4.929 en date de 01 Octobre 2005. Pour des projections on avait présumé un taux d'inflation annuel de 10% daté sur la valeur de 01 Octobre 2005. Ces taux étaient projetés au 1^{er} semestre de l'année 2008 – le date de la initiation du projet et des calculs – à un taux de change de € 1 = GNF 6559.

1.2.5 Travaux d'entretien

Chaque bâtiment de construction de quelconque façon a besoin d'un entretien constant pour achever l'amortissement présumé.

Dans le cas de la construction présentée on avait calculé coûts annuels de 3% d'investissements pour les travaux d'entretien de l'infrastructure par le PAC, à partir du 2^{ième} semestre de l'année 2009 pour la Variante 2 A, et du 1^{er} semestre de l'année 2010 pour la Variante 2 B, en accord de la terminaison de la construction.

Pour les travaux d'entretien des installations, équipements et magasins par le concessionnaire BOT, on avait calculé coûts annuels de 5% d'investissements.

1.2.6 Amortissement

Pour l'amortissement de la Zone Est on avait calculé les périodes suivantes et habituelles dans le métier de construction de ports :

- a) Installations portuaire : 50 ans
- b) Installations électrique : 20 ans

1.2.7 Recettes

Commencement de recettes est le 2nd semestre de l'année 2009 pour la Variante 2 A et le 1^{er} semestre de l'année 2010 pour la Variante 2 B, en accord de la terminaison de construction. Ces recettes étaient calculées par rapport à l'hypothèse moyenne de la prévision de trafic du port entier de Conakry en ne tenant compte que de la croissance de la manutention et de l'index d'inflation annuel de 10%.

La prévision de volumes des navires était basée sur Chapitre 2.1.5 et estime une croissance de tonnage annuelle de 5% pour les navires ro-ro et 4% pour les cargos conventionnels.

La prévision du volume des marchandises utilisait les 'Tableaux 2.4.2d : Importations - hypothèse moyenne' et 'Tableaux 2.4.2g : Exportations - hypothèse moyenne' du Chapitre 2.4.2. La hypothèse centrale des recettes « Port de Conakry saturé et capacité limitée après l'année 2004 » suivie de la conclusion du Chapitre 2.5.4.4 « ... les goulots d'étranglement aux installations de manutention pourront se présenter

déjà à partir de 2005 pour l'hypothèse moyenne ... ». Par conséquent, toute la croissance à partir de l'année 2005 de trafic de marchandise avait reparti au poste à quai de la Zone Est - mais pas plus tôt à cause du goulot d'étranglement aux navires au poste à quai de la Zone Est envisagé à partir de l'année 2020.

Chapitre 2.6.1.3 démarque les paramètres du stockage, particulièrement le volume de marchandises envisagé pour stockage en plein air (5%), la durée moyenne du stockage des marchandises (20 jours), la densité de stockage pour des marchandises mixtes (1,0 tonnes / m²), et le degré d'utilisation de la surface des entrepôts (60%). Chapitre 3.1.3.2 propose de retenir des aires de stockage dans la partie nord de la surface de la Zone Est pour le trafic de transit avec le Mali, et de prévoir des aires de stockage dans la partie centrale pour des différents groupes de produits. Par conséquent, 90% des 6,7 ha de surface de la partie nord, et 60% des 6,9 ha de surface de la partie centrale, étaient planifiés pour construction de hangars.

Finalement, Chapitre 3.1.3.2 propose de réserver la partie sud au SGP pour la construction d'un dépôt de carburant complémentaire, 100% des 8,8 ha de surface de cette partie étaient repartis à ce dépôt.

Basé sur l'actuel Barème des Prestations de Services du Port Autonome de Conakry, applicable à compter du 1^{er} Décembre 2002, les recettes du projet présenté seraient générées par les positions tarifaires suivantes.

Section – III : Redevance de Port :

- a) Redevance sur navires
Dans la 'Sous-section 1 : Redevance sur le navire', l'Article 8 fixe le montant de la redevance comme US\$ 0,090 pour les navires ro-ro et US\$ 0,135 pour les cargos conventionnels. Les calculs prenaient compte de ces taux sans considérer des réductions exemplifiées dans l'Article 9.3 ou des redevances de stationnement dans l'Article 11. Ces taux sont toujours et complètement affectés au PAC.
- b) Redevance sur marchandises
Dans la 'Sous-section 3 : Redevance sur la marchandise', l'Article 16 détermine les redevance par un spectre de taux entre GNF 1.000 / tonne de engrais et GNF 57.708 / tonne de tabacs et boissons alcoolisées. Les calculs identifiaient ces désignations du barème et les repartaient aux types de marchandises de la prévision de trafic. Les calculs aussi prenaient compte des réductions sur des marchandises en exportation et en transit exemplifiées dans l'Article 17.1 et l'Article 17.2.

Section – IV : Tarifs de Location des Magasins, Terre-Pleins et de l'Outillage Public :

- c) Produit de location
Dans la 'Sous-section 1 : Tarifs de location de magasins', l'Article 22 fixe les taux pour les magasins bord à quai à GNF 29.367 / m² / an et pour les magasins situés dans l'enceinte douanière à GNF 26.594 / m² / an. Dans la 'Sous-section 2 : Tarifs de location des terre-pleins', l'Article 23 détermine les taux pour les locations des terre-pleins clôturés à GNF 8.464 / m² / an. Les calculs prenaient compte de ces taux sans considérer des redevances des magasins ateliers exemplifiées dans l'Article 22.3 ou des locations des terre-pleins non clôturés dans l'Article 24.

Section – V : Occupation du Domaine :

- d) Autres produits
L'Article 30.1 b) fixe le taux des terrains au de la de 10.000 m² pour usage industriel et commercial non aménagés par le PAC situés dans la zone sous douane à GNF 3.078 / m² / an.

L'analyse assumait que le niveau des tarifs serait adapté au niveau d'inflation annuelle.

1.2.8 Financement du projet

Pour le financement de la construction de la Zone Est on avait pris les présomptions suivantes :

- | | | |
|----|---|--------------|
| a) | Variante 2 B : | |
| | Montant total du financement de l'emprunt | € 38.823.546 |
| | Différé de l'emprunt | 5 ans |
| | Taux d'intérêt | 5,0 % |
| | Remboursement de l'emprunt | 20 ans |
| b) | Variante 2 A : | |
| | Montant total du financement de l'emprunt | € 22.733.906 |
| | Différé de l'emprunt | 5 ans |
| | Taux d'intérêt | 5,0 % |
| | Remboursement de l'emprunt | 20 ans |

Le TRI projet et le TRI de la dette par le PAC étaient aussi calculés avec un taux d'intérêt de 7,5 %. Pour le financement de la superstructure par le concessionnaire BOT, on avait assumé un financement direct, c'est-à-dire sans dette.

1.3 Résultats

Donné les limitations de capacité au trafic de navires à cause de temps d'attend exagérés à partir de l'année 2020 avec seulement un poste à quai à la Zone Est, pour augmenter la rentabilité du Projet il n'existe que les solutions de (1) augmenter le niveau des tarifs du PAC, ou (2) stocker des marchandises additionnelles manipulées aux autres postes à quai du port.

1.3.1 Rentabilité pour le PAC

(1) Donné les paramètres décrits au-dessus, les calculs de l'analyse de la construction de la Zone Est par le Port Autonome de Conakry montrent une rentabilité médiocre (TRI 10,1%) pour la Variante 2 B, sous un taux d'intérêt de 5,0%.

(2) Sous un niveau de tarifs doublé (triplé), le TRI de 15,9% (19,2%) indique une rentabilité très intéressante pour le PAC. Le TRI accèderait 14% après d'augmenter le niveau général des tarifs par le facteur 1,5, sous un taux d'intérêt de 5,0%.

(3) Sous la hypothèse de stocker toutes les marchandises générales manipulées au port, le TRI augmenterait jusqu'à 10,4%, sous un taux d'intérêt de 5,0%.

Sous un taux d'intérêt de 7,5%, la rentabilité pour le PAC se diminuerait à un TRI de 8,8% pour la Variante 2 B. Sous un niveau de tarifs doublé (triplé), le TRI de 14,6% (18,3%) indique une rentabilité encore intéressante pour le PAC. Le TRI accèderait 14% après d'augmenter le niveau général des tarifs par le facteur 1,75.

Au contraire, la Variante 2 A montre une rentabilité absolument insuffisante sous le niveau des tarifs existants sous des taux d'intérêt ni de 7,5% ni de 5,0%. La rentabilité n'accède un TRI de 0% qu'avec des tarifs augmentés 3 fois, et

n'accéderait un TRI de 14% qu'avec des tarifs augmentés par le facteur 10, sous un taux d'intérêt de 5,0%.

L'idée d'une augmente de ce facteur parait absurde, conséquemment la hypothèse de stocker toutes les marchandises générales manipulées au port n'était pas calculée.

Les chiffres au-dessus ne servent que la comparaison des deux variantes et clairement favorisent la Variante 2 B.

1.3.2 Rentabilité pour le concessionnaire

Plus important est le calcul des rendements du concessionnaire pour attirer des investisseurs internationaux :

(1) Le taux de rentabilité interne pour la Variante 2 B était calculé à 10,2% annuel, c'est-à-dire que le projet comme construction BOT ne serait que de moyen intérêt pour des investisseurs privés. Considérant le risque d'investissements financières dans le continent, cette rentabilité constituerait le minimum absolu et ne permettrait un fractionnement des recettes avec le PAC.

(2) Sous un niveau de tarifs doublé (triplé), le TRI de 20,7% (25,7%) indique une rentabilité très intéressante pour des investisseurs privés. Ces rendements permettraient de partager les recettes totales presque également entre le PAC et le concessionnaire BOT. Le TRI accéderait 14% après d'augmenter le niveau général des tarifs par le facteur 1,4.

(3) Sous la hypothèse de stocker dans la Zone Est toutes les marchandises générales manipulées au Port, le TRI n'augmenterait qu'à 11,2%. Ce chiffre indique que le stockage des marchandises générales serait une entreprise des pertes financières sous des tarifs existants, parce que les rendements du stockage ne couvriraient les investissements requis pour les magasins.

La rentabilité pour la Variante 2 A était calculé comme absolument insuffisante, et n'accéderait un TRI de 24% qu'avec des tarifs augmentés par le facteur absurde de 22,5. Conséquemment il n'existe plus la solution de stocker des marchandises additionnelles comme indiquées au-dessus.

1.3.3 Recommandation du calcul de la rentabilité financière

Comme résultat des tous les calculs de la rentabilité financière, l'analyse recommande :

- (1) l'adoption de la Variante 2 B inclus la construction d'un poste à quai,
- (2) une augmente des tarifs relevants par un facteur entre 1,45 et 2,625, et
- (3) une redevance de stationnement de navires par l'application immédiate et permanente de la Sous-section 2 du barème pour affecter une bénéfice vers les coût de dragage et manutention du poste d'amarrage le long du quai.

Sans une augmente des tarifs relevants, le PAC ne recevrait presque aucun rendement pour ses investissement substantielles dans l'infrastructure de la Zone Est. A l'autre côté, les bénéfices économiques du pays seraient considérables assurant une efficace point d'importation de marchandises essentielles pour l'économie nationale.

HYPOTHESES

BILAN ###

TRESORERIE < 0 ###

Variante 2 B

1. HYPOTHESES GENERALES & MACRO ECONOMIQUES

a) Calendrier

Date de début des projections	01.01.05					
Semestre (date de fin de période)		30.06.08	31.12.08	30.06.09	31.12.09	30.06.10

Début de la construction	01.01.08
Début de l'exploitation	01.01.10
Durée de la période d'exploitation	25 ans
Fin de la période d'exploitation	01.01.35

Semestre (date de fin de période)		30.06.08	31.12.08	30.06.09	31.12.09	30.06.10
--	--	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

Masque de construction	0	1	1	1	0
Masque d'exploitation	0	0	0	0	1

b) Inflation

Semestre (date de fin de période)		30.06.08	31.12.08	30.06.09	31.12.09	30.06.10
--	--	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

Index inflation (base annuelle)	10,00%		10,00%	10,00%	10,00%	10,00%
Index inflation (fin de période)		100,00	104,88	110,00	115,37	121,00
Index inflation (milieu de période)		100,00	102,44	107,44	112,68	118,18
% index inflation		1,00	1,02	1,07	1,13	1,18

c) Taux d'intérêt

Semestre (date de fin de période)		30.06.08	31.12.08	30.06.09	31.12.09	30.06.10
--	--	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

Taux d'intérêt de l'emprunt semi-annuel (6 mois)	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------

d) Taux de change

Semestre (date de fin de période)		30.06.08	31.12.08	30.06.09	31.12.09	30.06.10
--	--	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

EUR / GNF (base 2008)	6.559,2 GNF	6.559,2	6.879,3	7.215,1	7.567,2	7.936,6
US\$ / GNF (base 2008)	6.039,4 GNF	6.039,4	6.334,2	6.643,3	6.967,6	7.307,7

e) Prévisions de trafic (entier port de Conakry)

- (1) Volume des navires (t) du chapitre 2.1.5 du rapport est comparable avec le volume des navires ($V = L \times l \times TE$) de l'Article 2 du Barème des Prestations de Services du Port Autonome de Conakry
(2) Transit importations de Mali consiste d'un mélange de produits aux taux moyens bénéficient d'une réduction de 50% (Article 17.2 des Tarifs de Prestations de Services du PAC)
(3) Produits alimentaires exportés consistent de céréales
(4) Coton comme majorité de transit d'exportations de Mali aux taux moyens bénéficient d'une réduction de 50% (Article 17.2 des Tarifs de Prestations de Services du PAC)
Port de Conakry saturé et capacité limitée après l'année 2004

f) Areal de Stockage de Zone Est (m²)

- (1) De 6,7 ha de surface de la partie nord sont planifié pour construction de hangars : 90%
(2) De 6,9 ha de surface de la partie centrale sont planifié pour construction de hangars : 60%
(3) Une tonne exige un areal de stockage dans les entrepôts de m² : 1,0
(4) Durée moyenne du stockage des marchandises admise avec 20 jours => 365 / 20 jours : 18
(5) Degrée d'utilisation de la surface des entrepôts : 60%
(6) Dépôt SGP de 8,8 ha
(7) La balance de surface bord à quai et dans l'enceinte douanière est pour terre-pleins

g) Investissements de Concessionnaire (EUR)

MODELE ECONOMIQUE

BILAN ###

TRESORERIE < 0 ###

Variante 2 B

2. PLAN D'INVESTISSEMENT & D'AMORTISSEMENT (CAPEX)

a) Hypothèses d'investissement du PAC

Semestre (date de fin de période)			30.06.08	31.12.08	30.06.09	31.12.09	30.06.10	31.12.10	30.06.11	31.12.11
Contrat principal	254650	MGNF 2008	20,00%	30,00%	30,00%	20,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

b) Calcul des flux d'investissement du PAC

Semestre (date de fin de période)			30.06.08	31.12.08	30.06.09	31.12.09	30.06.10	31.12.10	30.06.11	31.12.11
Contrat principal	254650	MGNF 2008	50930,0	76395,0	76395,0	50930,0				
= Sous total investissement (constant)			50930,0	76395,0	76395,0	50930,0	0,0	0,0	0,0	0,0
% index inflation			1,00	1,02	1,07	1,13	1,18	1,24	1,30	1,36
Total investissement du PAC (courant)	268.659	MGNF	50930,0	78259,4	82079,2	57390,2	0,0	0,0	0,0	0,0

c) Plan d'amortissement du PAC

Semestre (date de fin de période)			30.06.08	31.12.08	30.06.09	31.12.09	30.06.10	31.12.10	30.06.11	31.12.11
Mode d'amortissement :		Linéaire								
Durée d'amortissement :		50 ans								
	Installations portuaires :	20 ans								
	Installations électriques :									
Valeur brute début de période		MGNF	50930,0	129189,5	211268,6	268658,9				
Amortissement		MGNF					2725,9	2725,9	2725,9	2725,9
Amortissement cumulé		MGNF	0,0	0,0	0,0	0,0	2725,9	5451,9	8177,8	10903,8
Investissement		MGNF								
Valeur nette fin de période (Actif net comptable)		MGNF					265932,9	263207,0	260481,0	257755,1

d) Hypothèses d'investissement du concessionnaire

Semestre (date de fin de période)			30.06.08	31.12.08	30.06.09	31.12.09	30.06.10	31.12.10	30.06.11	31.12.11
Revêtement, installations, équipement	143646	MGNF 2008			75,00%	25,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Magasins						16386	1724	1769	1815	1863

e) Calcul des flux d'investissement du concessionnaire

Semestre (date de fin de période)			30.06.08	31.12.08	30.06.09	31.12.09	30.06.10	31.12.10	30.06.11	31.12.11
Investissement principal	343816	MGNF 2008			107734,3	52297,7	1724,5	1769,2	1815,3	1863,0
= Sous total investissement (constant)			0,0	0,0	107734,3	52297,7	1724,5	1769,2	1815,3	1863,0
% index inflation			1,00	1,02	1,07	1,13	1,18	1,24	1,30	1,36
Total investissement du concessionnaire (courant)	1.257.125	MGNF	0,0	0,0	115750,2	58931,4	2038,1	2193,0	2360,0	2540,2

f) Plan d'amortissement du concessionnaire

Semestre (date de fin de période)			30.06.08	31.12.08	30.06.09	31.12.09	30.06.10	31.12.10	30.06.11	31.12.11
Mode d'amortissement :		Linéaire								
Durée d'amortissement :		25 ans								
Valeur brute début de période		MGNF	0,0	0,0	115750,2	174681,7	176719,8	178912,7	181272,8	183813,0
Amortissement		MGNF					3493,6	3534,4	3578,3	3625,5
Amortissement cumulé		MGNF	0,0	0,0	0,0	0,0	3493,6	7028,0	10606,3	14231,7
Investissement		MGNF								
Valeur nette fin de période (Actif net comptable)		MGNF					173226,1	171884,7	170666,5	169581,2

3. REVENUS & DEPENSES D'EXPLOITATION DU CONCESSIONNAIRE (OPEX)

a) Prévisions de trafic (entier port de Conakry)

Semestre (date de fin de période)			30.06.08	31.12.08	30.06.09	31.12.09	30.06.10	31.12.10	30.06.11	31.12.11
(1) Volume des navires (t)		% croissance semi-annuelle (hypothèse moyenne)								
Cargos conventionnels	2,0		1.064.604	1.085.896	1.107.614	1.129.766	1.152.361	1.175.408	1.198.917	1.222.895
Rouliers	2,5		2.011.636	2.061.927	2.113.475	2.166.312	2.220.470	2.275.982	2.332.881	2.391.203
(2) Volume de manutention (t)		% croissance semi-annuelle (hypothèse moyenne)								
Importations - hypothèse moyenne										
<i>Produits alimentaires</i>										
Produits de la pêche	2,00		16.656	16.989	17.329	17.675	18.029	18.390	18.757	19.132
Riz	2,00		182.641	186.294	190.020	193.820	197.697	201.650	205.683	209.797
Farine	2,00		32.738	33.392	34.060	34.741	35.436	36.145	36.868	37.605
Sucre	1,75		50.810	51.700	52.604	53.525	54.462	55.415	56.385	57.371
Autres produits alimentaires	1,25		65.996	66.821	67.657	68.502	69.359	70.226	71.103	71.992
<i>Produits semi-finis</i>										
Ciment conditionné	0,70		19.426	19.562	19.699	19.837	19.975	20.115	20.256	20.398
Fer, tôles, tubes, tuyaux, câbles	1,50		36.070	36.611	37.160	37.718	38.283	38.858	39.440	40.032
Autres matériaux de construction	2,25		25.124	25.689	26.267	26.858	27.462	28.080	28.712	29.358
<i>Produits pour l'industrie</i>										
Véhicules et engins	2,50		17.830	18.276	18.733	19.201	19.681	20.173	20.678	21.195
Matériel pour l'industrie	2,50		23.179	23.759	24.353	24.962	25.586	26.225	26.881	27.553
Produits de consommation et divers	1,75		106.137	107.995	109.885	111.808	113.764	115.755	117.781	119.842
Transit importations (Mali) (1)	5,00		38.695	40.630	42.662	44.795	47.034	49.386	51.855	54.448
Exportations - hypothèse moyenne										
<i>Produits alimentaires (2)</i>	2,25		6.427	6.572	6.719	6.871	7.025	7.183	7.345	7.510
<i>Produits d'origine animale ou végétale</i>										
Café	0,00		5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500
Cacao	5,00		12.664	13.297	13.962	14.660	15.393	16.163	16.971	17.819
Grains de coton	0,00		2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Coton	0,00		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Autres produits	0,00		6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
<i>Produits semi-finis</i>										
Fer, tôles, tubes, tuyaux, câbles	5,00		56.284	59.098	62.053	65.156	68.414	71.834	75.426	79.197
Divers	0,00		250	250	250	250	250	250	250	250
Produits pour l'industrie	0,00		500	500	500	500	500	500	500	500
Produits de consommation	2,00		3.446	3.515	3.585	3.657	3.730	3.805	3.881	3.958
<i>Produits métallurgiques</i>										
Divers autres produits	2,15		46.423	47.421	48.440	49.482	50.545	51.632	52.742	53.876
Transit exportations (Mali) (3)	5,00		4.221	4.432	4.654	4.887	5.131	5.388	5.657	5.940

Notes voir Hypothèses Générales & Macroéconomiques - (e) Prévisions de trafic (entier port de Conakry)

(3) Areal de Stockage de Zone Est (m²)

Magasins bord à quai (1)

Produits alimentaires (importation)	1.409	1.626	1.846	2.071	2.300	2.534	2.771	3.014
Produits semi-finis (importation)	271	312	354	397	441	485	530	576
Produits pour l'industrie (importation)	527	608	691	776	862	949	1.039	1.130
Transit importations (Mali)	373	438	505	576	651	730	812	898
Produits d'origine animale ou végétale (exportation)	122	143	165	189	213	239	266	294
Produits semi-finis (exportation)	214	247	281	316	352	388	425	463
Transit exportations (Mali)	41	48	55	63	71	80	89	98

Magasins dans l'enceinte douanière (2)

Produits alimentaires (importation)	939	1.084	1.231	1.381	1.533	1.689	1.848	2.009
Produits semi-finis (importation)	180	208	236	265	294	323	354	384
Produits pour l'industrie (importation)	351	406	461	517	574	633	692	753
Transit importations (Mali)	249	292	337	384	434	486	541	599
Produits d'origine animale ou végétale (exportation)	81	95	110	126	142	159	177	196
Produits semi-finis (exportation)	10	11	13	15	16	18	20	21
Transit exportations (Mali)	27	32	37	42	47	53	59	65

Terre-pleins clôturés (3)

Produits semi-finis	1.103	1.289	1.484	1.687	1.900	2.122	2.354	2.596
Produits métallurgiques (exportation)	357	412	469	527	586	646	708	771

Terre-pleins au-delà de 10.000 m² (4)

	88.000	88.000	88.000	88.000	88.000	88.000	88.000	88.000
--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Notes voir Hypothèses Générales & Macroéconomiques - (f) Areal de Stockage de Zone Est (m²)

b) Recettes de navires (seulement Poste à Quai Zone Est)

Semestre (date de fin de période)	Taux calculés (US\$ / m³)	Taux existants (US\$ / m³)	30.06.08	31.12.08	30.06.09	31.12.09	30.06.10	31.12.10	30.06.11	31.12.11
Cargos conventionnels	0,14	0,135					183,9	202,7	221,9	241,4
Rouliers	0,09	0,090					287,1	317,2	348,2	379,9
% index inflation	Augment des tarifs	1,00 fois								
= Sous total recettes de marchandises (courant)	MGNF		0,0	0,0	0,0	0,0	556,6	644,5	741,1	847,1
= Total revenus d'exploitation du PAC	MGNF		0,0	0,0	0,0	0,0	556,6	644,5	741,1	847,1

c) Recettes de marchandises (seulement Zone Est)

Semestre (date de fin de période)	Taux calculés (GNF/tonne)	Taux existants (GNF/tonne)	30.06.08	31.12.08	30.06.09	31.12.09	30.06.10	31.12.10	30.06.11	31.12.11
Importations - hypothèse moyenne										
<i>Produits alimentaires</i>										
Produits de la pêche	4.713	4.713					16,6	18,3	20,1	21,8
Riz	1.763	1.763					68,2	75,2	82,3	89,6
Farine	1.763	1.763					12,2	13,5	14,8	16,1
Sucre	1.763	1.763					16,7	18,4	20,1	21,8
Autres produits alimentaires	12.503	12.503					110,8	121,6	132,6	143,7
<i>Produits semi-finis</i>										
Ciment conditionné	2.116	2.116					3,1	3,4	3,7	4,0
Fer, tôles, tubes, tuyaux, câbles	9.426	9.426					54,5	59,9	65,4	71,0
Autres matériaux de construction	4.232	4.232					25,2	27,8	30,5	33,3
<i>Produits pour l'industrie</i>										
Véhicules et engins	18.851	18.851					88,2	97,5	107,0	116,8
Matériel pour l'industrie	18.851	18.851					114,7	126,8	139,1	151,8
Produits de consommation et divers	18.851	18.851					372,6	410,1	448,3	487,2
Transit importations (Mali)	3.000	3.000					58,6	65,7	73,1	80,8
Exportations - hypothèse moyenne										
<i>Produits alimentaires</i>										
Produits d'origine animale ou végétale	660	660					1,0	1,1	1,2	1,3
Café	2.190	2.190					0,0	0,0	0,0	0,0
Cacao	2.190	2.190					14,0	15,7	17,5	19,3
Grains de coton	1.044	1.044					0,0	0,0	0,0	0,0
Coton	4.680	4.680					0,0	0,0	0,0	0,0
Autres produits	864	864					0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Produits semi-finis</i>										
Fer, tôles, tubes, tuyaux, câbles	9.426	9.426					267,8	300,1	333,9	369,5
Divers	9.426	9.426					0,0	0,0	0,0	0,0
Produits pour l'industrie	18.851	18.851					0,0	0,0	0,0	0,0
Produits de consommation	18.851	18.851					13,8	15,2	16,6	18,1
<i>Produits métallurgiques</i>										
Divers autres produits	2.789	2.789					29,4	32,4	35,5	38,7
Transit exportations (Mali)	2.500	2.500					5,3	6,0	6,6	7,3
% index inflation	Augment des tarifs	1,00 fois								
= Sous total recettes de marchandises (courant)	MGNF		0,0	0,0	0,0	0,0	1504,3	1746,1	2012,9	2307,0

d) Recettes de location (seulement Zone Est)

Semestre (date de fin de période)	Taux calculés (GNF/tonne)	Taux existants (GNF/tonne)	30.06.08	31.12.08	30.06.09	31.12.09	30.06.10	31.12.10	30.06.11	31.12.11
Magasins bord à quai (1)										
Produits alimentaires (importation)	29.367	29.367					33,8	37,2	40,7	44,3
Produits semi-finis (importation)	29.367	29.367					6,5	7,1	7,8	8,5
Produits pour l'industrie (importation)	29.367	29.367					12,7	13,9	15,3	16,6
Transit importations (Mali)	29.367	29.367					9,6	10,7	11,9	13,2
Produits d'origine animale ou végétale (exportation)	29.367	29.367					3,1	3,5	3,9	4,3
Produits semi-finis (exportation)	29.367	29.367					5,2	5,7	6,2	6,8
Transit exportations (Mali)	29.367	29.367					1,0	1,2	1,3	1,4
Magasins dans l'enceinte douanière (2)										
Produits alimentaires (importation)	29.367	29.367					22,5	24,8	27,1	29,5
Produits semi-finis (importation)	26.594	26.594					3,9	4,3	4,7	5,1
Produits pour l'industrie (importation)	26.594	26.594					7,6	8,4	9,2	10,0
Transit importations (Mali)	26.594	26.594					5,8	6,5	7,2	8,0
Produits d'origine animale ou végétale (exportation)	26.594	26.594					1,9	2,1	2,4	2,6
Produits semi-finis (exportation)	26.594	26.594					0,2	0,2	0,3	0,3
Transit exportations (Mali)	26.594	26.594					0,6	0,7	0,8	0,9
Terre-pleins clôturés (3)										
Produits semi-finis	8.464	8.464					8,0	9,0	10,0	11,0
Produits métallurgiques (exportation)	8.464	8.464					2,5	2,7	3,0	3,3
Terre-pleins au-delà de 10.000 m² (4)	3.078	3.078					135,4	135,4	135,4	135,4
% index inflation	Augment des tarifs	1,00 fois								
= Sous total recettes de location (courant)	MGNF		0,0	0,0	0,0	0,0	307,7	339,1	373,3	410,5
= Total revenus d'exploitation du concessionnaire	MGNF		0,0	0,0	0,0	0,0	1812,0	2085,1	2386,1	2717,5