

Service Bulletin

Surface and Marine Transport

Transportation Division

Price: Canada, \$7.50, \$75.00 a year
 Other Countries, \$8.50, \$85.00 a year

Vol. 2, No. 5

PRELIMINARY 1985 MARINE TRANSPORT STATISTICS

Highlights

- Total cargo tonnage handled at Canadian ports during 1985 was 4.5% lower than a year earlier (.... p. 2)
- Despite a drop of 23% over 1984, wheat remained the principal commodity handled in coastwise shipping (.... p. 3)
- For international cargo, coal and iron ores ranked among the top three commodities for both loadings and unloadings (.... pp. 5, 6)
- Over 56% of international cargo unloaded at Canadian ports in 1985 originated in the United States, while more than 35% of cargo loaded was destined for Asian countries (.... pp. 7, 8)
- Almost 33% of international cargo handled at the Port of Montréal in 1985 was containerized (.... pp. 9, 10)
- Canadian flag vessels accounted for 21% of international cargo handled in 1985 (.... p. 11)

This service bulletin presents preliminary 1985 summary statistics on Coastwise and International Seaborne Shipping activity at Canadian ports. Detailed statistical tables containing final figures are presented in the following publications due to be released by the end of July 1986.

International Seaborne Shipping Statistics 1985

Catalogue No. 54-209 (Annual 1985 350 pp) ISSN 0828-3230
 \$74.00 Canada, \$75.00 Other Countries

Coastwise Shipping Statistics 1985

Catalogue No. 54-210 (Annual 1985 162 pp) ISSN 0225-1507
 \$42.00 Canada, \$43.00 Other Countries

See page 13 for information on ordering.

Bulletin de service

Transports terrestre et maritime

Division des transports

Prix: Canada, \$7.50, \$75.00 par année
 Autres pays, \$8.50, \$85.00 par année

Vol. 2, n° 5

STATISTIQUES PRÉLIMINAIRES DU TRANSPORT MARITIME, 1985

Faits saillants

- La cargaison totale manutentionnée aux ports canadiens en 1985 a baissé de 4.5% par rapport à l'année précédente (.... p. 2)
- Malgré une baisse de 23% par rapport à 1984, le blé demeure le produit le plus manutentionné au titre du cabotage (.... p. 3)
- La houille et le minerai de fer sont parmi les trois plus importants produits transportés internationalement, autant pour les chargements que pour les déchargements (.... pp. 5, 6)
- Plus de 56% des déchargements de la cargaison internationale aux ports canadiens sont originaires des États-Unis, tandis que 35% des chargements sont dirigés vers les pays asiatiques (.... pp. 7, 8)
- Près de 33% du tonnage manutentionné en 1985 au port de Montréal était conteneurisé (.... pp. 9, 10)
- Les navires canadiens ont transporté 21% du tonnage international manutentionné en 1985 (.... p. 11)

Ce bulletin de service contient les données préliminaires et sommaires portant sur le cabotage et le transport maritime international aux ports canadiens. Les données finales, plus détaillées, seront présentées dans les publications suivantes, qui seront disponibles fin juillet 1986.

Statistiques du transport maritime international 1985

Catalogue 54-209 (Annuel 1985 350 pp) ISSN 0828-3230
 \$74.00 Canada, \$75.00 autres pays

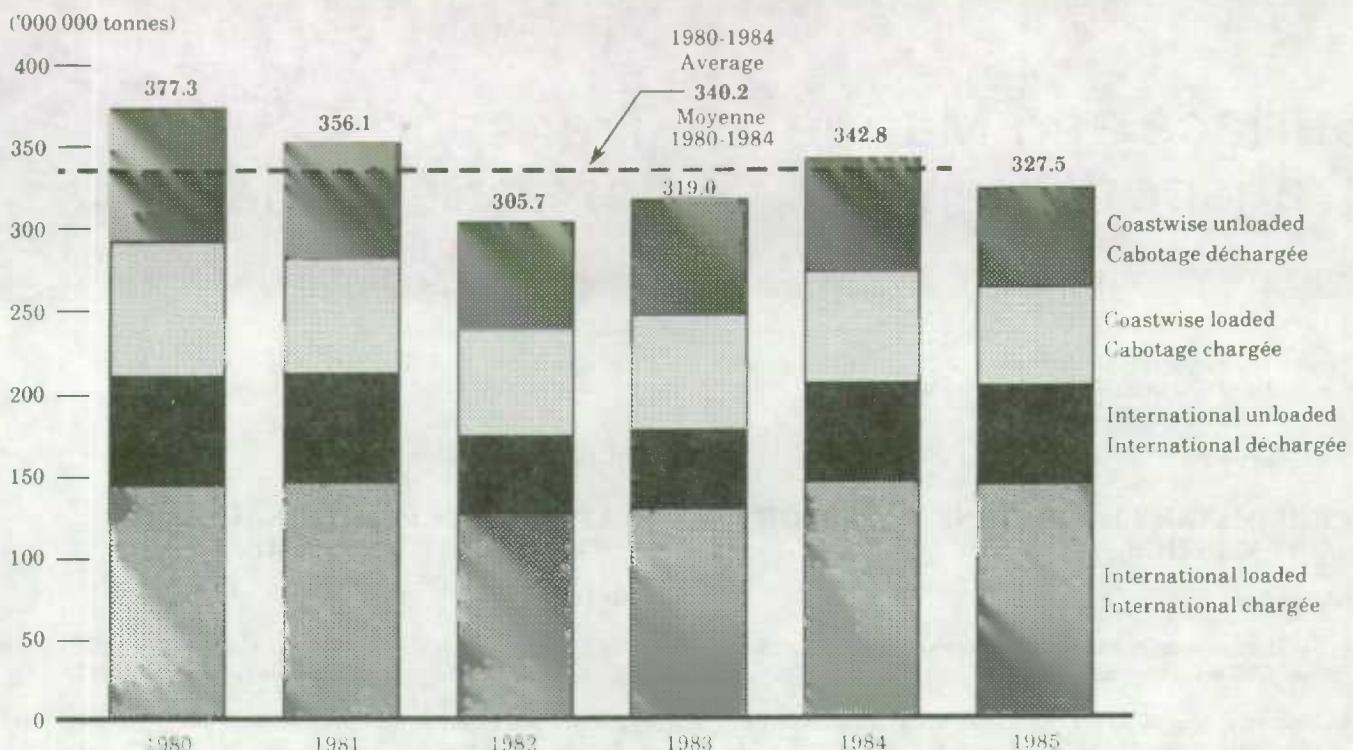
Statistiques du Cabotage 1985

Catalogue 54-210 (Annuel 1985 162 pp) ISSN 0225-1507
 \$42.00 Canada, \$43.00 autres pays.

Référez-vous à la page 13 pour commander.

July 1986
 5-3509-576

Juillet 1986
 5-3509-576

Figure 1**Cargo Tonnage Handled at Canadian Ports 1980-1985****Tonnage de la cargaison manutentionnée dans les ports canadiens, 1980-1985**

According to 1985 preliminary results shown in Figure 1, cargo tonnage handled at Canadian ports in coastwise and international seaborne shipping dropped 4.5% relative to 1984. At 327.5 million tonnes, the 1985 level is 3.8% below the average for the previous five year period (i.e., 1980-84).

The drop in 1985 over 1984 can be attributed mainly to lower activity in coastwise shipping. While international cargo tonnage remained virtually unchanged over 1984, coastwise shipping decreased about 10%.

In 1985, the relative share of coastwise cargo traffic posted a two-year decline to 38% of the total tonnage handled at Canadian ports; as illustrated in Figure 2, this is almost 6 percentage points below the relative share registered in 1980 and 1983. In comparison international cargo accounted for 62%, its largest share in the period 1980-1985. During this period, the relative importance of international cargo loaded has increased in comparison with international unloadings. Cargo loadings, as a share of the total, rose from 38% in 1980 to 44% in 1985; the share of cargo unloadings at 18% in 1985 is unchanged from 1980 although the intervening years saw some fluctuations.

D'après les données préliminaires de 1985 présentées à la figure 1, le tonnage de la cargaison manutentionnée aux ports canadiens au titre du transport maritime international et du cabotage a diminué de 4.5% par rapport à 1984. Avec 327.5 millions de tonnes, 1985 est 3.8% en dessous de la moyenne des cinq dernières années (1980-1984).

La baisse de 1985 versus 1984 est attribuable surtout à la baisse de l'activité dans le cabotage. Le tonnage de la cargaison internationale est demeurée presque inchangée par rapport à 1984, tandis que celui du cabotage a diminué d'à peu près 10%.

Après deux baisses annuelles consécutives, l'apport du cabotage au point de vue de la cargaison manutentionnée dans les ports canadiens est tombé à 38% en 1985, tel qu'indiqué dans la figure 2; ceci est 6 points en dessous du niveau déjà enregistré en 1980 et 1983. Par comparaison, la cargaison internationale était à 62%, le plus haut niveau entre 1980-1985. Durant cette période, l'importance relative des chargements de la cargaison internationale a augmenté par rapport aux déchargements. La part des chargements a augmenté de 38% du total en 1980 à 44% en 1985. Malgré une certaine fluctuation durant la période 1980-1985, l'apport de la cargaison déchargée est demeuré le même en 1985 qu'en 1980, soit 18%.

Figure 2. Distribution of Cargo Handled, by Sector, 1980-1985
Répartition, par secteur, de la cargaison manutentionnée, 1980-1985

<u>Sector/Secteur</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
				%		
Coastwise/Cabotage	44	40	43	44	40	38
Loaded/Chargée						
International	56 {	60 {	57 {	56 {	60 {	62 {
Unloaded/Déchargée	18	19	16	15	18	18
	38	41	41	41	42	44

Figure 3 illustrates the relative importance of the principal commodities handled in coastwise shipping in 1985 while Figure 4 highlights the fluctuations in the cargo tonnage of the top three commodities since 1980.

In 1985, the three principal commodities (wheat, logs and bolts and fuel oil) accounted for 44% of total cargo handled in coastwise shipping. Tonnes of wheat handled in 1985 decreased almost 23% from its peak in 1984; in contrast, logs and bolts, following a steady decline since 1980, increased almost 15% between 1984 and 1985. Fuel oil, however, has decreased in every year since 1980.

La figure 3 démontre l'importance relative des principaux produits manutentionnés au titre du cabotage en 1985, tandis que la figure 4 met en évidence les fluctuations du tonnage des trois principaux produits depuis 1980.

En 1985, les trois principaux produits (blé, billes et billots et mazout) représentaient 44% de la cargaison manutentionnée au titre du cabotage. Après avoir atteint son plus haut niveau en 1984, le tonnage manutentionné du blé a diminué d'à peu près 23%; par contre, les billes et billots ont enregistré une augmentation de 15% entre 1984 et 1985. Cependant, le mazout a décliné de façon constante depuis 1980.

Figure 3
Major Commodities Handled in Coastwise Shipping, 1985
Principaux produits au titre du cabotage, 1985

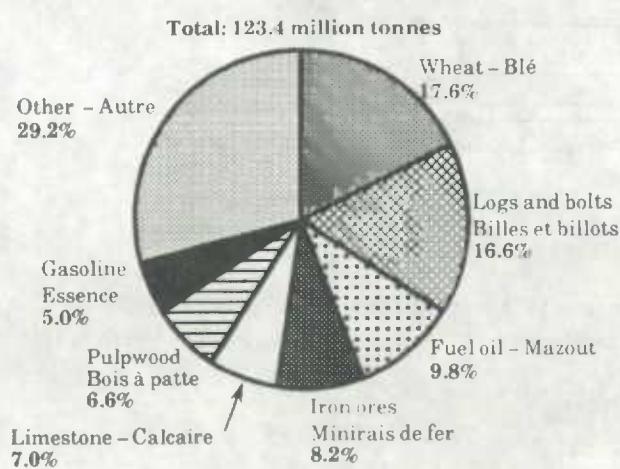
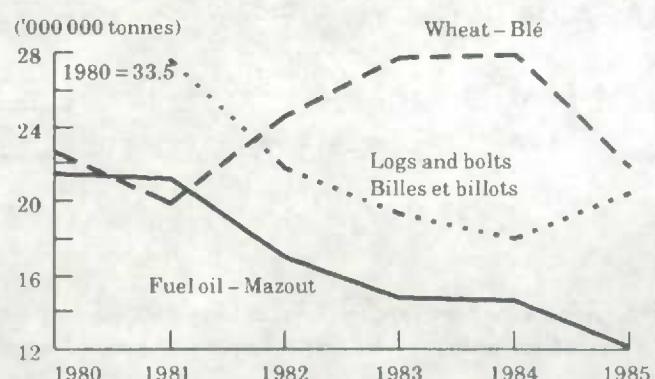


Figure 4
Top 3 Commodities Handled in Coastwise Shipping, 1980-85*
Les trois principaux produits manutentionnés au titre du cabotage, 1980-85*

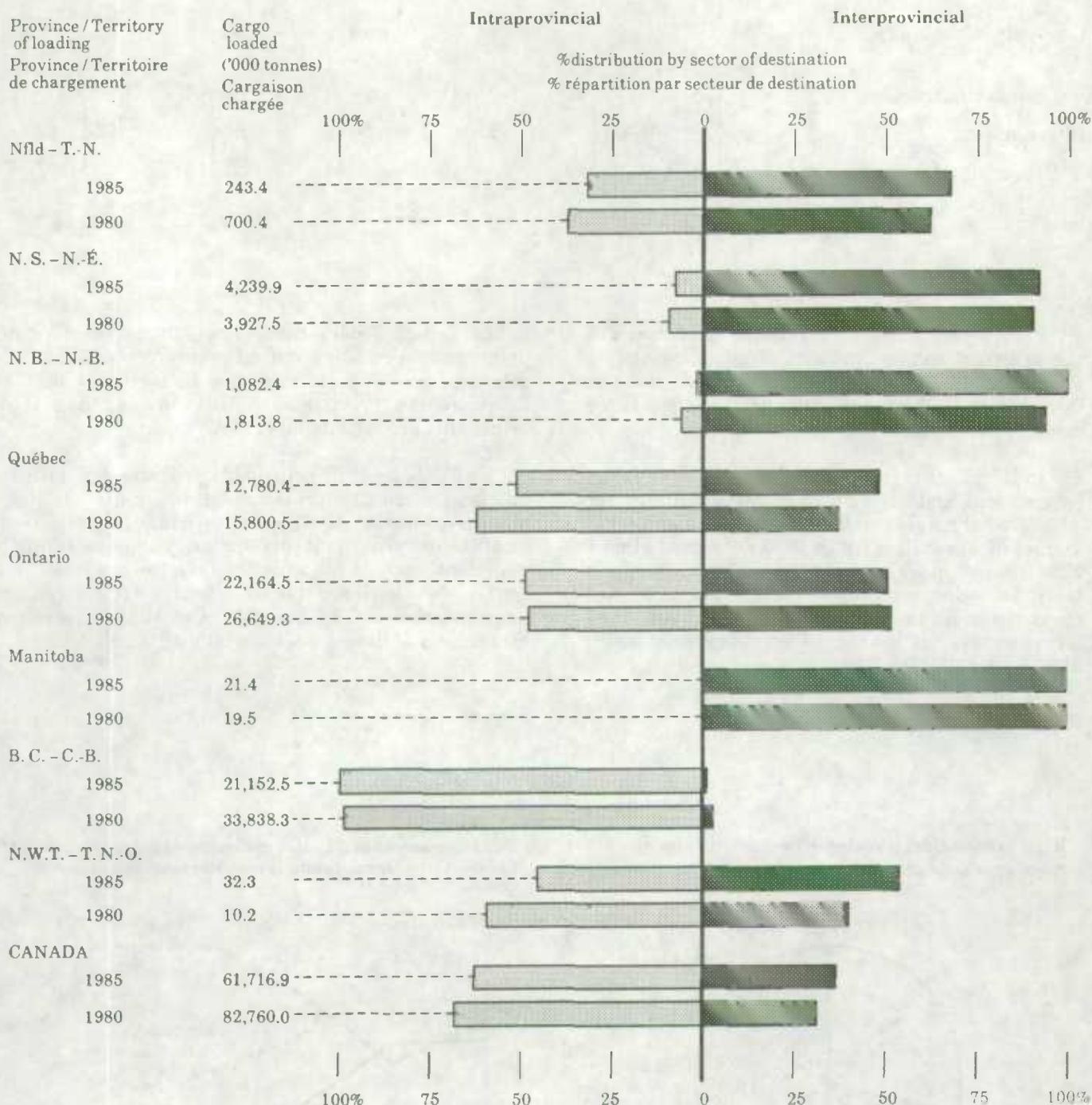


* ranking based on 1985 - selon le rang en 1985

Figure 5

Cargo Handled at Canadian Ports in Coastwise Shipping, Percentage Distribution by Province/Territory, 1985* vs 1980

Cargaison manutentionnée dans les ports canadiens au titre du cabotage, répartition en pourcentage par province / territoire 1985* vs 1980



* In term of survey coverage, there was no cargo loaded in-coastwise shipping in 1985 in Prince Edward Island and the Yukon.

*D'après l'univers de l'enquête il n'y avait pas de cargaison chargée au titre du cabotage à l'Île-du-Prince-Édouard et au Yukon en 1985.

Figure 5 depicts cargo movements in terms of "intraprovincial" and "interprovincial" split relative to the province (or territory) of origin. The chart demonstrates that cargo loaded in 1985 was lower than in 1980 in most provinces (increases occurred in Nova Scotia, Manitoba and the Northwest Territories). Generally, a greater percentage of cargo originating within each province was of an interprovincial nature in 1985 than in 1980; only Ontario and British Columbia saw a marginal shift in the opposite direction. In Québec, over 48% of the cargo loaded in that province in 1985 was destined for other provinces (compared to about 37% in 1980).

La figure 5 montre la distribution de la cargaison en pourcentage intraprovincial et interprovincial par rapport à la province ou territoire d'origine. D'après le graphique, la cargaison chargée en 1985 était moindre qu'en 1980 dans la plupart des provinces (sauf la Nouvelle-Écosse, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest). En général, le pourcentage de la cargaison chargée à destination interprovinciale était plus important en 1985 qu'en 1980 sauf pour deux provinces, l'Ontario et la Colombie-Britannique, où c'était l'inverse, c'est-à-dire, le pourcentage de la cargaison chargée à destination intraprovinciale était plus important. Au Québec, plus de 48% de la cargaison chargée en 1985 avait pour destination une autre province (ce chiffre était de 37% en 1980).

Figure 6
Major Commodities Loaded at Canadian Ports in International Shipping 1985
Principaux produits chargés dans les ports canadiens au titre du transport maritime international, 1985

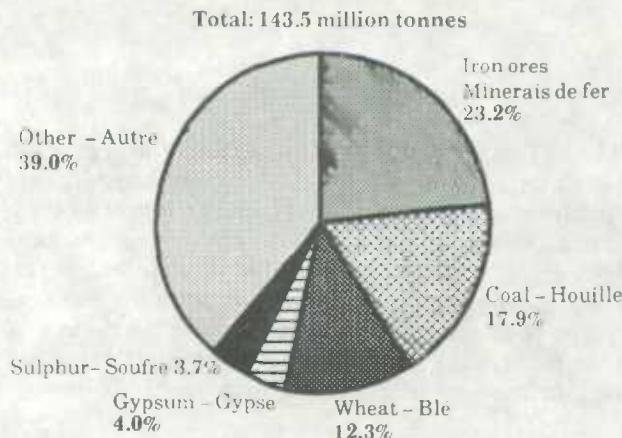
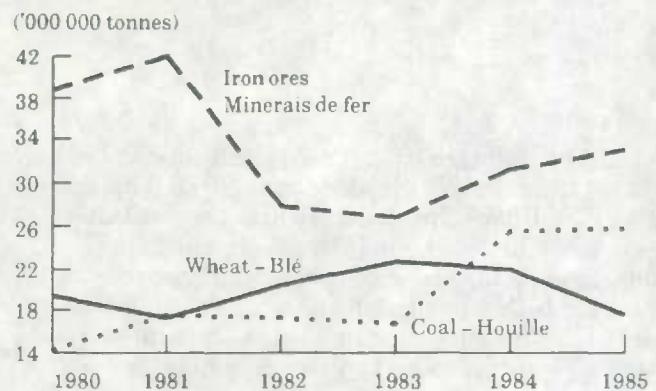


Figure 6 provides an indication of the relative importance of the principal commodities loaded at Canadian ports in 1985 in international shipping. The top three commodities (iron ores, coal and wheat) accounted for over 53% of the loaded tonnage. Figure 7 traces the level of activity related to these three commodities from 1980 to 1985. Following a substantial decline in 1982, iron ore stabilized in 1983 and increased in tonnage in both 1984 and 1985; though still the predominant commodity loaded, its relative share has dropped from about 27% in 1980 to slightly over 23% in 1985. Coal tonnage loaded remained virtually unchanged in 1985 following a 50% increase the previous year; in 1985 coal represented close to 18% of all international cargo loaded, up from 10% in 1980. Wheat tonnage dropped 20% in 1985 over the previous year, bringing its share of the total to just over 12%.

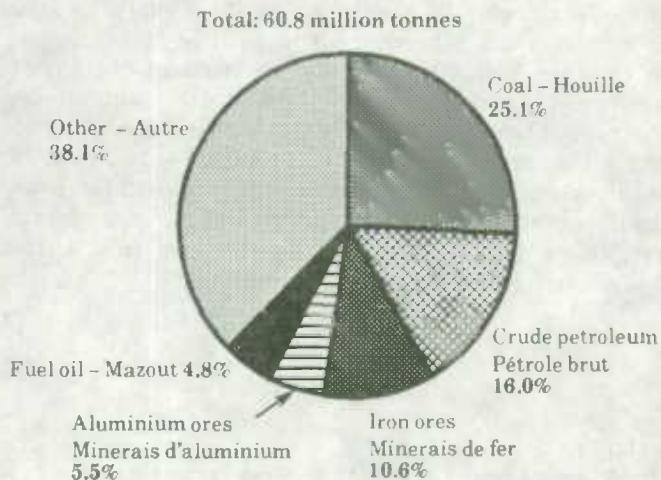
Figure 7
Top 3 Commodities Loaded at Canadian Ports in International Shipping, 1980-1985*
Les 3 principaux produits chargés dans les ports canadiens au titre du transport maritime international, 1980-1985*



* ranking based on 1985 – selon le rang en 1985

La figure 6 met en évidence l'importance des principaux produits chargés aux ports canadiens en 1985 au titre du transport international. Les trois principaux produits (le minerai de fer, la houille et le blé) représentaient plus de 53% du tonnage chargé. La figure 7 montre le niveau d'activité relié à ces trois produits de 1980 à 1985. Après une baisse importante en 1982, le tonnage du minerai de fer s'est stabilisé en 1983 et a augmenté en 1984 et en 1985. Même si le minerai de fer demeure le principal produit chargé, son apport au total chargé a baissé de 27% en 1980 à 23% en 1985. Les chargements de la houille sont presque inchangés en 1985 suite à l'augmentation de 50% l'année précédente. En 1985, la houille représentait presque 18% de tous les chargements internationaux, comparativement à 10% en 1980. Le tonnage du blé a baissé de 20% en 1985 versus 1984, baissant sa contribution au total à un peu plus de 12%.

Figure 8
Major Commodities Unloaded at Canadian ports in International Shipping 1985
Principaux produits déchargés dans les ports canadiens au titre du transport maritime international, 1985

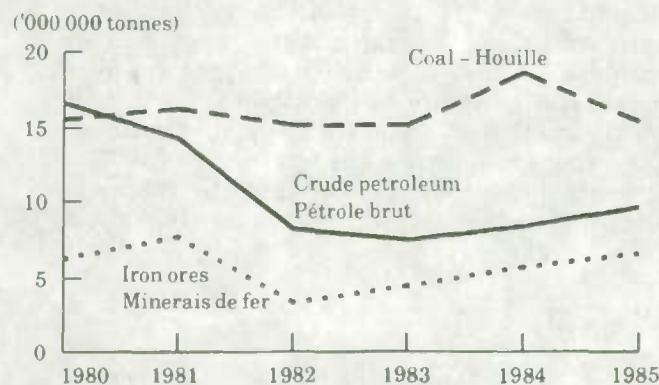


Although international cargo unloaded in 1985 was less than half the loaded tonnage (60.8 million vs 143.5 million) the structure and composition of these two sides of the industry were similar. Coal and iron ores ranked among the top three commodities for both loaded and unloaded cargo; in both cases the top three commodities accounted for about 53% of respective tonnage (see Figures 6 and 8).

While the same commodity (e.g., coal) may figure prominently for both loaded and unloaded cargo, geographical distinctions are, nevertheless, to be noted. In 1985, coal accounted for approximately 18% and 25% of cargo loaded and unloaded respectively. On an outbound basis, virtually all coal loaded was on the West Coast (principally the ports of Vancouver and Prince Rupert) and destined for South East Asia (mainly Japan and South Korea); inbound coal originated in the United States and was unloaded primarily in Great Lake ports.

According to Figure 9, tonnage unloaded for both coal and iron ores, was about the level in 1985 as in 1980. Unloaded tonnage of crude petroleum declined substantially from 1980 and 1983 and despite moderate increases in 1984 and 1985, the level of activity in 1985 was over 40% lower than in 1980; as a share of cargo unloaded, crude petroleum dropped from about 24% in 1980 to 16% in 1985.

Figure 9
Top 3 Commodities Unloaded at Canadian Ports in International Shipping, 1980-1985*
Les 3 principaux produits déchargés dans les ports canadiens au titre du transport maritime international, 1980-1985*



* ranking based on 1985 - selon le rang en 1985

Même si les déchargements internationaux en 1985 représentaient moins que la moitié des chargements (60.8 millions vs 143.5 millions) la structure et la composition de ces deux activités de l'industrie étaient similaires. La houille et le minerai de fer étaient parmi les trois principaux produits autant pour les chargements que pour les déchargements. Dans les deux cas, les trois principaux produits représentaient environ 53% de leur tonnage respectif (voir figures 6 et 8).

Malgré la similitude des produits dans les chargements et déchargements, des différences géographiques sont à noter. En 1985, la houille représentait approximativement 18% de la cargaison chargée et 25% de celle déchargée. En ce qui a trait aux envoies, presque toute la houille était chargée sur la Côte Ouest (surtout au Port de Vancouver et de Prince Rupert) et envoyée en Asie Sud-Est (surtout le Japon et la Corée du Sud); cependant, la houille qui entre au Canada, est surtout originaire des États-Unis et est déchargée principalement dans les ports des Grands Lacs.

D'après la figure 9, les déchargements de la houille et du minerai de fer sont restés inchangés en 1985 par rapport à 1980. Le tonnage déchargé du pétrole brut a diminué substantiellement entre 1980 et 1983 et, malgré des augmentations moyennes en 1984 et en 1985, le niveau d'activité en 1985 était 40% plus bas qu'en 1980. Le pétrole brut a baissé son apport aux déchargements passant de 24% en 1980 à 16% en 1985.

Figure 10

Cargo Unloaded at Canadian Ports in International Shipping, Principal Regions of Origin, 1985
Cargaison déchargée dans les ports canadiens au titre du transport maritime international
selon la région d'origine, 1985

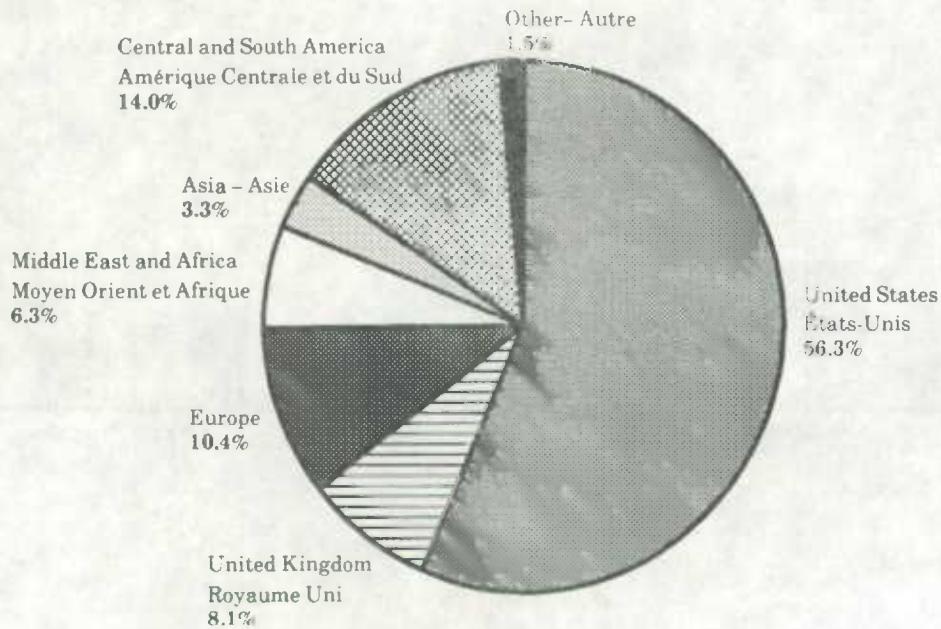


Figure 11

Cargo Loaded at Canadian Ports in International Shipping, Principal Regions of Destination, 1985
Cargaison chargée dans les ports canadiens au titre du transport maritime international
selon la région de destination, 1985

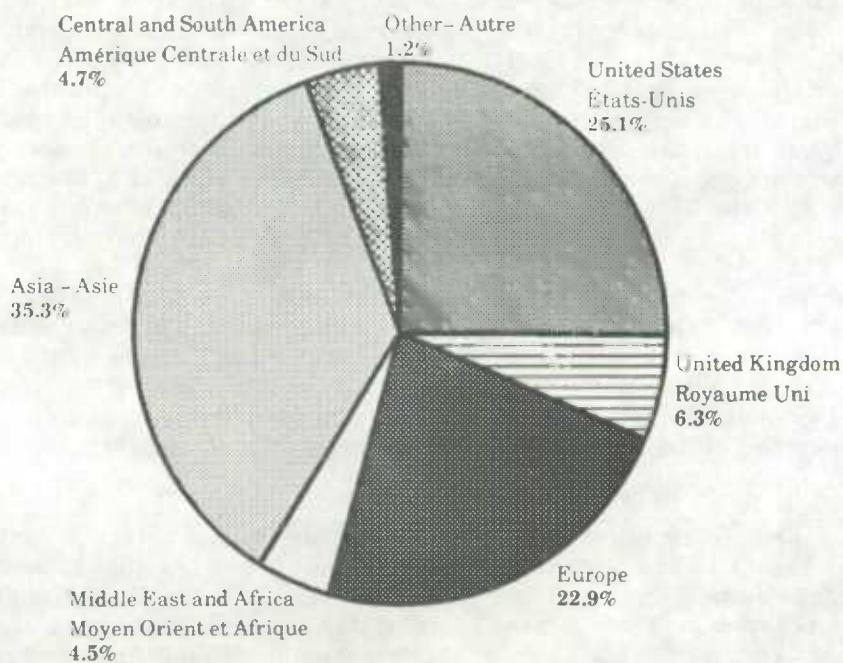
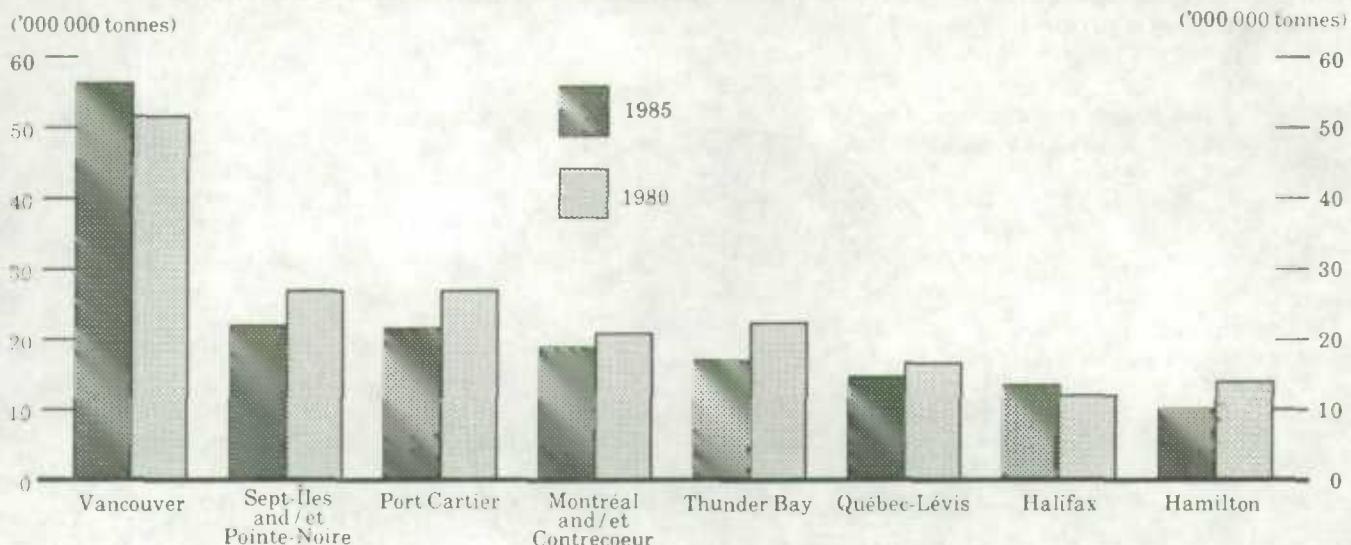


Figure 12**Cargo Tonnage Handled at Major Canadian Ports, 1985 vs 1980****Tonnage de la cargaison manutentionnée dans les principaux ports canadiens, 1985 vs 1980**

Figures 10 and 11 depict the principal regions of origin/destination for international cargo handled at Canadian ports in 1985.

Figure 10 indicates that over 56% of cargo unloaded at Canadian ports in 1985 originated in the United States – roughly the same proportion as in 1980. Central and South America, Europe and the United Kingdom constitute the regions of origin for about 14%, 10% and 8%, respectively, of inbound cargo. According to Figure 11, over 35% of cargo loaded at Canadian ports in 1985 was destined for Asian countries; the corresponding figure for 1980 was slightly less than 28%. The United States and Europe were two other principal markets, accounting for 25% and 23% of tonnage loaded in 1985, respectively.

Figure 12 compares the level of activity at major Canadian ports, for coastwise and international seaborne shipping, in 1985 with that of 1980. While the ranking of the ports has changed little between 1980 and 1985, only two of the eight ports shown here registered an increase in cargo handled, namely Vancouver and Halifax.

Containerization is of increasing interest to the transportation industry. Figure 13 indicates that while containerized cargo is but marginal in coastwise shipping, it represents a moderate though increasing share of international cargo handled at Canadian ports.

Les figures 10 et 11 séparent les principales régions d'origine et de destination au titre de la cargaison internationale manutentionnée aux ports canadiens en 1985.

La figure 10 montre que, plus de 56% de la cargaison déchargée aux ports canadiens en 1985, a pour origine les États-Unis – à peu près la même proportion qu'en 1980. La cargaison venant des régions de l'amérique du Sud et le l'amérique centrale, de l'Europe et du Royaume-Uni représente, à peu près, 14%, 10% et 8%, respectivement du total déchargé au pays. D'après la figure 11, plus de 35% de la cargaison chargée aux ports canadiens en 1985 est dirigée vers les pays asiatiques; le chiffre correspondant en 1980 était légèrement inférieur à 28%. Les États-Unis et l'Europe étaient les deux principales destinations, représentant 25% et 23% respectivement des chargements de 1985.

La figure 12 compare le niveau d'activité de 1980 à 1985, aux principaux ports canadiens pour le cabotage et le transport maritime international. Le rang des huit principaux ports a légèrement changé entre 1980 et 1985, cependant parmi ces huit ports, seulement deux ont enregistré une augmentation, soit Vancouver et Halifax.

Comme, l'intérêt porté à la conteneurisation est de plus en plus grand, la figure 13 montre que, dans le cas du cabotage, la cargaison conteneurisée est presque inexisteante, tandis que, dans le cas du transport international, on note une progression lente mais constante à travers les années.

Figure 13. Percentage of Containerization of Cargo Tonnage Handled in Coastwise and International Shipping, 1980-1985
Pourcentage de la cargaison conteneurisée au titre du cabotage et du transport maritime international, 1980-1985

Year <u>Année</u>	Coastwise <u>Cabotage</u>	International <u>International</u>
1980	n.a.	3.4%
1981	n.a.	3.5%
1982	n.a.	3.7%
1983	0.5%	4.2%
1984	0.4%	4.2%
1985	0.5%	4.5%

Figure 14
Containerized Cargo Handled in International Shipping – Principal Canadian Ports, 1985 vs 1980
Cargaison conteneurisée manutentionnée au titre du transport maritime International – Principaux ports canadiens, 1985 vs 1980

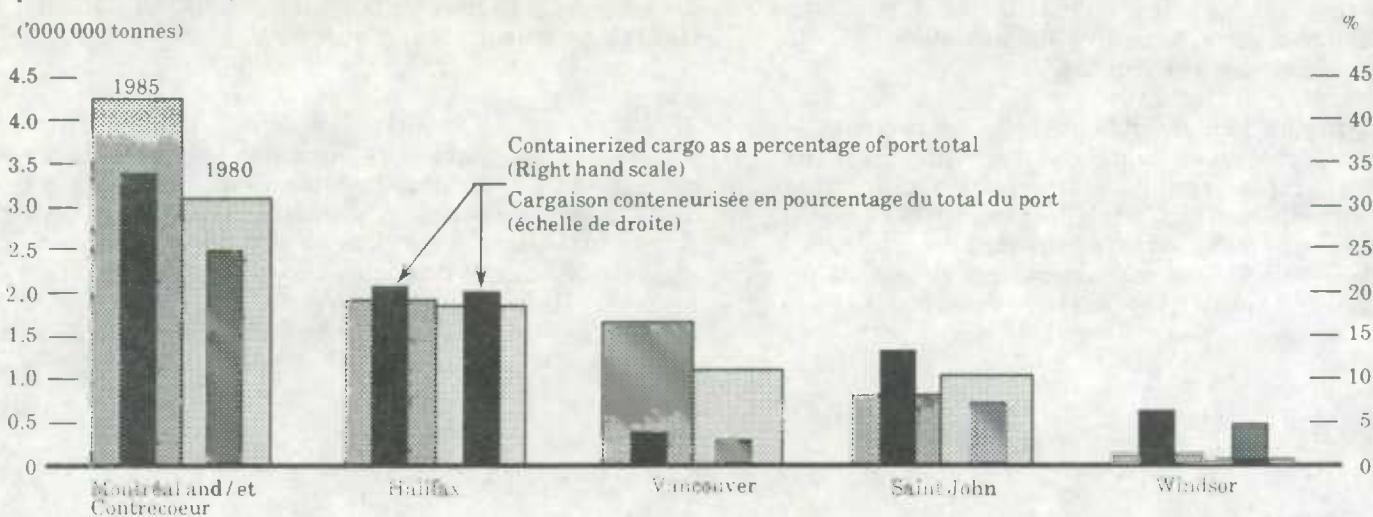
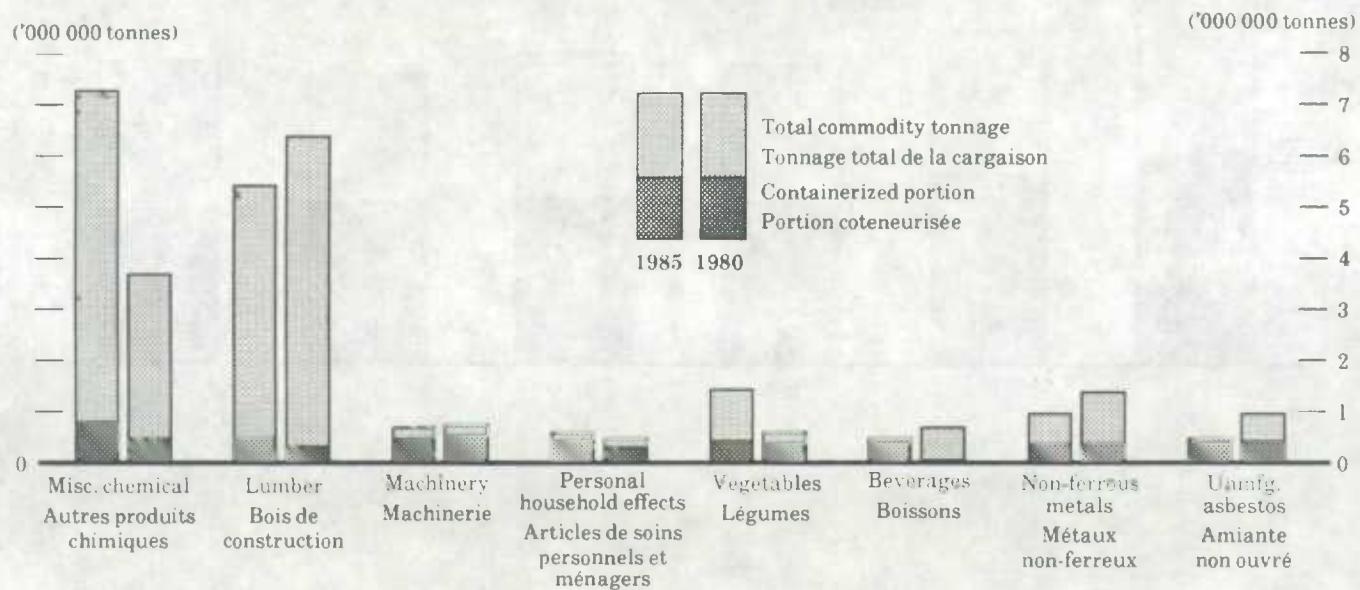


Figure 15
Principal Commodities Transported in Containers in International Shipping at Canadian Ports, 1985 vs 1980
Principaux produits transportés en conteneurs au titre du transport maritime International dans les ports canadiens, 1985 vs 1980



Figures 14 and 15 highlight the importance of containers in terms of port and commodity dimensions.

In 1985, over 4 million tonnes of containerized cargo were handled at the port of Montréal. This represents an increase of more than 37% relative to 1980; during the same period, total tonnage of all cargo (inclusive of containerized cargo) dropped about 9% as illustrated in figure 12.

The relative importance of containers varies widely at the principal ports. Figure 14 indicates that while containerized cargo accounted for close to 33% of cargo handled at Montréal in 1985, less than 4% of cargo handled at Vancouver in that year was in containers. Figure 14 also shows that containerized cargo as a proportion of respective port total has increased at most principal Canadian ports between 1980 and 1985 – Halifax remained stable at about 20%.

Figure 15 highlights the principal commodities transported in containers and provides an indication of the degree of containerization within these commodities. Thus, while less than 10% of lumber and sawn timber were transported in containers in 1985, over 70% of machinery and almost all personal and household goods were containerized.

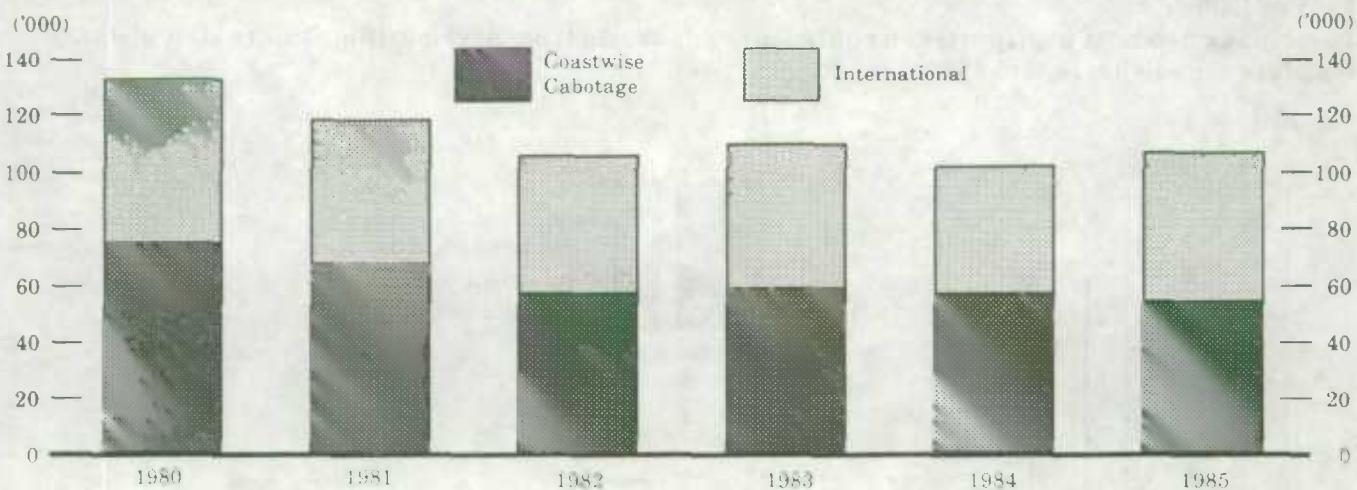
Les figures 14 et 15 mettent en évidence l'importance des conteneurs dans les ports et parmi les produits.

En 1985, plus de 4 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont été manutentionnées au port de Montréal. Ceci représente une augmentation de plus de 37% en comparaison avec 1980. Pour la même période, la cargaison totale manutentionnée à Montréal (incluant la cargaison conteneurisée) a baissé de près de 9%, tel qu'indiqué par la figure 12.

L'importance de la cargaison conteneurisée varie énormément dans les principaux ports. La figure 14 montre que, en 1985, même si à Montréal 33% du total manutentionné était conteneurisé, à Vancouver moins que 4% l'était. La figure 14 montre aussi que la cargaison conteneurisée, en tant que partie du total manutentionné au port, a augmenté entre 1980 et 1985 dans à peux près tous les ports importants au Canada; Halifax est demeuré stable avec 20%.

La figure 15 montre les principaux produits transportés par conteneurs ainsi que leur importance par rapport à leur tonnage total. Seulement 10% du tonnage total du bois de construction et de sciage était conteneurisé, tandis que plus de 70% de la machinerie et presque tous les articles de soins personnels et ménagers étaient conteneurisés.

Figure 16
Number of Vessel Movements at Canadian Ports, 1980-1985
Nombre de mouvements de navires dans les ports canadiens, 1980-1985



The total number of vessel movements at Canadian ports increased slightly over 4% from 1984 to 1985. On a sector basis, coastwise movements were almost 6% lower in 1985 compared to a year earlier; international movements, however, increased by about 17% from 1984 to 1985. Figure 16 indicates that the sectoral distribution of movements has changed since 1980. While coastwise activity represented over 57% of total movements in 1980, its share in 1985 had dropped to about 51%.

Figure 17 provides an indication of the share of traffic and capacity (net register tonnes NRT) in international shipping at Canadian ports according to vessel flag. Canadian registered vessels continued to dominate in 1985 although their share of cargo handled was about 3 percentage points below that in 1980; similarly, their share of total NRT dropped from almost 18% in 1980 to just over 15% in 1985.

The share of Greek registered vessels in 1985 for both capacity and cargo tonnage was less than half that in 1980, while ships flying the Panamanian flag increased their share in both these categories about threefold.

Le nombre total des mouvements de navires a augmenté un peu au dessus de 4% de 1984 à 1985. Les mouvements du cabotage ont diminué de 6%, en 1985, par rapport à l'année précédente; cependant, les mouvements internationaux ont augmenté de presque 17%. La figure 16 montre que les mouvements de navires selon le secteur d'activité a changé depuis 1980. Les mouvements dû au cabotage représentaient plus de 57% du total en 1980, tandis qu'en 1985, ce chiffre a baissé à environ 51%.

La figure 17 indique la part de l'activité des navires ainsi que leur capacité (jauge nette au registre JNR) selon la nationalité du navire au titre du transport international aux ports canadiens. Les navires canadiens ont continué à dominer en 1985 malgré que leur apport à la cargaison manutentionnée était de 3 points de moins qu'en 1980. De même, leur part du total JNR a baissé passant de 18% en 1980 à 15% en 1985.

La part des navires grecs en 1985 a diminué de presque de moitié par rapport à 1980 en terme de capacité et de tonnage. Par contre, les navires battant pavillon Panaméen ont presque triplé leur part.

**FIGURE 17. Vessel Capacity and Operating Indicators by Nationality of Ships
Indicateurs opérationnels et capacité du navire selon la nationalité**

Flag of Ship	Number of movements		% of total NRT		% cargo tonnes		Nationalité du navire	
	Nombre de mouvements		% du JNR total		% cargaison			
	1985	1980	1985	1980	1985	1980		
Canada	19 451	22 795	15.1	17.6	21.0	24.4	Canada	
United States	10 180	9 218	3.6	4.0	2.7	3.5	États-Unis	
Panama	3 497	1 789	10.1	3.5	11.8	3.7	Panama	
Liberia	3 221	3 369	13.4	13.5	15.2	17.4	Libéria	
Japan	1 583	1 700	11.9	11.9	10.3	7.2	Japon	
Greece	1 500	3 655	4.9	11.1	5.3	10.7	Grèce	
United Kingdom	1 295	3 234	5.2	8.8	4.7	7.9	Royaume Uni	
Norway	1 103	1 503	4.2	5.0	3.4	4.9	Norvège	
France	1 063	1 370	1.1	1.4	0.7	1.3	France	
Germany West	964	979	2.8	3.4	1.2	1.8	Allemagne de l'Ouest	
Others	9 012	8 174	28.0	19.8	23.5	17.2	Autres	
Grand Total	52 869	57 786	100.0	100.0	100.0	100.0	Grand Total	

MARINE TRANSPORT SURVEYS – Notes

COASTWISE SHIPPING

Coastwise shipping relates to the carriage of goods between Canadian ports in Canadian coastal waters, the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway. This activity is alternatively described as "domestic" since no foreign freight is handled in coastwise shipping.

The information on coastwise shipping is collected by means of the **S.1 Domestic Shipping Report** and the **S.4 Towboat and Ferry Operators Shipping Report**; these reporting forms are completed by agents or operators of vessels and forwarded to Statistics Canada for editing, compilation and processing. These shipping reports provide details on the port, the vessel and the cargo transported.

Excluded from the survey universe are (i) cargo vessels under 15 net register tons, (ii) tugs and other vessels under 15 gross register tons (iii) Canadian naval or fishing vessels and (iv) ballast movements for towboat and ferry operators on the West Coast who report on the S.4 report.

INTERNATIONAL SEABORNE SHIPPING

The Marine International Freight Origin/Destination Survey provides statistics, in aggregate and in detail, on ship operations, traffic patterns and cargo movements at Canadian ports in international trade.

International vessel traffic and origin and destination commodity statistics are compiled from data collected on the A6 General Declaration and cargo reports supplied to Statistics Canada by Revenue Canada, Customs and Excise. The A6 General Declaration provides such information as name and nationality of vessel, net and gross register tonnage, next/last port of call, and cargo particulars such as type of cargo, tonnage loaded or unloaded, and handling port. The cargo report provides information on the foreign port of loading or unloading, the commodity and whether the cargo was containerized or not.

ENQUÊTE SUR LE TRANSPORT MARITIME – Notes

CABOTAGE

Le cabotage porte sur le transport maritime de marchandises dans les eaux cotières canadiennes, les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent. On parle également du cabotage pour désigner la navigation nationale ou domestique.

Les renseignements relatifs à la navigation nationale sont recueillis au moyen des formules **S.1 Rapport sur la navigation en eaux intérieures** et **S.4 Exploitants de remorqueurs et de traversiers**; ces formules sont remplies par les agents ou exploitants de navires et transmises à Statistique Canada en vue du contrôle du rassemblement et du traitement des données.

Exclus de l'univers de l'enquête sont les suivants: (i) les cargos d'une jauge nette ou registre inférieur à 15 tonneaux (ii) les remorques ou autres navires d'une jauge nette au registre inférieure à 15 tonneaux (iii) les navires de la Marine Canadienne et les bateaux de pêche et (iv) les mouvements de navire allège pour les exploitants de chalands et de bacs sur la côte ouest qui complètent une formule S.4.

TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

L'enquête sur l'origine et la destination des marchandises au titre du transport maritime international fournit des statistiques globales et détaillées sur les opérations de navigation, les mouvements de navires et le tonnage des marchandises manutentionnées dans les ports Canadiens.

Les statistiques sur le trafic maritime international et l'origine et la destination des marchandises sont établies à partir des données recueillies sur la Déclaration générale A6 et les rapports sur la cargaison que Revenue Canada, Douanes et Accise, envoie à Statistique Canada. La Déclaration générale A6 fournit notamment les renseignements suivants: le nom et la nationalité du navire, la jauge nette et brute au registre, le prochain/dernier port d'escale, ainsi que des renseignements comme le genre de marchandises, le nombre de tonnes chargées ou déchargées et le port de manutention. Le rapport sur la cargaison fournit des renseignements sur le port étranger de chargement ou de décharge et sur la nature de la cargaison et indique, en outre, si celle-ci est ou non conteneurisée.

Excluded from the survey universe are (i) fishing vessels of both Canadian or foreign registry, (ii) maintenance and service vessels such as icebreakers, (iii) research vessels and (iv) other non-commercial vessels such as hospital ships.

It should be noted that since port statistics also include transhipped cargo (i.e., foreign cargo handled at a Canadian port en route to a port in a foreign country by water), loadings and unloadings do not necessarily represent exports and imports, respectively, at a particular port.

Exclus de l'univers de l'enquête sont: (i) les bateaux de pêche immatriculés au Canada ou à l'étranger, (ii) les navires d'entretien et de service comme les brise-glace, (iii) les navires de recherche et (iv) les autres navires non commerciaux comme les navires hopitaux.

On devrait noter que puisque les données statistiques portuaires comprennent les marchandises transbordées par eau (c.-à-d la cargaison étrangère manutentionnée à un port canadien en route vers un port étranger), les chargements et les déchargements ne devraient pas être confondus avec les importations et les exportations d'un port en particulier.

Note on Data Limitations

In considering the results presented in this bulletin, users are advised to note that Coastwise and International data are compiled from different sources. Some limitations in comparability or completeness may result from differences in coverage and reporting formats between surveys and over time. For detailed information, please see introduction to survey publications noted below:

**International Seaborne Shipping Statistics
(Catalogue 54-209)**

**Coastwise Shipping Statistics
(Catalogue 54-210)**

Note sur les limites des données

En ce qui concerne les statistiques présentées dans ce bulletin, les utilisateurs sont priés de noter que les données sur le cabotage et le transport maritime international proviennent de sources distinctes. Les différences dans les univers d'enquête et dans les rapports peuvent influer sur l'intégralité des données et la comparabilité d'une période à une autre ainsi que d'une enquête à l'autre. Pour plus de détails, veuillez vous référer à l'introduction des publications suivantes:

**Statistiques du transport maritime international
(catalogue 54-209)**

**Statistiques du cabotage
(catalogue 54-210)**

SUPPLEMENTARY TABULATIONS

In addition to these publications, a number of supplementary tabulations are also available to meet the needs of more specialized users. Please contact the staff of the Marine Transport Unit, Transportation Division (613-990-8696) for additional information.

E. Di Sanza
Head, Marine Transport Unit

J. Bustros
Marine International Statistical Program

G. Lévesque
Coastwise Shipping

Inquiries regarding subscriptions or the purchase of copies in stock can be directed to Publications Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, Canada K1A 0T6 (613-993-7276).

TABLEAUX ADDITIONNELS

En plus des publications, des tableaux additionnels sont aussi disponibles pour satisfaire les besoins particuliers des utilisateurs. Pour plus d'information, veuillez communiquer avec le personnel de la Section maritime, division des transports (613-990-8696).

E. Di Sanza
Chef, section du transport maritime

J. Bustros
Transport maritime international

G. Lévesque
Cabotage

Les requêtes concernant l'abonnement ou l'achat des publications peuvent être adressées à Ventes et Services de Publications, Statistiques Canada, Ottawa, Canada K1A 0T6, (613-993-7276).

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA



1010528016