

# **SOGET installe son logiciel de gestion portuaire en Guadeloupe,**

Le journal des entreprises, jeudi 20 juin 2024

<https://www.lejournaldesentreprises.com/breve/soget-installe-son-logiciel-de-gestion-portuaire-en-guadeloupe-2098721>

# **Gros succès pour le relais interportuaire du GPMG**

Karib infos, dimanche 23 juin 2024

19 équipages de 14 sociétés et près de 200 kayakistes (néophytes et confirmés) ont pris part, samedi 22 juin 2024, le long du littoral du MACTe, à la 3e édition d'un Relais interportuaire d'une réelle intensité et de toute beauté. Une belle réussite du Grand Port Maritime de la Guadeloupe.

Les luttes acharnées mais dans un esprit sportif ont permis à certains équipages de se défier en toute sympathie et à d'autres de se mesurer avec un goût d'aventure olympique séduisant. La période et le contexte le garantissant. Ambiance de bonne humeur où certains étaient simplement venus pour participer et découvrir le charme de l'épreuve avec ses surprises et ses anecdotes.

D'autres, dans un esprit plus compétitif, s'étaient présentés pour figurer dans les annales du podium, à l'une des 3 premières places; quand ce n'était pas tout simplement pour gagner !

Les animations dressées en parallèle de la course ont donné encore plus de souffle et de piment à un rendez-vous qui prend désormais sa place dans un calendrier qui fait référence.

## **Les sauveteurs sont là !**

Les sauveteurs secouristes sanitaires opérationnels du CNRBT, familiers de ce type de manifestation, ont pris un réel plaisir à être associés à cet événement qui avait attiré un public relativement nombreux. Positionnés à terre avec un poste de secours bien identifié qui a été plusieurs fois sollicité pour de petites mais précieuses interventions, les sauveteurs secouristes sanitaires opérationnels du CNRBT qui maîtrisent aussi l'art du kayak s'y seraient bien vus dans la course; mais leur mission était ailleurs et ils l'ont remarquablement remplie au point que rendez-vous à déjà été pris avec les sympathiques et très professionnels organisateurs pour renouveler cette fabuleuse expérience de cette année !

<https://www.karibinfo.com/news/guadeloupe-gros-succes-pour-le-relais-interportuaire-du-gpmg/>

# Logistique maritime : Balguerie se renforce outre-mer

Les Echos, le 26 juin 2024

Par Frank Niedercorn, publié le 26 juin 2024 à 08h56 Mis à jour le 26 juin 2024 à 09h22

Le commissionnaire de transport bordelais rachète les activités de transport de marchandises de Bolloré Logistics avec les Antilles, la Guyane et Tahiti. Une cession imposée par Bruxelles après le deal géant entre Bolloré et CMA-CGM.

La Guadeloupe, Saint-Martin, la Martinique, la Guyane et la Polynésie française. Les départements et territoires d'outre-mer devraient constituer d'ici au milieu de l'été prochain les nouvelles destinations du groupe Balguerie. « C'est de loin la plus grosse acquisition du groupe depuis sa création en 1930 », expliquent d'une même voix Antoine et Patrick Thomas, qui président tous les deux le très discret groupe familial de 900 personnes.

Le commissionnaire de transport bordelais, dont le métier consiste à organiser une chaîne logistique en faisant appel à des transporteurs, vient en effet d'acquérir les activités de Bolloré Logistics vers l'outre-mer. Cette transaction est la conséquence de l'énorme deal de plus 4,85 milliards d'euros entre CMA-CGM et le groupe Bolloré. La Commission européenne a obligé le groupe marseillais à céder les activités ultramarines de Bolloré à un tiers : CMA-CGM était jusqu'à présent le transporteur maritime attitré de Bolloré et se serait retrouvé en position de monopole sur ces destinations.

<https://www.lesechos.fr/pme-regions/nouvelle-aquitaine/logistique-maritime-balguerie-se-renforce-outre-mer-2103925>

# **Fret maritime : les acteurs du secteur estiment que supprimer le régime dérogatoire "mettrait en péril une filière stratégique"**

BFM Business, dimanche 23 juin 2024

Le régime fiscal dérogatoire du fret maritime est dans le viseur du Rassemblement national. Dans le JDD, un collectif d'acteurs de la filière publie une tribune pour s'opposer à sa suppression, alertant sur une perte de compétitivité pour la France.

Supprimer le régime fiscal dérogatoire accordé aux compagnies de fret maritime, comme l'a promis notamment le Rassemblement national (RN), menacera l'activité maritime et portuaire du pays, assurent les représentants du secteur, dans une tribune publiée ce dimanche 23 juin.

"Nous, acteurs de la filière maritime, portuaire et logistique française, en dehors de tout engagement politique, alertons sur les conséquences stratégiques, économiques et sociales des choix qui seront faits dans les mois à venir", commence le texte, paru dans le Journal du dimanche.

Le président du RN Jordan Bardella, selon son programme pour les législatives présenté au Parisien, compte supprimer le régime fiscal dont bénéficient les armateurs depuis 2003. Sans préciser lesquelles, le programme du Nouveau Front populaire prévoit de "supprimer les niches fiscales inefficaces, injustes et polluantes".

Un manque à gagner entre 3,8 et 5,6 milliards, selon la Cour des Comptes

Selon le système dit "taxe au tonnage", les armateurs payent un impôt forfaitaire calculé selon le tonnage de leurs navires au lieu de l'impôt sur les sociétés, ce qui implique selon ses détracteurs un important manque à gagner selon les années. Dans un rapport publié en avril, la Cour des comptes l'a estimé à 3,8 milliards d'euros en 2022 et à 5,6 milliards en 2023.

Ce montant peut paraître "colossal", reconnaît auprès de l'AFP Edouard Louis-Dreyfus, président de l'organisation Armateurs de France, signataire de la tribune. Mais il correspond à deux années exceptionnelles pour le secteur, les taux de fret ayant bondi entre l'explosion de commandes de produits manufacturés pendant la pandémie, la désorganisation des flux maritimes qui en a découlé et le manque de navires face à la forte demande, ajoute-t-il. Surtout, ce régime dérogatoire permet aux armateurs français d'être "compétitifs", 86% de la flotte mondiale opérant sous ce système, estime le responsable, également président de l'entreprise Louis Dreyfus Armateurs.

Passer sous un autre pavillon en cas de suppression du régime dérogatoire

Certains groupes français, pour honorer leurs contrats à long terme, pourraient "ne pas avoir d'autre choix" que de passer sous un autre pavillon en cas de suppression de ce régime, dit-il.

"Supprimer ce régime ne permettra certainement pas de solder les déséquilibres budgétaires de l'Etat", affirme la tribune, signée notamment par les dirigeants de diverses compagnies de fret, ferries et croisières, dont CMA CGM (groupe en négociations exclusives avec Altice, en vue d'une cession d'Altice Média, propriétaire de BFMTV et RMC).

Sont aussi signataires Cluster maritime français, Groupement des industries de construction et activités navales (Gican), Association des utilisateurs de transport de fret... ainsi que les syndicats UFM-CFDT et CFE-CGC Marine. Selon eux, les activités portuaires et de transport maritime représentent en France 123.000 emplois directs et 400.000 indirects.

[https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/fret-maritime-les-acteurs-du-secteur-estiment-que-supprimer-le-regime-derogatoire-mettrait-en-peril-une-filiere-strategique\\_AD-202406230171.html](https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/fret-maritime-les-acteurs-du-secteur-estiment-que-supprimer-le-regime-derogatoire-mettrait-en-peril-une-filiere-strategique_AD-202406230171.html)

## Tribune Maritime

### Titre : « Ne tournons pas le dos à la mer ! »

Nous, acteurs de la filière maritime, portuaire et logistique française, en dehors de tout engagement politique, alertons sur les conséquences stratégiques, économiques et sociales des choix qui seront faits dans les mois à venir.

Depuis le début de la campagne électorale, la taxe dite « au tonnage » fait l'objet d'une incompréhension qui nourrit la polémique. C'est en réalité depuis plus de vingt ans, l'impôt des armateurs à travers le monde : il répond aux contraintes spécifiques d'une filière qui exige des investissements massifs et qui est soumise aux aléas internationaux. En témoignent les nombreuses années de pertes abyssales qu'a connues le secteur.

Elle n'est en rien un singularisme français, au contraire : dans le monde, elle s'applique à 86% de la flotte maritime. Au sein de l'Union européenne, vingt-deux Etats membres l'appliquent, permettant à leurs entreprises maritimes de lutter à armes égales, entre européens d'abord, avec le reste du monde ensuite.

Deuxième incompréhension qu'il convient de corriger : cette fiscalité aurait pour la France un impact budgétaire stratosphérique, puisque l'on parle de 5 milliards d'euros par an. Or, ces chiffres ne tiennent compte que de deux années exceptionnelles. La vérité est en réalité cent fois moindre : de 2010 à 2020, l'impact budgétaire de cette taxe a été en moyenne de 46,36 millions d'euros pour l'ensemble des 57 armateurs français concernés.

Supprimer ce régime ne permettra certainement pas de solder les déséquilibres budgétaires de l'Etat. Cela conduirait en revanche assurément à une rupture de compétitivité des filières maritimes et portuaires françaises ainsi qu'au déclin inéluctable d'un pavillon français

pourtant redevenu dynamique grâce à ce régime. Cela emporterait des répercussions négatives sur la filière portuaire française et sur notre maillage logistique terrestre pour desservir les grandes places européennes.

Par ailleurs et alors que la France est citée en exemple en matière de décarbonation du transport maritime et de ses ports, une telle mesure viendrait réduire la capacité de la filière à assurer sa transition énergétique, dont le coût estimé est de 30 milliards d'euros par an jusqu'en 2050.

En 2023, 90% des marchandises mondiales sont passées par le fret maritime et 72% des importations et exportations en France en dépendent. Le transport de passagers, les matières premières, les produits énergétiques, alimentaires, manufacturés, nos câbles de télécommunication, soit autant de biens indispensables à notre quotidien et à notre autonomie stratégique, passent par la mer.

A elles seules, les activités portuaires et de transport maritime représentent 123 000 emplois directs et 400 000 emplois indirects pour une valeur de production annuelle de près de 40 milliards d'euros. Elles constituent un débouché d'avenir pour notre jeunesse avec notamment, un important besoin de jeunes officiers et des débouchés dans les emplois de la logistique portuaire.

Sur le territoire national, ce sont des familles, des villes portuaires, des territoires littoraux entiers qui en vivent, du Havre à Marseille, en passant par Fort de France ou Nouméa.

Enfin, rappelons que la France dispose du deuxième domaine maritime mondial. L'existence d'une flotte de commerce constitue un outil stratégique essentiel à sa souveraineté et à son indépendance, particulièrement dans le contexte géopolitique actuel. Comment sans une telle flotte, pourrait-on assurer notre souveraineté, face à la montée en puissance d'armateurs étrangers largement soutenus par leurs Etats, en Europe et dans le monde ? Comment, sans une telle flotte pourrait-on répondre aux besoins urgents de l'Etat, comme cela a été le cas à de nombreuses reprises, encore récemment dans les territoires ultra-marins ?

La future représentation nationale et le gouvernement se trouveront prochainement face à un choix : mettre en péril une filière stratégique et créatrice d'emplois ou maintenir une marine marchande, une filière portuaire et logistiques puissantes, au service des intérêts nationaux et du rayonnement de la France.

Ils sauront alors, nous l'espérons, se rappeler cette phrase du cardinal de Richelieu : « Les larmes de nos souverains ont le goût salé de la Mer qu'ils ont ignorée ».

# **Easyport : un outil d'aide à la décision au service de la convention FAL46**

Ports et Corridors, mardi 2 juillet 2024

Ports et Corridors, 2 juillet 2024, Hervé Deiss

La convention FAL46 impose aux ports de se doter d'un guichet unique maritime. Pour aider les autorités portuaires dans cette démarche, easyport a créé easyPOS. Il s'agit d'un progiciel de gestion intégrée de l'Autorité Portuaire qui peut se décliner dans toutes les places portuaires.

La convention FAL (Facilitation des formalités maritimes) de l'OMI est un accord international majeur pour la logistique maritime et portuaire. Adoptée en 1965, elle vise à simplifier les procédures, les formalités et les documents requis pour l'entrée, le séjour et la sortie des navires dans les ports. Or, depuis 1965, les trafics portuaires évoluent. En 2022, la 46e session du Comité de la simplification des formalités (FAL) a apporté des amendements. L'objectif vise à apporter des amendements pour renforcer la digitalisation de la logistique maritime.

## **Un guichet unique obligatoire**

Parmi les amendements apportés lors de cette session, le principal consiste à imposer à tous les pays membres de l'OMI de se doter d'un guichet unique. Il s'agit d'une « plate-forme dématérialisée en un point d'entrée unique l'ensemble des processus du transport et du commerce pour la partie importation, transit et exportation », rappelle Stéphane Gaudechon, Vice-président Bureau Veritas, Expert OMI et Expert UN-CEFACT. Quant au guichet unique maritime, il concerne plus directement les opérations maritimes du navire.

## **Des manques dans des ports d'Amérique Nord**

La convention FAL46 n'est pas encore appliquée dans tous les pays. Et pour faire taire les préjugés, ce ne sont pas les pays en développement qui faillissent le plus. Ainsi, indique Stéphane Gaudechon, des ports en Amérique du Nord ou sur d'autres continents accusent un retard. En France, les ports respectent cette convention. Pour le responsable du Bureau Veritas, plusieurs raisons expliquent ce retard au démarrage. « Le guichet unique maritime est la porte d'entrée vers des guichets supplémentaires. »

## **Un GIE entre Haropa Port et Soget**

En France, pour répondre à cette convention, Soget et Haropa Port ont créé un GIE, easyPort. Hervé Cornède, président de cette structure, explique les raisons qui ont motivé sa création. Les initiateurs d'easyPort ont voulu « créer les éléments numériques sur l'ensemble de la chaîne logistique portuaire ». Le personnel de ce GIE regroupe les expertises informatiques d'Haropa

Port et celles de Soget. « Nous allons au-delà de l'informatique en intégrant les process métiers depuis l'arrivée du navire jusqu'à la sortie dans les terminaux fluviaux en Ile de France ou dans les entrepôts. »

### **EasyPOS, un progiciel intégré**

Easyport a commencé par rassembler et interfacier les différents éléments comme les Port Operating System (POS) et les CCS (Cargo Community System, appelé Port Community System en France) dans le but d'avoir un logiciel unique. Ainsi, easyPort a développé easyPOS. Il s'agit d'un progiciel intégré qui permet de gérer toutes les activités d'un port depuis les escales, la facturation, les marchandises ou encore les déchets des navires. De plus, ce système s'adapte à l'évolution des réglementations, explique Jérôme Besancenot, directeur général d'easyPort. « Au travers de cet outil, nous apportons une solution pratique et simple qui permet d'englober les démarches administratives du processus portuaire. » En outre, ce progiciel est aussi un outil de la dématérialisation des différents documents.

### **Diffuser les informations aux professionnels de la place portuaire**

Dans son application, easyPOS remplit les attentes des professionnels. Nicolas Chervy, commandant de port de Haropa Port – Le Havre, rappelle que « le premier lien que le navire a avec le port se fait par voie informatique ». Avec ce système informatique, la capitainerie peut recevoir toutes les informations nécessaires et les diffuser à tous les professionnels de la place portuaire, « voire au-delà », précise Nicolas Chervy. En outre, easyPOS est en liaison avec le guichet unique national mais aussi le futur guichet européen. « Cela permet de recevoir les informations depuis d'autres ports et de les rediffuser à la place portuaire rapidement. »

### **La dynamique créée par le guichet unique**

Si en France, et notamment sur l'axe séquanien, le guichet unique maritime est opérationnel, il n'en est pas de même sur l'ensemble de la planète. Le continent africain est un exemple des différentes avancées de l'implantation de cette convention. Certains pays disposent de guichet unique à l'image du Togo, du Bénin et de la RDC (République Démocratique du Congo). « Une dynamique s'est créée avec ce guichet unique, notamment avec la Zlecaf (zone de libre échange du continent africain) », confie Stéphane Gaudechon du Bureau Veritas. Cependant, il note que la démarche vers le guichet unique maritime reste en retard. « Certains pays ont déjà engagé cette réflexion. Il reste beaucoup de choses à faire. »

### **Les ports africains loin de l'objectif de la digitalisation**

Une opinion partagée par Ernest Tindo, Président Directeur Général de Best for Africa Group, secrétaire général du cluster maritime d'Afrique francophone et Président de l'Organisation Panafricaine de la Jeunesse pour l'Économie bleue. « Beaucoup de ports africains sont encore loin de l'objectif de la digitalisation globale. »

### **Trois catégories de ports**

Cependant, trois catégories de ports se côtoient en Afrique. Certains ont atteint un niveau de digitalisation globale, à l'image de Tanger Med. D'autres ont mené une digitalisation partielle. Ils se sont dotés de guichet unique pour le commerce extérieur, « ce qui ne permet pas d'avoir un Port Community System qui prend en compte l'ensemble des acteurs de la place portuaire ». Le Port autonome de Cotonou est à ranger dans cette catégorie. Enfin, la troisième catégorie regroupe les ports avec un faible niveau de digitalisation. Au sein de ce groupe se retrouve notamment, le Port autonome de Dakar.

### **Utiliser les infrastructures de façon optimale**

Et pourtant, l'implémentation de progiciel comme easyPOS permet d'optimiser la gestion de certaines tâches. Ainsi, rappelle Ernest Tindo, l'installation de ce système au Port autonome d'Abidjan a permis de collecter les données, de les analyser et d'utiliser de façon optimale les infrastructures portuaires qui sont disponibles ».

[https://portsetcorridors.com/2024/easyport-un-outil-daide-a-la-decision-au-service-de-la-convention-fal46/?utm\\_campaign=Newsletter%202024-24&utm\\_medium=emailNewsletter%202024-24&utm\\_source=Newsletter](https://portsetcorridors.com/2024/easyport-un-outil-daide-a-la-decision-au-service-de-la-convention-fal46/?utm_campaign=Newsletter%202024-24&utm_medium=emailNewsletter%202024-24&utm_source=Newsletter)

## **Top 25 Caribbean Container Ports and Terminals**

Caribbean Shipping Association, June 20, 2024

The Caribbean region is a vital hub for international trade, with its numerous ports and terminals playing a critical role in facilitating the movement of goods across the globe.

The Caribbean Shipping Association, through its Caribbean Research Institute, provides a comprehensive analysis of the top 25 container ports and terminals in the Caribbean, offering valuable insights into their throughput, activity trends over a significant period (2010-2023), and their significance in transshipment operations.



**CSA**  
CARIBBEAN SHIPPING ASSOCIATION

## TOP 25 CARIBBEAN CONTAINER PORTS AND TERMINALS 2010-2023

Ricardo J. Sanchez, Caribbean Shipping Association, Caribbean Research Institute. rjsanchez@live.com

The present article analyses the data of 25 largest container ports and terminals in the Caribbean, highlighting their throughput, changes in activity over the (selected) years and their role in transshipment.

Table 1 exposes the throughput in thousands of TEUs of the main Caribbean ports and container terminals from 2010 to 2023 (selected years).  
**Table 1. Port throughput 2010-2023, in thousands teu**

| PORT AREA                             | THROUGHPUT '000 |      |      |      |      |      | PORT RANKING |      |      |
|---------------------------------------|-----------------|------|------|------|------|------|--------------|------|------|
|                                       | 2010            | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2010         | 2019 | 2023 |
| 1 Panama Caribbean (all terminals)    | 2811            | 4379 | 4455 | 4916 | 5103 | 4944 | 1            | 1    | 1    |
| 2 Panama Pacific (all terminals)      | 2759            | 2899 | 3162 | 3563 | 3349 | 3370 | 2            | 3    | 2    |
| 3 Cartagena Bay, Colombia             | 1581            | 2932 | 3127 | 3344 | 3141 | 3297 | 4            | 2    | 3    |
| 4 Kingston, Jamaica                   | 1892            | 1626 | 1612 | 1975 | 2137 | 1995 | 3            | 4    | 4    |
| 5 Caucedo, DR                         | 1202            | 998  | 950  | 1265 | 1407 | 1488 | 5            | 8    | 5    |
| 6 San Juan, Puerto Rico               | 1050            | 1452 | 1490 | 1439 | 1399 | 1349 | 7            | 5    | 6    |
| 7 Limon-Moin, Costa Rica              | 881             | 1247 | 1213 | 1319 | 1321 | 1348 | 8            | 7    | 7    |
| 8 Freeport, Bahamas                   | 1155            | 1375 | 1232 | 1683 | 1574 | 1215 | 6            | 6    | 8    |
| 9 Puerto Cortes, Honduras             | 532             | 644  | 551  | 701  | 769  | 753  | 9            | 9    | 9    |
| 10 Puerto Barrios, Guatemala          | 327             | 456  | 480  | 548  | 526  | 575  | 13           | 11   | 10   |
| 11 Santo Tomas de Castilla, Guatemala | 405             | 565  | 537  | 583  | 549  | 536  | 10           | 10   | 11   |
| 12 Rio Haina, DR                      | 341             | 412  | 407  | 495  | 539  | 485  | 12           | 12   | 12   |
| 13 Port of Spain, T&T                 | 389             | 271  | 236  | 238  | 289  | 317  | 11           | 13   | 13   |
| 14 Santa Marta, Colombia              | 102             | 236  | 259  | 285  | 251  | 242  | 19           | 14   | 14   |
| 15 Point Lisas, T&T                   | 189             | 175  | 170  | 172  | 209  | 228  | 14           | 18   | 15   |
| 16 Jarry/Point-a-Pitre, Guadeloupe    | 151             | 207  | 220  | 239  | 236  | 216  | 17           | 15   | 16   |
| 17 Port-au-Prince, Haiti              | 163             | 185  | 189  | 194  | 200  | 200  | 15           | 16   | 17   |
| 18 Fort-de-France, Martinique         | 151             | 176  | 164  | 172  | 192  | 187  | 16           | 17   | 18   |
| 19 Barranquilla, Colombia             | 104             | 169  | 147  | 173  | 188  | 163  | 18           | 19   | 19   |
| 20 Puerto Castilla, Honduras          | 81              | 110  | 118  | 102  | 134  | 129  | 21           | 20   | 20   |
| 21 Bridgetown, Barbados               | 30              | 98   | 89   | 84   | 107  | 101  | 23           | 21   | 21   |
| 22 Willemstad, Curacao                | 94              | 94   | 89   | 93   | 101  | 98   | 20           | 22   | 22   |
| 23 Bocas Fruit, Panama                | 24              | 69   | 117  | 145  | 67   | 76   | 24           | 23   | 23   |
| 24 Barcadera, Oranjestad, Aruba       | 12              | 65   | 53   | 57   | 65   | 65   | 26           | 24   | 24   |
| 25 St. Lucia (Castries + View Fort)   | 31              | 39   | 36   | 35   | 39   | 37   | 22           | 25   | 25   |

Source: Ricardo J Sanchez and Eliana P. Barleta, based on data obtained from port authorities and operators.  
Note: the table is based on available data to date, so there may be some omissions.  
Estimated or provisional figures in red.



Table 2 highlights the percentage changes in throughput in 2023 compared to previous years, providing an insight into the growth and fluctuation of port activity, in the long- (2023/2010), medium- (2023/2019), and short term (2023/2022).

**Table 2. Port throughput 2010-2023, change in %**

| PORT AREA                          | CHANGE    |           |           |           |           |
|------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                                    | 2023/2022 | 2023/2021 | 2023/2020 | 2023/2019 | 2023/2010 |
| Panama Caribbean (all terminals)   | -3.1%     | 0.6%      | 11.0%     | 12.9%     | 75.9%     |
| Panama Pacific (all terminals)     | 0.6%      | -5.4%     | 6.6%      | 16.3%     | 22.2%     |
| Cartagena Bay, Colombia            | 5.0%      | -1.4%     | 5.4%      | 12.4%     | 108.5%    |
| Kingston, Jamaica                  | -6.7%     | 1.0%      | 23.8%     | 22.7%     | 5.5%      |
| Caucedo, DR                        | 5.8%      | 17.6%     | 56.6%     | 49.0%     | 23.8%     |
| San Juan, Puerto Rico              | -3.5%     | -6.2%     | -9.4%     | -7.1%     | 28.5%     |
| Limon-Moin, Costa Rica             | 2.0%      | 2.2%      | 11.1%     | 8.1%      | 53.0%     |
| Freeport, Bahamas                  | -22.8%    | -27.8%    | -1.4%     | -11.6%    | 5.2%      |
| Puerto Cortes, Honduras            | -2.1%     | 7.4%      | 36.6%     | 16.9%     | 41.5%     |
| Puerto Barrios, Guatemala          | 9.4%      | 5.1%      | 19.9%     | 26.3%     | 76.1%     |
| Santo Tomas de Castilla, Guatemala | -2.3%     | -8.0%     | -0.2%     | -5.2%     | 32.4%     |
| Rio Haina, DR                      | -10.0%    | -2.1%     | 19.0%     | 17.8%     | 42.2%     |
| Port of Spain, T&T                 | 9.8%      | 33.3%     | 34.2%     | 17.2%     | -18.4%    |
| Santa Marta, Colombia              | -3.5%     | -15.1%    | -6.6%     | 2.8%      | 37.2%     |
| Point Lisas, T&T                   | 8.8%      | 32.2%     | 33.7%     | 29.9%     | 20.6%     |
| Jarry/Point-a-Pitre, Guadeloupe    | -8.4%     | -9.5%     | -1.9%     | 4.4%      | 43.5%     |
| Port-au-Prince, Haiti              | -0.1%     | 3.1%      | 5.6%      | 8.1%      | 22.4%     |
| Fort-de-France, Martinique         | -2.5%     | 9.0%      | 13.8%     | 6.2%      | 24.2%     |
| Barranquilla, Colombia             | -13.0%    | -5.5%     | 11.3%     | -3.6%     | 57.1%     |
| Puerto Castilla, Honduras          | -3.6%     | 26.2%     | 9.1%      | 17.3%     | 59.3%     |
| Bridgetown, Barbados               | -4.9%     | 19.9%     | 13.2%     | 2.9%      | 232.1%    |
| Willemstad, Curacao                | -2.8%     | 5.8%      | 9.8%      | 4.2%      | 4.8%      |
| Bocas Fruit, Panama                | 12.8%     | -47.7%    | -35.7%    | 10.2%     | 214.5%    |
| Barcadera, Oranjestad, Aruba       | 0.0%      | 13.5%     | 21.8%     | -0.7%     | 458.2%    |
| St. Lucia (Castries + View Fort)   | -4.9%     | 4.6%      | 4.0%      | -4.8%     | 20.7%     |

Table 3 shows the share of transshipment with respect to port throughput.

**Table 3. Transshipment / throughput 2010-2023, in %**

|                                  | HUB? (TRANSHIPMENT / THROUGHPUT) |      |      |      |      |           |
|----------------------------------|----------------------------------|------|------|------|------|-----------|
|                                  | 2019                             | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Avg 19/23 |
| Panama Pacific (all terminals)   | 90%                              | 93%  | 92%  | 90%  | 91%  | 91%       |
| Freeport, Bahamas                | 90%                              | 88%  | 90%  | 88%  | 91%  | 89%       |
| Panama Caribbean (all terminals) | 87%                              | 90%  | 89%  | 88%  | 86%  | 88%       |
| Kingston, Jamaica                | 81%                              | 83%  | 85%  | 85%  | 85%  | 84%       |
| Cartagena Bay, Colombia          | 72%                              | 73%  | 74%  | 74%  | 75%  | 74%       |
| Caucedo, DR                      | 55%                              | 56%  | 62%  | 51%  | 46%  | 53%       |
| Port of Spain, T&T               | 40%                              | 36%  | 46%  | 50%  | n.a. | 33%       |
| Bocas Fruit, Panama              | 0%                               | 17%  | 48%  | 40%  | 24%  | 29%       |
| Jarry/Point-a-Pitre, Guadeloupe  | 23%                              | 21%  | 26%  | 22%  | 18%  | 18%       |
| Willemstad, Curacao              | 18%                              | 20%  | 21%  | 13%  | 16%  | 17%       |
| Point Lisas, T&T                 | 9%                               | 9%   | 8%   | 22%  | 31%  | 17%       |
| Santa Marta, Colombia            | 18%                              | 24%  | 23%  | 10%  | 2%   | 15%       |
| Fort-de-France, Martinique       | 16%                              | 9%   | 11%  | 12%  | 15%  | 13%       |
| Puerto Barrios, Guatemala        | 9%                               | 10%  | 21%  | 20%  | 19%  | 12%       |
| Rio Haina, DR                    | 7%                               | 8%   | 0%   | 9%   | 7%   | 6%        |
| Limon-Moin, Costa Rica           | 2%                               | 3%   | 3%   | 4%   | 3%   | 3%        |

