



Service Bulletin

Surface and Marine Transport

Transportation Division

Price: Canada: \$9.40 per issue, \$75.00 annually
 United States: US\$11.15 per issue, US\$90.00 annually
 Other Countries: US\$13.15 per issue, US\$105.00 annually

To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Vol. 6, No. 5

Preliminary International and Domestic Shipping Statistics: January to June, 1989

This marks the first time in recent years that Statistics Canada has published sub-annual statistics for shipping activity at Canadian ports. This service bulletin will be the primary vehicle for dissemination of quarterly data, in addition to custom tabulations regularly available for marine data. **Shipping in Canada** (Catalogue 54-205) will continue to be the primary vehicle for disseminating annual shipping data.

In this service bulletin, data are presented for the first six months of 1989, with comparable information for 1988.

Highlights

- Total cargo tonnage handled at Canadian ports for the first six months of 1989 was 10% lower than for the same time period in 1988.
- A poor 1988 grain harvest was the major contributing factor in a 71% drop in domestic grain shipments in the first half of 1989.

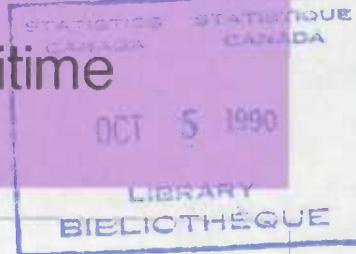
October 1990

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of the Minister of Supply and Services Canada.

Bulletin de service

Transports terrestre et maritime

Division des transports



Prix: Canada: 9,40 \$ l'exemplaire, 75 \$ par année
 États-Unis: 11,15 \$ US l'exemplaire, 90 \$ US par année
 Autres pays: 13,15 \$ US l'exemplaire, 105 \$ US par année

Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 6 n° 5

Statistiques préliminaires sur le transport maritime intérieur et international: de janvier à juin 1989

Statistique Canada publie pour la première fois depuis quelques années les statistiques infra-annuelles sur le trafic maritime dans les ports canadiens. Ce bulletin de service sera le principal outil de diffusion des données trimestrielles, sans oublier les totalisations personnalisées qui sont régulièrement disponibles sur le transport maritime. La publication **Le Transport maritime au Canada** (n° 54-205 au catalogue) continuera d'être le principal outil de diffusion des données annuelles sur le transport maritime.

Le présent bulletin fournit des données pour les six premiers mois de 1989 et des données comparables pour 1988.

Faits saillants

- Le tonnage total de marchandises manutentionnées dans les ports canadiens au cours des six premiers mois de 1989 était de 10 % inférieur au tonnage enregistré à la même période en 1988.
- La pénurie des récoltes de céréales en 1988 a été le facteur déterminant de la baisse de 71 % des expéditions nationales de céréales au cours de la première moitié de 1989.

Octobre 1990

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des Approvisionnements et Services Canada.

- Coal, iron ore and crude petroleum were the principal commodities involved in international shipping, accounting for 44% of cargo tonnage handled.
- Close to half of international cargo (46%) unloaded at Canadian ports originated in the United States, while Asia and Oceania was the principal destination (38%) for outbound cargo.
- The use of containers at major Canadian ports declined slightly from the first half of 1988. However, containerized tonnage at Halifax rose in the first half of 1989.

Domestic and International Shipping, January-June, 1989

Overview

Total cargo tonnage handled at Canadian ports decreased by 10% from the first half of 1988. A total of 160.1 million tonnes were handled in the first half of 1989, 68% of which was international cargo, and 32% domestic.

International shipping was down 7% from the same period in 1988, and domestic tonnage fell by 17%. Significantly lower grain shipments in both sectors contributed to this decline.

Vancouver remained the leading port in terms of overall cargo volume. Montréal/Contrecoeur retained its position as the number one Canadian container port, despite having registered a drop in containerized tonnage in the first half of 1989.

Domestic Shipping

Tonnage handled in domestic shipping in the first six months of 1989 totalled 52.0 million tonnes, a drop of 17% from the first half of 1988. This decline, attributed mainly to lower grain shipments, affected primarily the traditional grain handling ports, such as Thunder Bay (down 52% from 1988), Port-Cartier (down 41%) and Québec/Lévis (down 40%).

However, not all commodities fared as poorly. Favourable logging conditions on the west coast in early 1989 contributed to a rise in tonnage of forest products over the first six months (see Figure 1). Logs and bolts reached 9.6 million tonnes, nearly all of which was handled at Pacific coast ports. Pulpwood became the second most important commodity, at 6.6 million tonnes for the same period.

Wheat and iron ore, also traditional top commodities, fared differently in the first half of 1989. Wheat shipments were significantly lower as a result of a poor

- La houille, le minerai de fer et le pétrole brut ont été les principales marchandises manutentionnées au titre du transport maritime international, représentant 44 % du fret manutentionné.
- Près de la moitié du fret international (46 %) déchargé dans les ports canadiens provenait des États-Unis. Environ 38 % du fret chargé au Canada était destiné à des pays de l'Asie et de l'Océanie.
- L'utilisation de conteneurs dans les principaux ports canadiens a diminué légèrement par rapport à la première moitié de 1988. Toutefois, Halifax a enregistré une hausse du tonnage conteneurisé au cours de la première moitié de 1989.

Transport maritime intérieur et international, de janvier à juin 1989

Aperçu

Le tonnage total des marchandises manutentionnées dans les ports canadiens a diminué de 10 % par rapport à la première moitié de 1988. Au total, 160.1 millions de tonnes ont été manutentionnées au cours de la première moitié de 1989, dont 68 % au titre du transport international, et 32 %, à celui du transport intérieur.

Le tonnage du fret international a baissé de 7 % par rapport à la même période en 1988, et le tonnage du fret intérieur, de 17 %. Cette baisse est attribuable à l'importante diminution du nombre d'expéditions de céréales à ces deux niveaux.

Vancouver demeure le premier port quant au tonnage global. Le port de Montréal/Contrecoeur est demeuré le premier port canadien de manutention de conteneurs, même s'il a enregistré une baisse du fret conteneurisé au cours de la première moitié de 1989.

Transport maritime intérieur

Le tonnage manutentionné au titre du transport maritime intérieur, au cours des six premiers mois de 1989, s'est chiffré à 52.0 millions de tonnes, en baisse de 17 % par rapport à la première moitié de 1988. Cette baisse, principalement attribuable à la réduction du nombre d'expéditions de céréales, a touché surtout les ports qui manutentionnent généralement les céréales tels que Thunder Bay (-52 % par rapport à 1988), Port-Cartier (-41 %) and Québec/Lévis (-40 %).

Toutes les marchandises n'ont cependant pas connu le même sort. Grâce à des conditions favorables pour la transformation du bois sur la côte ouest au début de 1989, on a observé une hausse du tonnage des produits forestiers au cours des six premiers mois (voir figure 1). Le tonnage des billes et des billots s'est chiffré à 9.6 millions de tonnes, presque tout le tonnage ayant été manutentionné dans les ports de la côte du Pacifique. Le bois à pâte a occupé la deuxième place avec 6.6 millions de tonnes pour la même période.

Au cours de la première moitié de 1989, les résultats enregistrés n'ont pas été les mêmes pour le blé et le minerai de fer, qui occupent depuis toujours les premiers

harvest in 1988. Both Pacific and St. Lawrence River ports were affected. Iron ore shipments increased over the same period, to become the fourth most important commodity, behind fuel oil.

The nature of domestic shipping varies over the different Canadian shipping regions, as depicted in Figure 2. On the west coast, for example, shipping activity is virtually self-contained, since this area is practically isolated from other shipping regions of Canada. Virtually all of the crude wood products (100% of logs and bolts, 94% of pulpwood) shipped domestically are handled on the west coast. The St. Lawrence-Great Lakes waterways link a vast area spanning from Thunder Bay eastward to the Atlantic coast, with some seasonal limitations. Interregional activity is therefore more common among the three remaining shipping regions (In this instance, Arctic ports are tabulated with Atlantic, although individual port-level statistics can be extracted for the north).

Eastbound traffic is mainly grain bound for St. Lawrence River ports, for subsequent transfer to ocean-going vessels. In fact, all of the wheat loaded for domestic shipping departed from Great Lakes ports, and St. Lawrence River destinations accounted for 73% of wheat unloaded in early 1989. Westbound traffic includes iron ore bound from the lower St. Lawrence to Ontario smelters. The ports of Sept-Iles/Pointe-Noire and Port-Cartier accounted for over 80% of iron ore loaded for Canadian destinations. Great Lakes ports such as Hamilton and Sault Ste.-Marie offloaded just over three-quarters of this product, and as well as over 80% of domestic coal shipments in the first six months of 1989. Overall tonnage changes notwithstanding, these cargo traffic patterns are essentially the same as for the first half of 1988.

International Shipping

Foreign-bound cargo loaded at Canadian ports in the first six months of 1989 totalled 72.6 million tonnes, which represents a 15% drop from the same period in 1988 (see Figure 3). Raw materials continued to dominate overall traffic, with coal retaining the number one spot at 14.6 million tonnes, followed closely by iron ore at 14.3 million tonnes. Wheat tonnage slipped to 4.3 million tonnes, a decline of 63%, although shipments were expected to recover with the new crop year beginning in the second half of 1989.

Cargo loaded in Canada was destined primarily for Asia and Oceania (38%) and the United States (28%). These two regions receive primarily bulk cargoes, such as coal, iron ore and wheat, whereas Europe remains the principal market for containerized commodities. Montréal/Contrecoeur and Halifax are the major container ports in eastern Canada

rangs. Les expéditions de blé ont baissé considérablement à la suite de mauvaises récoltes en 1988. Cette baisse a touché les ports du Pacifique et du Saint-Laurent. Le nombre d'expéditions de minerai de fer a augmenté au cours de la même période, cette marchandise occupant la quatrième place après le mazout.

La nature des activités de transport maritime varie selon les régions du Canada, comme le montre la figure 2. Ainsi, sur la côte ouest, le transport maritime s'effectue pratiquement en vase clos, car la région est, à toutes fins pratiques, isolée des autres régions de transport maritime du Canada. Presque tout le tonnage de matières de bois brutes (100 % des billots et des billes, 94 % du bois à pâte) au titre du transport intérieur, a été manutenu sur la côte ouest. Les voies navigables du Saint-Laurent et des Grands Lacs forment une vaste région qui s'étend de Thunder Bay, à l'est, à la côte de l'Atlantique, malgré certaines limites saisonnières. Le transport interrégional est donc une pratique plus courante entre les trois autres régions d'activité. (Dans le cas qui nous préoccupe, les données sur les ports de l'Arctique sont regroupées avec celles des ports de l'Atlantique, bien que l'on puisse extraire des statistiques sur chaque port dans cette région du nord).

Les expéditions à destination de l'est contiennent principalement des céréales qui sont acheminées vers les ports du Saint-Laurent et qui seront transférées par la suite sur des navires de haute mer. En fait, tous les chargements de blé au titre du transport intérieur provenaient des ports des Grands Lacs; les ports du Saint-Laurent ont reçu 73 % des chargements de blé au début de 1989. Les expéditions à destination de l'ouest comprennent du minerai de fer et sont acheminées du bas Saint-Laurent vers les fonderies de l'Ontario. Les ports de Sept-Iles/Pointe-Noire et Port-Cartier, ont représenté plus que 80 % du minerai de fer chargé vers des régions du Canada. Plus des trois quarts de ces expéditions ont été déchargeées dans les ports des Grands Lacs tels que Hamilton et Sault-Sainte-Marie, de même que plus de 80 % des expéditions nationales de houille au cours des six premiers mois de 1989. Si on exclut les variations au niveau du tonnage global, le trafic de fret est essentiellement le même que pour la première moitié de 1988.

Transport maritime international

Le fret chargé dans les ports canadiens à destination de l'étranger au cours des six premiers mois de 1989 a représenté 72.6 millions de tonnes, en baisse de 15 % par rapport à la même période en 1988 (voir figure 3). Les matières brutes sont toujours en tête, la houille occupant le premier rang avec 14.6 millions de tonnes, suivie de près du minerai de fer avec 14.3 millions de tonnes. Le tonnage du blé a diminué pour s'établir à 4.3 millions de tonnes, en baisse de 63 %, bien qu'on s'attendait à une remontée en raison de la nouvelle campagne agricole commençant à la deuxième moitié de 1989.

Le fret chargé au Canada était principalement destiné à l'Asie et à l'Océanie (38 %) et aux États-Unis (28 %). Ces deux régions ont surtout reçu des marchandises en vrac telles que la houille, le minerai de fer et le blé. Pour sa part, l'Europe demeure le principal marché du fret conteneurisé. Montréal/Contrecoeur et Halifax, et

serving the European market, as well as Saint John, to a lesser extent. Vancouver is the principal container port on the west coast, serving mainly Far East destinations.

Inbound international cargo traditionally comprises the same principal commodities (see Figure 4), namely raw materials. This curious pattern can be explained by referring to Canada's economic geography. Specifically, much of Canada's heavy industry is located in the St. Lawrence-Great Lakes area, in close proximity to American sources of coal and iron ore. These commodities are therefore more economically brought into Ontario smelters from Ohio and Michigan, while Quebec iron ore and British Columbia coal are mined largely for export. Offshore crude petroleum is shipped to east coast refineries, while the west coast is supplied largely by truck and pipeline.

Cargo unloaded at Canadian ports in the first half of 1989 originated mainly in the United States, specifically the Great Lakes region, source of coal and iron ore to Canadian manufacturers. Europe (in particular the United Kingdom) is another major source of cargo bound for Canadian ports. Crude petroleum from the North Sea accounted for a significant amount of cargo tonnage inbound from Europe. Western Europe has traditionally been a major source of containerized cargo, largely semi-processed and finished goods, moving to Canada, through Montréal/Contrecoeur and Halifax. Total inbound container traffic amounted to 2.7 million tonnes in the first six months of 1989, a decline of 10% from early 1988, despite increases at Halifax and Saint John.

Figure 5 presents the major countries of origin (or destination) for cargo shipped to (from) Canadian ports in the first half of 1989.

Ports

Figure 6 presents total cargo tonnage handled at major Canadian ports in the first six months of 1989. The port ranking may be affected by the closure of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway for most of this period, since the bulk of the traffic in these regions moves in the latter half of the year.

Vancouver was Canada's top port in many respects. The leader by far in terms of overall tonnage, Vancouver accounted for over a third of international outbound tonnage from January to June, 1989, despite a decline of 20% in total cargo tonnes from 1988.

Sept-Îles/Pointe-Noire was a distant second with 10.1 million tonnes, which was primarily iron ore. International shipping dominated port activity in the first half, although there is generally considerable domestic activity once the Seaway opens.

Saint John dans une moindre mesure, sont les principaux ports de manutention de conteneurs dans l'est du Canada qui desservent le marché européen. Vancouver est le principal port de manutention de conteneurs de la côte ouest et il dessert principalement les régions de l'Extrême Orient.

Les expéditions internationales en arrivage comportent toujours les mêmes marchandises principales (voir figure 4), notamment des matières brutes. La géographie économique du Canada explique cette curieuse tendance. L'activité de l'industrie lourde se situe surtout dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs, tout près des sources américaines de houille et de minerai de fer. Ces marchandises sont donc acheminées, à des fins économiques, vers les fonderies de l'Ontario en provenance de l'Ohio et du Michigan, tandis que le minerai de fer du Québec et la houille de la Colombie-Britannique sont exploités principalement aux fins d'exportation. Le pétrole offshore est expédié aux raffineries de la côte est, tandis que le ravitaillement de la côte ouest se fait principalement par camion et pipelines.

Le fret déchargé dans les ports canadiens au cours de la première moitié de 1989 provenait surtout des États-Unis, plus particulièrement de la région des Grands Lacs, source de houille et de minerai de fer des fabricants canadiens. L'Europe (en particulier le Royaume-Uni) est un autre point de départ important du fret à destination du Canada. Le pétrole brut en provenance de la Mer du Nord a représenté une part importante du tonnage en provenance d'Europe. L'Europe de l'Ouest a toujours été une source appréciable de fret conteneurisé, en grande partie des demi-produits et des produits finals, arrivant au Canada par Montréal/Contrecoeur et Halifax. Au cours des six premiers mois de 1989, le fret conteneurisé en arrivage a représenté 2.7 millions de tonnes, en baisse de 10 % par rapport au début de 1988, malgré les augmentations observées à Halifax et à Saint John.

La figure 5 présente les principaux pays d'origine (ou de destination) du fret expédié vers (à partir) des ports canadiens au cours de la première moitié de 1989.

Ports

La figure 6 présente le tonnage total manutentionné dans les principaux ports canadiens au cours des six premiers mois de 1989. La fermeture de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs pendant la plus grande partie de cette période (dans ces régions, le gros des marchandises est expédié pendant la deuxième moitié de l'année) peut influer sur le classement des ports.

Le port de Vancouver a dominé à plusieurs niveaux. De loin le port le plus important quant au tonnage global, Vancouver a représenté plus du tiers du tonnage international en départ de janvier à juin 1989, malgré une baisse de 20 % du tonnage total par rapport à 1988.

Le port de Sept-Îles/Pointe-Noire se place loin derrière avec 10.1 millions de tonnes, surtout du minerai de fer. Le transport maritime international a dominé au cours de la première moitié de 1989; cependant, dès l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, on observe généralement une poussée considérable du transport intérieur.

Cargo traffic at Montréal/Contrecoeur is more evenly balanced between domestic and international. A versatile facility with a reputation as gateway to major Canadian markets, Montréal/Contrecoeur has long been known as the leading container port in the country. Some 2.7 million tonnes of cargo in containers were handled at this port in the first half of 1989, which represents a drop of nearly 20% from the same period in 1988.

Port-Cartier is similar to Sept-Îles/Pointe-Noire, in that iron ore is the principal cargo handled there. In early 1989, cargo tonnage lagged behind 1988 levels. Most of Port-Cartier traffic is destined for offshore markets.

Port activity at Halifax has been on the rise in recent years, in particular the containerized segment. With links to the northeastern United States, and significant economic activity in the local area (including considerable oil refining activity), Halifax is the dominant port on the east coast. Tonnage for the first half of 1989 rose by 10% to 7.8 million tonnes. Whereas Halifax engages in considerable international activity, it is also a key player on the domestic scene in the east.

Les activités de transport observées à Montréal/Contrecoeur sont plus équitablement réparties entre le transport intérieur et le transport international. Montréal/Contrecoeur, un centre polyvalent considéré comme le point menant aux principaux marchés canadiens, est reconnu depuis longtemps comme le premier port de manutention de conteneurs au pays. Au cours de la première moitié de 1989, quelque 2.7 millions de tonnes de fret conteneurisé ont été manutentionnées dans ce port, ce qui représente une baisse de près de 20 % par rapport à la même période en 1988.

Le minerai de fer est le principal produit manutentionné à Port-Cartier, tout comme à Sept-Îles/Pointe-Noire. Le niveau de tonnage enregistré au début de 1989 était inférieur à ceux de 1988. La plus grande partie du trafic de Port-Cartier est destinée aux marchés hors-frontière.

L'activité dans le port de Halifax augmente depuis quelques années, surtout au niveau du fret conteneurisé. Ses liens avec la région du nord-est des États-Unis et l'activité économique importante au niveau local (surtout au niveau du raffinage du pétrole) font de Halifax le port dominant de la côte est. Au cours de la première moitié de 1989, le tonnage a augmenté de 10 % pour s'établir à 7.8 millions de tonnes. Le port de Halifax est très actif sur le plan du transport international, mais il joue également un rôle clé au niveau du transport intérieur dans la région de l'est.

Figure 1
Leading Commodities Handled, Domestic Shipping, 1989 - first half

Principales marchandises manutentionnées, Transport maritime intérieur, 1989 - Premiers deux trimestres

Commodity	Tonnage Handled		Marchandise
	Tonnage manutentionné '000 tonnes	%	
Logs and Bolts	9 561	18.4	Billes et billots
Bulppwood	6 626	12.7	Bois à pâte
Fuel Oil	5 725	11.0	Mazout
Iron Ore	5 304	10.2	Minerai de fer
Limestone	3 613	6.9	Calcaire
Gasoline	3 270	6.3	Essence
Wheat	2 807	5.4	Blé
Other	15 130	29.1	Autres
Total	52 036	100.0	Total

Figure 2

Cargo Tonnage Handled by Canadian Region, Domestic and International Shipping, 1989 - first half

Tonnage de la cargaison manutentionnée, selon la région canadienne, Transport maritime intérieur et international, 1989 - premiers deux trimestres

International	1989	Handled		Loaded		Unloaded		International
		Manutentionné '000 tonnes	%	Chargé '000 tonnes	%	Déchargé '000 tonnes	1989 %	
Region								
Atlantic		20 084	18.6	10 162	14.0	9 923	28.0	Région Atlantique
St. Lawrence		33 332	30.8	21 385	29.4	11 948	33.7	Saint-Laurent
Great Lakes		14 936	13.8	4 660	6.4	10 276	29.0	Grands Lacs
Pacific		39 744	36.8	36 484	50.2	3 260	9.2	Pacifique
Total		108 096	100.0	72 691	100.0	35 407	100.0	Total

Domestic	1989	Handled		Loaded		Unloaded		Intérieur
		Manutentionné '000 tonnes	%	Chargé '000 tonnes	%	Déchargé '000 tonnes	1989 %	
Region								
Atlantic		5 319	10.2	2 800	10.8	2 519	9.7	Région Atlantique
St. Lawrence		10 379	19.9	5 186	19.9	5 193	20.0	Saint-Laurent
Great Lakes		13 720	26.4	6 727	25.9	6 992	26.9	Grands Lacs
Pacific		22 618	43.5	11 305	43.5	11 313	43.5	Pacifique
Total		52 036	100.0	26 018	100.0	26 017	100.0	Total

International	1988	Handled		Loaded		Unloaded		International
		Manutentionné '000 tonnes	%	Chargé '000 tonnes	%	Déchargé '000 tonnes	1988 %	
Region								
Atlantic		20 689	17.7	11 430	13.4	9 259	29.3	Région Atlantique
St. Lawrence		34 500	29.5	24 824	29.1	9 677	30.7	Saint-Laurent
Great Lakes		13 082	11.2	4 061	4.8	9 021	28.6	Grands Lacs
Pacific		48 545	41.6	44 955	52.7	3 590	11.4	Pacifique
Total		116 816	100.0	85 270	100.0	31 547	100.0	Total

Domestic	1988	Handled		Loaded		Unloaded		Intérieur
		Manutentionné '000 tonnes	%	Chargé '000 tonnes	%	Déchargé '000 tonnes	1988 %	
Region								
Atlantic		5 171	8.3	2 610	8.3	2 561	8.2	Région Atlantique
St. Lawrence		15 192	24.3	5 701	18.2	9 491	30.4	Saint-Laurent
Great Lakes		15 944	25.49	9 839	31.5	6 105	19.5	Grands Lacs
Pacific		26 237	41.95	13 122	42.0	13 114	41.9	Pacifique
Total		62 544	100.0	31 272	100.0	31 271	100.0	Total

Figure 3
Leading Commodities Loaded, International Shipping, 1989 - first half

Principales marchandises manutentionnées, Transport maritime, 1989 - premiers deux trimestres

Commodity	Loaded			Marchandise
	'000 tonnes	Chargé	%	
Coal	14 638	20.1		Houille
Iron Ore	14 338	19.7		Minerai de fer
Wheat	4 328	6.0		Blé
Lumber	3 776	5.2		Bois de sciage
Potash	3 383	4.7		Potasse
Other	32 226	44.3		Autres
Total	72 689	100.0		Total

Figure 4
Leading Commodities Unloaded, International Shipping, 1989 - first half

Principales marchandises déchargées, Transport maritime international, 1989 - premiers deux trimestres

Commodity	Unloaded			Marchandise
	'000 tonnes	Déchargé	%	
Crude Petroleum	9 393	26.5		Pétrole brut
Coal	5 828	16.5		Houille
Iron Ore	2 887	8.2		Minerai de fer
Aluminium Ore	2 015	5.7		Minerai d'aluminium
Fuel Oil	2 652	7.5		Mazout
Other	12 631	35.6		Autres
Total	35 406	100.0		Total

Figure 5

Cargo Handled at 10 Leading Canadian Ports, Tonnage by Sector: Domestic and International Shipping,
1989 and 1988 - first half

Cargaison manutentionnée dans les 10 principaux ports canadiens, tonnage selon le secteur: Transport maritime intérieur et international, 1989 et 1988 - premiers deux trimestres

Port	Total		International		Domestic	
	1989	1988	1989	1988	Intérieur	1988
					1989	
'000 tonnes						
Vancouver	29 475	36 936	27 870	34 774	1 605	2 162
Sept-Îles/Pte.-Noire	10 109	9 886	8 475	7 842	1 634	2 044
Montréal/Contrecoeur	9 237	10 306	6 848	7 064	2 390	3 242
Port-Cartier	8 777	10 520	7 824	8 914	953	1 606
Halifax	7 823	7 101	6 203	5 611	1 620	1 490
Saint John	7 104	7 861	6 178	7 015	926	846
Prince Rupert	5 547	6 605	5 158	6 342	389	264
Québec/Lévis	6 416	7 973	4 552	4 869	1 864	3 105
Thunder Bay	4 549	7 813	1 417	1 227	3 132	6 586
Hamilton	4 196	4 470	2 303	2 388	1 892	2 082
Total	93 233	109 471	76 828	86 046	16 405	23 427
All other ports - Tous autres ports	66 898	69 897	31 269	30 771	35 630	39 117
Grand total	160 131	179 368	108 096	115 816	52 036	62 543

Figure 6

Leading Origins/Destinations of International Cargo, Domestic and International Shipping, 1989 and 1988 - first half

Origines/destinations de la cargaison internationale, Transport maritime intérieur et international, 1989 et 1988 - premiers deux trimestres

Outbound	1989		1988		En départ	
	Tonnage		Tonnage			
	'000 tonnes	%	'000 tonnes	%		
Japan	18 492	25.4	19 048	22.3	Japon	
US Atl & Gulf	10 533	14.5	12 558	14.7	EU Atl & Golfe	
US Great Lakes	6 395	8.8	5 177	6.1	EU Grands Lacs	
United Kingdom	5 300	7.3	5 648	6.6	Royaume Uni	
South Korea	4 081	5.6	3 969	4.7	Core du sud	
Other	27 889	38.4	38 890	45.6	Autres	
TOTAL	72 690	100.0	85 290	100.0	TOTAL	
Inbound	1989		1988			
	Tonnage		Tonnage			
	'000 tonnes	%	'000 tonnes	%	En arrivage	
US Great Lakes	11 912	33.6	8 754	27.7	EU Grand Lacs	
United Kingdom	4 066	11.5	5 764	18.3	Royaume Uni	
US Atl & Gulf	3 024	8.5	3 081	9.8	EU Atl & Golfe	
US Pacific	1 239	3.5	959	3.0	EU Pacifique	
Brazil	1 462	4.1	1 645	5.2	Brésil	
Other	13 703	38.7	11 345	36.0	Autres	
TOTAL	35 406	100.0	31 548	100.0		

How to get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation!

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David J. Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 7th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David J. Dodds, Directeur
Division des Transports
Statistique Canada
7^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISION

PUBLICATIONS DISPONIBLES À
LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada \$	U.S.A. ÉTATS- UNIS US\$	Other Autres US\$	Titre
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	XXX	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélénographe 1-613-951-1584.

Statistics Canada Library
Bibliothèque Statistique Canada



1010052363