

C.3

Catalogue 54-205 Annual

Catalogue 54-205 Annuel

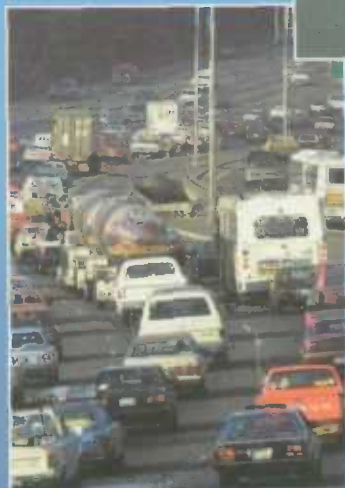
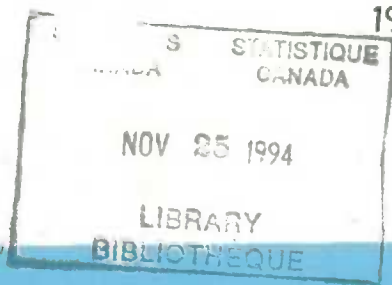


# Shipping in Canada

1993

# Le transport maritime au Canada

1993



Statistics Canada Statistique Canada

# Canada

## Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

## How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Surface and Marine Transport Section,  
Transportation Division,  
Facsimile Number (1-613-951-0579)

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 Telephone: (1-613-951-2486) or to the Statistics Canada reference centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montreal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Southern Alberta	1-800-882-5616
Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

<b>Telecommunications Device for the Hearing Impaired</b>	<b>1-800-363-7629</b>
<b>Toll-free Order-only Line (Canada and United States)</b>	<b>1-800-267-6677</b>

## How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)  
Facsimile Number (1-613-951-1584)  
Toronto Credit Card Only (1-416-973-8018)

## Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and service to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

## Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiologique et le système d'extraction de Statistique Canada.

## Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Section des transports de surface et maritime,  
Division des transports,  
Numéro du télécopieur (1-613-951-0579)

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 téléphone: (1-613-951-2486) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve, Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Sud de l'Alberta	1-800-882-5616
Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551

<b>Appareils de télécommunications pour les malentendants</b>	<b>1-800-363-7629</b>
<b>Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)</b>	<b>1-800-267-6677</b>

## Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)  
Numéro du télécopieur (1-613-951-1584)  
Toronto Carte de crédit seulement (1-416-973-8018)

## Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.

Statistics Canada  
Transportation Division  
Surface and Marine Transport Section

# Shipping in Canada

1993

Statistique Canada  
Division des transports  
Section des transports de surface et maritime

# Le transport maritime au Canada

1993

Published by authority of the Minister  
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,  
Science and Technology, 1994

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 from Licence  
Services, Marketing Division, Statistics Canada,  
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

November 1994

Price: Canada: \$50.00  
United States: US\$60.00  
Other Countries: US\$70.00

Catalogue No. 54-205

ISSN 0835-5533

Ottawa

Publication autorisée par le ministre  
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences  
et de la Technologie, 1994

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 des Services de  
concession des droits de licence, Division du  
marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,  
Canada K1A 0T6.

Novembre 1994

Prix : Canada : 50 \$  
États-Unis : 60 \$ US  
Autres pays : 70 \$ US

N° 54-205 au catalogue

ISSN 0835-5533

Ottawa

---

## Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.*

---

## Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.*

## Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

## Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

### ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Transportation Division under the direction of **David Dodds**, Director and **Jim Cain**, Chief, Surface and Marine Transport Section. The principal authors were: **Michel Cloutier**, **Denise Laronde-Jones** and **Anna MacDonald**. The following persons also contributed directly or indirectly to the preparation of this publication:

#### Marine Transport Unit – Sous-section du transport maritime:

Bonnie Armitage	Kim Lacroix
Diane Bastien	Louise Larivière-Bertrand
Sylvie Carrière	Denise Laronde-Jones
John Francis	George Mahoney
Sean Hanratty	Christine Patenaude

#### Frame – Base de sondage:

Lyne Gingras  
Suzanne St-Amour

#### Systems Section – Section des systèmes:

Dennis D. LeBlanc	Martine Rochon
Gary Roberge	

#### Dissemination and Marketing – Diffusion et marketing:

Michel Desruisseaux  
Robert Larocque

#### System Development Division – Division du développement de système:

Wilder Boucaud  
John Fleming  
James Plourde

### REMERCIEMENTS

Cette publication a été rédigée dans la Division des transports sous la direction de **David Dodds**, Directeur et **Jim Cain**, Chef de la Section des transports de surface et maritime. Les auteurs principaux sont: **Michel Cloutier**, **Denise Laronde-Jones** et **Anna MacDonald**. Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la préparation de cette publication:

Suzanne Poirier  
Crystal Sowards  
Nicole Truax  
Dilys Williams

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.



Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.



## Table of Contents Shipping in Canada

## Table des matières Le transport maritime au Canada

	Page		Page		
Foreword	6	Avant propos	6		
Highlights	7	Faits saillants	7		
Introduction	9	Introduction	9		
<b>Part I Domestic and International Shipping Statistics</b>		<b>Partie I Statistiques sur le transport maritime intérieur et international</b>			
<b>Chapter I</b>		<b>Chapitre I</b>			
<b>Annual Review, 1993</b>	13	<b>Revue annuelle, 1993</b>	13		
International Shipping:		Transport maritime international:			
Commodity	15	Marchandise	15		
Containerized Cargo	20	Fret conteneurisé	20		
Canadian Shipping Region	21	Région maritime canadienne	21		
Domestic Shipping	30	Transport maritime intérieur	30		
Vessel Movements	31	Mouvements des navires	31		
<b>Statistical Tables</b>		<b>Tableaux statistiques</b>			
<b>Historical Data</b>		<b>Données historiques</b>			
Table H1	Summary Statistics: Domestic and International Shipping, 1984 to 1993	35	Tableau H1	Statistiques sommaires: transport maritime intérieur et international, 1984 à 1993	35
Table H2	Containerized Cargo, Tonnage and Percentage Share of Total: Domestic and International Shipping, 1984 to 1993	36	Tableau H2	Fret conteneurisé, tonnage et part en pourcentage du total: transport maritime intérieur et international, 1984 à 1993	36
Table H3	TEUs (Twenty Foot Equivalent Units) Handled at Leading Canadian Ports: International Shipping, 1985 to 1993	37	Tableau H3	UEVs (Unités équivalentes à vingt pieds) manutentionnées aux principaux ports canadiens: transport maritime international, 1985 à 1993	37
Table H4	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Canadian Region: International Shipping, 1984 to 1993	38	Tableau H4	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région canadienne: transport maritime international, 1984 à 1993	38
Table H5	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Foreign Region: International Shipping, 1984 to 1993	39	Tableau H5	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région étrangère: transport maritime international, 1984 à 1993	39
Table H6	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity: International Shipping, 1984 to 1993 (Not Published)	*	Tableau H6	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise: transport maritime international, 1984 à 1993 (non-publié)	*
Table H7	Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1990 to 1993	42	Tableau H7	Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime intérieur et international, 1990 à 1993	42
Table H8	Cargo Loaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1989 to 1993	54	Tableau H8	Fret chargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1989 à 1993	54
Table H9	Cargo Unloaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1989 to 1993	66	Tableau H9	Fret déchargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1989 à 1993	66

## Table of Contents – Continued Shipping in Canada

## Table des matières – suite Le transport maritime au Canada

### Statistical Tables – Continued

#### Current Tabulations

Table C1	Major Commodities Loaded by Canadian Region, Tonnage and Top Port of Loading: International Shipping, 1992 and 1993	78
Table C2	Major Commodities Unloaded by Canadian Region, Tonnage and Top Port of Unloading: International Shipping, 1992 and 1993	80
Table C3	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Canadian Region and Foreign Region: International Shipping, 1992 and 1993	82
Table C4	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Canadian Region: Domestic Shipping, 1992 and 1993	84
Table C5	Cargo Loaded, Tonnage by Province or Territory and Foreign Region: International Shipping, 1992 and 1993	86
Table C6	Cargo Unloaded, Tonnage by Province or Territory and Foreign Region: International Shipping, 1992 and 1993	86
Table C7	Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: International Shipping, 1993	88
Table C8	Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: Domestic Shipping, 1993	92
Table C9	Cargo Loaded and Unloaded at 20 Leading Canadian Ports, Tonnage by Sector: Domestic and International Shipping, 1993	96
Table C10	Vessel Capacity, Tonnage Transported and Number of Movements by Flag of Registry: International Shipping, 1984, 1992 and 1993	97
Table C11	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region: International Shipping, 1992 and 1993 (Not Published)	*
Table C12	Cargo Loaded and Unloaded by Commodity, Canadian Region and Foreign Region: International Shipping, 1993 (Not Published)	*
Table C13	Cargo Loaded and Unloaded by Commodity and Canadian Region: Domestic Shipping, 1993	98

### Tableaux statistiques – suite

#### Tableaux de données courantes

Tableau C1	Principales marchandises chargées par région canadienne, tonnage et premier port de chargements: transport maritime international, 1992 et 1993	78
Tableau C2	Principales marchandises déchargées par région canadienne, tonnage et premier port de déchargements: transport maritime international, 1992 et 1993	80
Tableau C3	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région canadienne et région étrangère: transport maritime international, 1992 et 1993	82
Tableau C4	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région canadienne: transport maritime intérieur, 1992 et 1993	84
Tableau C5	Fret chargé, tonnage selon la province ou le territoire et la région étrangère: transport maritime international, 1992 et 1993	86
Tableau C6	Fret déchargé, tonnage selon la province ou le territoire et la région étrangère: transport maritime international, 1992 et 1993	86
Tableau C7	Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime international, 1993	88
Tableau C8	Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime intérieur, 1993	92
Tableau C9	Fret chargé et déchargé aux 20 principaux ports canadiens, tonnage par secteur: transport maritime intérieur et international, 1993	96
Tableau C10	Capacité des navires, tonnage transporté et mouvements selon le pays d'immatriculation: transport maritime international, 1984, 1992 et 1993	97
Tableau C11	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne: transport maritime international, 1992 et 1993 (non-publié)	*
Tableau C12	Fret chargé et déchargé par marchandise, région canadienne et région étrangère: transport maritime international, 1993 (non-publié)	*
Tableau C13	Fret chargé et déchargé par marchandise et par région canadienne: transport maritime intérieur, 1993	98

## Table of Contents – Concluded Shipping in Canada

## Table des matières – fin Le transport maritime au Canada

### Statistical Tables – Concluded

#### Current Tabulations – Concluded

Table C14	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region: Domestic Shipping, 1992 and 1993 (Not Published)	*
Table C15	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Foreign Region and Country: International Shipping, 1992 and 1993	100
Table C16	Containerized Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Containerization Rate: International Shipping, 1992 and 1993	106

### Tableaux statistiques – fin

#### Tableaux de données courantes – fin

Tableau C14	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne: transport maritime intérieur, 1992 et 1993 (non-publié)	*
Tableau C15	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région et pays étranger: transport maritime international, 1992 et 1993	100
Tableau C16	Fret conteneurisé chargé et déchargé, tonnage et taux de conteneurisation: transport maritime international, 1992 et 1993	106

## Part II Financial and Operational Statistics

### Chapter II

#### Canadian-domiciled Marine Carriers, 1992

Introductory Note	111
Overview	111
Revenues	113
Expenses	113
Fleet Composition	114
Property and Equipment	114
Employment	115
Fuel and Lubricating Oil	115

## Partie II Statistiques financières et d'exploitation

### Chapitre II

#### Transporteurs maritimes domiciliés au Canada, 1992

Introduction	111
Aperçu	111
Recettes	113
Dépenses	113
Composition de la flotte	114
Biens et matériel	114
Effectif	115
Combustible et huile de graissage	115

## Part III Special Study

### Chapter III

North/South Trade – Transportation Trends between Canada and the Rest of the Americas	123
---	-----

## Partie III Étude spéciale

### Chapitre III

Commerce nord/sud – Tendances du transport entre le Canada et le reste des Amériques	123
--	-----

### User Notes

#### Methodology and Data Limitations

Domestic Shipping Statistics	139
International Shipping Statistics	139
Financial and Operational Statistics	139

### Notes aux utilisateurs

#### Méthodologie et limites des données

Statistiques sur le transport maritime intérieur	139
Statistiques sur le transport maritime international	139
Statistiques financières et d'exploitation	139

### Survey Compatibility

Domestic and International Shipping Statistics	140
Financial and Operational Statistics and Shipping Statistics	140
Glossary	141
Supplementary Tabulations	147

### Compatibilité des enquêtes

Statistiques sur le transport maritime intérieur et international	140
Statistiques financières et d'exploitation et statistiques sur le transport maritime	140
Glossaire	144
Totalisations supplémentaires	147

\* Available on request. See page 6.

\* Disponible sur demande. Voir page 6.

## Foreword

## Avant propos

The 1993 edition of "Shipping in Canada" continues the new format adopted in 1992. Chapter I presents an analysis of the major fluctuations that impacted on 1993 shipping statistics and relates current data to historical trends, going back ten years. The analysis is supported by several historical and analytical tables, which are presented at the end of Chapter I. Chapter II summarizes the 1992 financial and operational statistics of some 204 marine carriers based in Canada. Finally, Chapter III presents a special study that focuses on trade flows between Canada and the rest of the Americas.

Most of the historical and analytical tables published in the 1992 edition are also available in this issue, as indicated below. The new tabulations highlight different aspects of the survey results. Tables that are not published in this issue are available on request.

L'édition 1993 de "Transport maritime au Canada" respecte la nouvelle présentation adoptée en 1992. Le Chapitre I fait l'analyse des variations majeures qui ont eu un impact sur les statistiques du transport maritime en 1993 et établit un lien entre les données courantes et les tendances historiques, sur dix ans. L'analyse est étayée de plusieurs tableaux historiques et analytiques, présentés à la fin du Chapitre I. Le Chapitre II présente les statistiques financières et d'exploitation de 204 transporteurs maritimes établis au Canada, pour 1992. Enfin, le Chapitre III fait l'objet d'une étude spéciale sur les flux commerciaux entre le Canada et le reste des Amériques.

La plupart des tableaux historiques et analytiques publiés dans l'édition de 1992 sont disponibles cette année, comme l'indique le tableau ci-dessous. Les nouveaux tableaux montrent les résultats de l'enquête sous un angle nouveau. Les tableaux qui ne sont pas publiés cette année sont disponibles sur demande.

1993 Table - Tableau:	1992 Table - Tableau:	1991 Table - Tableau:	1990 Figure:	1986 - 1989 Figure:
H1	H1	1.1	1.2	*
H2	H2	5.1	6.1	6.1
H3	H3	5.2	6.6	*
H4	H4	1.2	*	*
H5	H5	*	*	*
*	H6	*	*	*
H7	H7	4.3	5.4	5.4
H8	*	*	*	*
H9	*	*	*	*
C1	C1	*	*	*
C2	C2	*	*	*
C3	C3	*	*	*
C4	C4	*	*	*
C5	C5	2.3	3.5	3.5
C6	C6	2.3	4.5	4.5
C7	C7	6.3	7.4	7.4
C8	C8	6.2	7.3	7.3
C9	C9	4.1	5.3	5.2
C10	C10	6.1	7.2	7.1
*	C11	*	*	*
*	C12	2.2	4.6	4.6
C13	C13	3.2	2.5	2.5
*	C14	*	*	*
C15	*	2.1	4.7	4.7
C16	*	5.3	6.3	6.3

\* Available on request - Disponible sur demande



## Highlights

### Part I - Domestic and International Shipping Statistics, 1993

Canadian ports handled 324 million tonnes of cargo during 1993, down 1.1% from 1992. International port activity increased 0.4% to 224 million tonnes of cargo handled while coastwise shipping activity dropped 4.3%, to slightly under 100 million tonnes.

#### International Shipping:

##### Major gains in handlings of iron ore, crude petroleum and aluminum ore...

Unloadings of crude petroleum reached an all-time high of 21 million tonnes (up 25.8% from 1992) in 1993 and surpassed the 1990 peak of 19 million tonnes.

The volume of iron ore handled at Canadian ports totalled 34 million tonnes in 1993, up 6.2% from 1992. It was the first significant annual increase in five years.

For a third consecutive year, arrivals of primary materials destined for aluminum plants in Quebec (up 8.9% to six million tonnes) and British Columbia (up 5.4% to 542 thousand tonnes) increased significantly.

##### ...were largely offset by reductions in wheat, coal, sulphur and potash handled.

The volume of wheat loaded at Canadian ports during 1993 totalled 18 million tonnes, a decline of 25.5% (six million tonnes) compared with the previous year. Ports in the St. Lawrence (down three million tonnes to five million tonnes) and the Pacific (down three million tonnes to 12 million tonnes) regions shared the tonnage loss.

American coal unloaded at Canada's Great Lakes ports (which represents over 95% of all coal unloaded in Canada) dropped 36.2% in 1993, to an all-time low of eight million tonnes. On the other hand, international loadings of coal stabilized in 1993, at 28 million tonnes (up 2.2%), following a six-million-tonne drop in 1992.

Low prices and world over-supply continued to plague Canadian outbound shipments of sulphur and potash that are two major ingredients used to make fertilizer. In 1993, both recorded their lowest level in five years (sulphur: three million tonnes; potash: five million tonnes).

##### Second consecutive record year for containerized cargo.

The volume of containerized goods handled at Canada's ports reached a new record of 13.6 million tonnes in 1993, surpassing the old mark of 12.6 million tonnes established in 1986 and again in 1992. Containerized throughput in the international sector has almost doubled since 1983 while non-containerized goods grew by less than 25%.

## Faits saillants

### Partie I - Statistique sur le transport maritime intérieur et international, 1993

En 1993, les ports canadiens ont manutentionné 324 millions de tonnes de fret, soit 1.1% de moins qu'en 1992. L'activité portuaire reliée au transport international s'est accrue de 0.4% pour atteindre 224 millions de tonnes alors que le fret manutentionné dans le secteur intérieur a diminué de 4.3% pour s'établir juste sous la marque de 100 millions de tonnes.

#### Transport maritime international:

##### Les hausses importantes du tonnage de minerai de fer, de pétrole brut et de minerai d'aluminium...

En 1993, 21 millions de tonnes de pétrole brut ont été déchargées, soit 25.8% de plus qu'en 1992. Il s'agit d'un niveau record qui dépasse le sommet de 19 millions de tonnes atteint en 1990.

Le volume de minerai de fer manutentionné dans les ports canadiens s'est élevé à 34 millions de tonnes en 1993, soit 6.2% de plus qu'en 1992. Il s'agissait de la première hausse annuelle notable enregistrée en cinq ans.

Pour une troisième année consécutive, on a assisté à une hausse marquée du tonnage des matières de première transformation destinées aux usines d'aluminium du Québec (en hausse de 8.9% à six millions de tonnes) et de la Colombie-Britannique (en hausse de 5.4% à 542 000 tonnes).

##### ...ont été largement atténuées par les fortes baisses du tonnage de blé, de houille, de soufre et de potasse.

En 1993, le volume de blé chargé dans les ports canadiens s'est élevé à 18 millions de tonnes, 25.5% (six millions de tonnes) de moins que l'année précédente. Cette perte de tonnage s'est répartie entre les ports du Saint-Laurent (en baisse de trois millions de tonnes à cinq millions de tonnes) et ceux du Pacifique (en baisse de trois millions de tonnes à 12 millions de tonnes).

Les entrées de houille d'origine américaine dans les ports canadiens des Grands Lacs (95% de toute la houille déchargé au Canada) ont chuté de 36.2% en 1993 pour enregistrer un creux sans précédent de huit millions de tonnes. D'un autre côté, les chargements de houille se sont stabilisés à 28 millions de tonnes en 1993 (hausse de 2.2%), après avoir accusé une baisse de six millions de tonnes en 1992.

Les faibles prix et l'abondance mondiale ont continué de miner les livraisons en départ de soufre et de potasse, deux des principaux ingrédients servant à la fabrication d'engrais. En 1993, ces deux produits ont enregistré leur volume le plus bas en cinq ans (soufre: trois millions de tonnes; potasse: cinq millions de tonnes).

##### Deuxième année record pour le fret conteneurisé.

Le volume du fret conteneurisé manutentionné dans les ports du Canada a atteint un niveau record de 13.6 millions de tonnes en 1993, dépassant ainsi l'ancien record de 12.6 millions de tonnes établi en 1986 et à nouveau en 1992. Le volume du fret international conteneurisé a presque doublé depuis 1983, tandis que celui du fret non conteneurisé a progressé de moins de 25%.

**Domestic Shipping:****More pulpwood and sand/gravel...**

Handlings of pulpwood were up 42.4% and reached 14 million tonnes in 1993, the highest level in ten years. It was the major commodity handled in domestic shipping during 1993, ahead of iron ore, logs and wheat.

**... but less wheat, gasoline, salt and coal.**

The effects of reduced shipments of wheat (down 29.3% to 10 million tonnes) were severe on the port of Thunder Bay and the St. Lawrence transfer ports of Sorel, Port-Cartier, Québec/Lévis and Baie-Comeau. Domestic port activity declined by more than one million tonnes for each of these ports.

**Transport maritime intérieur:****Plus de bois à pâte et de sable/gravier...**

Le transport du bois à pâte a augmenté de 42.4% pour se fixer à 14 millions de tonnes en 1993, soit le niveau le plus élevé en dix ans. Pour ce qui est des livraisons intérieures, il s'agit de la principale marchandise transportée en 1993, devançant le minerai de fer, les billes et le blé.

**...mais moins de blé, d'essence, de sel et de houille.**

La réduction des mouvements du blé (en baisse de 29.3% à 10 millions de tonnes) a eu d'importantes répercussions sur les ports de Thunder Bay et ceux du Saint-Laurent qui sont affectés au transbordement, soit Sorel, Port-Cartier, Québec/Lévis et Baie-Comeau. Pour chacun de ces ports, la diminution de l'activité portuaire intérieure atteint plus d'un million de tonnes.

**Part II - Financial and Operating Statistics, 1992**

In 1992, some 204 Canadian-domiciled marine carriers (either for-hire, private or public) owned 1,646 vessels. All firms included in the 1992 survey recorded revenues of at least \$500,000. Together, these firms had revenues of \$2.5 billion, down 8.0%, and expenses of \$3.2 billion, down 3.3% from 1991.

**Sectoral Features:****For-hire, 153 Carriers in 1992**

Total Revenue:	\$1.7 billion
Revenue Sources:	56.6% Commodity Transport; 12.5% Towing; 15.0% Charters; 15.9% Others
Total Expenses:	\$1.7 billion
Disbursements:	76.2% Vessel Operations; 13.5% Management, Dock and Warehouse Costs; 10.3% Others
Employment:	36.6% of Industry Employment
Fleet Size:	1,129 ships

**Private, 27 Carriers in 1992**

Total Revenue:	\$263 million
Revenue Sources:	64.7% Commodity Transport; 13.4% Towing; 21.9% Others
Total Expenses:	\$391 million
Disbursements:	85.0% Vessel Operations; 10.1% Management, Dock and Warehouse Costs; 4.9% Others
Employment:	4.7% of Industry Employment
Fleet Size:	242 Ships

**Government Sector, 24 Carriers in 1992**

Total Revenue:	\$620 million
Revenue Sources:	33.0% Commodity Transport; 26.3% Subsidies; 15.5% Passenger Transport; 25.2% Others
Total Expenses:	\$1.2 billion
Disbursements:	54.7% Vessel Operations; 41.6% Management, Dock and Warehouse Costs; 3.7% Others
Employment:	58.7% of Industry Employment
Fleet Size:	275 Ships

**Partie II - Statistiques financières et d'exploitation, 1992**

En 1992, quelques 204 transporteurs maritimes domiciliés au Canada (étant classés soit pour compte d'autrui, privé ou public) étaient propriétaires d'une flotte globale de 1,646 navires. Chaque entreprise faisant partie de l'univers a enregistré des recettes d'au moins \$500,000. Ces entreprises ont globalement déclaré des recettes de \$2.5 milliards, soit une baisse de 8.0% et des dépenses de \$3.2 milliards, 3.3% de moins qu'en 1991.

**Caractéristiques selon le secteur:****Pour compte-d'autrui, 153 transporteurs en 1992**

Recettes totales:	\$1.7 milliard
Provenance des recettes:	transport de marchandises (56.6%); touage (12.5%); affrètements (15.0%); autres (15.9%)
Dépenses totales:	\$1.7 milliard
Débours:	exploitation des navires (76.2%); gestion, quai et entrepôt (13.5%); autres (10.3%)
Effectif:	36.6% de l'effectif total
Flotte:	1,129 navires

**Pour compte-propre, 27 transporteurs en 1992**

Recettes totales:	\$263 millions
Provenance des recettes:	transport de marchandises (64.7%); touage (13.4%); autres (21.9%)
Dépenses totales:	\$391 millions
Débours:	exploitation des navires (85.0%); gestion, quai et entrepôt (10.1%); autres (4.9%)
Effectif:	4.7% de l'effectif total
Flotte:	242 navires

**Gouvernement, 24 transporteurs en 1992**

Recettes totales:	\$620 millions
Provenance des recettes:	transport de marchandises (33.0%); subventions (26.3%); transport de passagers (15.5%); autres (25.2%)
Dépenses totales:	\$1.2 milliard
Débours:	exploitation des navires (54.7%); gestion, quai et entrepôt (41.6%); autres (3.7%)
Effectif:	58.7% de l'effectif total
Flotte:	275 navires

## Introduction

Water transport is a vital industry in Canada. As a major trading nation, Canada relies on ocean shipping to facilitate international commerce. Inland and coastal shipping activity add to the diversity and complexity of this sector of the Canadian economy. Statistics Canada conducts a number of surveys to measure the nature, scope and structure of the marine transport sector.

**Shipping in Canada** presents a comprehensive and historical overview of the many aspects of marine transport activity. Each part of this publication focuses on a specific topic to provide a clear picture of the shipping industry, its inherent characteristics, changes and emerging trends.

**Part I** presents data on domestic and international shipping activity in Canada, focusing on commodity flows. Whereas the analysis emphasizes the major fluctuations noted during 1993, an historical perspective is also presented to place 1993's events in context. The analytical text is followed by a Tabulation Section, which is made of eight historical (ten years) and thirteen current tables.

**Part II** presents two years of aggregate financial and operating statistics on Canadian-domiciled marine transport carriers. The size, structure and performance of the Canadian water carrier industry are delineated in terms of such variables as operating revenues, expenses, employment and fuel consumption.

Domestic and international shipping statistics are derived from two distinct, yet conceptually similar, programs. Although some differences in comparability exist, survey results tend to be highly compatible. However, financial and operational statistics are produced from a separate program differing in scope, concepts and methodology and are not comparable with commodity origin and destination data. For further information on survey compatibility, readers are advised to refer to the section "Notes to Users", presented at the end of this publication.

**Part III** presents a special study entitled "North/South Trade-Transportation Trends between Canada and the Rest of the Americas". This study examines trade flows between Canada and its southern neighbours excluding the U.S. from 1984 to 1992, with a special focus on Mexico as Canada's dominant trading partner in Latin America.

In addition to the information presented in this publication, Transportation Division of Statistics Canada can provide users with a wide selection of standard and custom tabulations produced in a variety of media. Readers who are interested in obtaining supplementary shipping data are advised to refer to the sections "Supplementary Tabulations" and "How to get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation", also presented at the end of this publication.

## Introduction

Le transport par eau est une industrie de toute première importance au Canada. Grand pays marchand, le Canada dépend du transport maritime pour une bonne part de son commerce international. Le transport en eaux intérieures et le cabotage rendent ce secteur de l'économie canadienne encore plus diversifié et complexe au point que Statistique Canada doit mener plusieurs enquêtes pour en mesurer la nature, le champ d'activité et la structure.

La présente publication, **Le transport maritime au Canada**, donne un aperçu complet et historique des nombreux aspects du transport maritime. Chaque partie a un thème distinct ce qui permet de broser un tableau clair de l'industrie du transport maritime, de ses caractéristiques propres, des changements qui s'y produisent et des tendances qui se dessinent.

À la **partie I** se retrouvent les données sur le transport maritime intérieur et international et l'accent y est mis sur les flux de marchandises. Même si l'analyse est centrée sur les fluctuations majeures qui ont marqué les résultats de 1993, une perspective historique est offerte, permettant ainsi de mieux situer les événements courants. Le texte analytique est suivi d'une série de tableaux, dont huit présentent des données historiques (dix ans) et treize portent sur les données courantes.

La **partie II** présente des statistiques agrégées pour deux années sur les finances et l'exploitation des transporteurs maritimes établis au Canada. La taille, la structure et les résultats de l'industrie du transport maritime au Canada sont mesurés en fonction de variables clés comme les recettes et les dépenses d'exploitation, l'emploi et la consommation de carburant.

Les statistiques sur le transport maritime intérieur et international sont établies dans le cadre de deux programmes distincts mais reposant sur des concepts analogues. Les résultats d'enquête ne sont pas toujours parfaitement comparables mais sont d'habitude hautement compatibles. Toutefois, les données sur l'origine et la destination des marchandises sont incompatibles avec les statistiques financières et d'exploitation qui sont produites à partir d'un programme distinct dont le champ d'application, les concepts et la méthodologie diffèrent. Pour plus de renseignements sur la compatibilité des données d'enquête, les lecteurs doivent se reporter à la section "Notes aux utilisateurs" à la fin de la présente publication.

La **partie III** présente une étude intitulée "Commerce nord/sud - Tendances du transport entre le Canada et le reste des Amériques". Cette étude examine les flux commerciaux entre le Canada et ses voisins du sud (à l'exception des É.-U.) de 1984 à 1992 et met l'emphase sur le Mexique, principal partenaire commercial du Canada en Amérique latine.

En plus de l'information présentée ici, la Division des transports de Statistique Canada peut fournir aux utilisateurs toute une sélection de totalisations générales et personnalisées sur différents supports. Les lecteurs désireux d'obtenir des données supplémentaires sur le transport maritime sont priés de se reporter à la section "Totalisations supplémentaires" et "Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports", à la fin de la présente publication.

**FOR FURTHER READING**Selected Publications  
from Statistics Canada**LECTURES SUGGÉRÉES**Choisies parmi les publications  
de Statistique Canada

Title	Titre	Catalogue
<b>Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bilingual Eight issues/year.</b>	<b>Transports terrestre et maritime – Bulletin de service, Bilingue Huit numéros/année.</b>	50-002
<b>Air Carrier Operations in Canada, Quarterly, Bilingual</b> <b>Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, Monthly, Bilingual</b> <b>Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Quarterly, Bilingual</b>	<b>Opérations des transporteurs aériens au Canada, Trimestriel, Bilingue</b> <b>Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, Mensuel, Bilingue</b> <b>Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Trimestriel, Bilingue</b>	51-002 51-004 51-005
<b>Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, Annual, Bilingual</b> <b>Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, Annual, Bilingual</b> <b>Canadian Civil Aviation, Annual, Bilingual</b> <b>Air Charter Statistics, Annual, Bilingual</b>	<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, Annuel, Bilingue</b> <b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, Annuel, Bilingue</b> <b>Aviation civile canadienne, Annuel, Bilingue</b> <b>Statistique des affrètements aériens, Annuel, Bilingue</b>	51-204 51-205 51-206 51-207
<b>Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, Occasional, issued in 1992.</b>	<b>L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, Hors série, publiée en 1992.</b>	51-501
<b>Railway Carloadings, Monthly, Bilingual</b> <b>Railway Operating Statistics, Monthly, Bilingual</b>	<b>Chargements ferroviaires, Mensuel, Bilingue</b> <b>Statistique de l'exploitation ferroviaire, Mensuel, Bilingue</b>	52-001 52-003
<b>Rail in Canada, Annual, Bilingual</b>	<b>Le transport ferroviaire au Canada, Annuel, Bilingue</b>	52-216
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Monthly, Bilingual</b>	<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Mensuel, Bilingue</b>	53-003
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Annual, Bilingual</b>	<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Annuel, Bilingue</b>	53-215
<b>Road Motor Vehicles: Fuel Sales, Annual, Bilingual</b>	<b>Véhicules automobiles: Ventes de carburants, Annuel, Bilingue</b>	53-218
<b>Road Motor Vehicles: Registrations, Annual, Bilingual</b>	<b>Véhicules automobiles: Immatriculations, Annuel, Bilingue</b>	53-219
<b>Trucking in Canada, Annual, Bilingual</b>	<b>Le camionnage au Canada, Annuel, Bilingue</b>	53-222

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada and United States only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada et aux États-Unis, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation écrite pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

**Shipping  
in  
Canada**

**Le transport  
maritime  
au Canada**

**Part I**

**Partie I**

**Domestic and  
International  
Shipping  
Statistics**

**Statistiques  
sur le transport  
maritime intérieur  
et international**



## Chapter I

## Chapitre I

Shipping in Canada  
Annual review, 1993

- International Shipping
  - Commodity
  - Containerized Cargo
  - Canadian Shipping Region
- Domestic Shipping
- Vessel Movements

Le transport maritime au Canada  
Revue annuelle, 1993

- Transport maritime international
  - Marchandise
  - Fret conteneurisé
  - Région maritime canadienne
- Transport maritime intérieur
- Mouvements des navires

## International Shipping

## More petroleum and iron ore – less coal and wheat...

The volume of international cargo handled at Canadian ports during 1993 totalled 224.2 million tonnes, a slight increase of 0.4% from the 1992 level. A surge in handlings of iron ore, crude petroleum and refined petroleum products counteracted drastic reductions in wheat loaded for exports and unloadings of American coal at Great Lakes ports. (See Table H1)

Figure 1.1

## Largest Commodity Variations

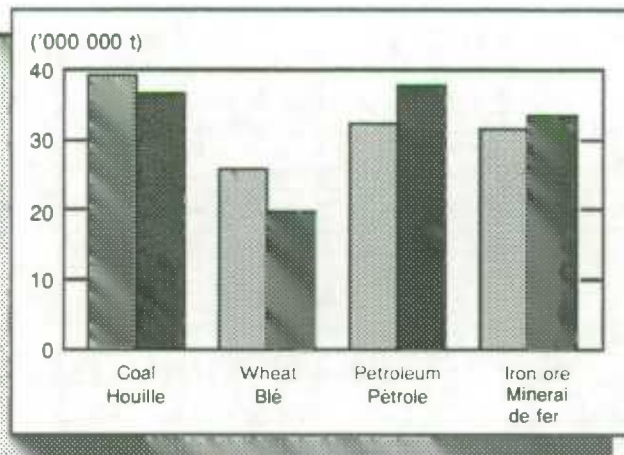


Figure 1.1

## Variations les plus importantes par marchandise



## Impact on transborder and overseas traffic...

The impact of these major commodity fluctuations on transborder and overseas traffic is shown in the Summary Statistics Table H1. The 1993 increase in arrivals of crude petroleum contributed largely to the record level of 44.0 million tonnes of cargo unloaded from overseas countries. In turn, much more gasoline and fuel oil departed Canadian ports for the United States, pushing up the total transborder loadings to 41.7 million tonnes, 5.8 million tonnes more than in 1992.

The cargo destined for overseas countries totalled 110.5 million tonnes, down 7.5 million tonnes from 1992 and 20.7 million tonnes from 1991. The major factor behind the 1993 decline was the drop in the volume of wheat loaded for export (down 25.5% to 18.5 million tonnes) which was linked with Russia's problem financing its grain purchases. In 1991 and 1992, loadings of wheat posted record levels of almost 25 million tonnes annually. In 1992, most of the decline in overseas cargo loaded was attributed to a severe shortfall in

## Transport maritime international

## Plus de pétrole et de minerai de fer – moins de houille et de blé...

En 1993, le tonnage du fret international manutentionné dans les ports canadiens a augmenté légèrement de 0.4% par rapport à 1992 pour s'établir à 224.2 millions de tonnes. La montée significative du volume manutentionné de minerai de fer, de pétrole brut et de produits raffinés du pétrole a compensé les réductions marquées du blé chargé pour l'exportation et des déchargements de houille d'origine américaine aux ports des Grands Lacs. (Voir tableau H1)

## L'effet sur le trafic transfrontalier et outre-mer...

Le tableau H1 des statistiques sommaires illustre l'effet des fluctuations de volume de ces principales marchandises sur le trafic transfrontalier et outre-mer. L'augmentation en 1993 des arrivages de pétrole brut en provenance de pays d'outre-mer a largement contribué au niveau record de 44.0 millions de tonnes de fret déchargé pour ce secteur. En outre, beaucoup plus d'essence et de mazout ont été chargés dans les ports canadiens à destination des États-Unis, ce qui a fait passer le volume total de fret transfrontalier chargé à 41.7 millions de tonnes, soit 5.8 millions de tonnes de plus qu'en 1992.

Le tonnage du fret destiné aux pays d'outre-mer s'est élevé à 110.5 millions de tonnes, soit 7.5 millions de tonnes de moins qu'en 1992 et 20.7 millions de tonnes de moins qu'en 1991. La principale cause du recul enregistré en 1993 est la diminution du volume de blé chargé pour l'exportation (en baisse de 25.5% à 18.5 millions de tonnes). Cette baisse est étroitement liée aux difficultés qu'éprouvait la Russie à financer ses achats de céréales. En 1991 et en 1992, les chargements de blé ont atteint des niveaux records de près de 25 millions de tonnes par an. En 1992, la diminution du tonnage de fret

shipments of coal, which suffered from production disruptions in British Columbia that year. In 1993, coal loadings increased by 2.2% to 27.8 million tonnes. (See Table H1)

Finally, the substantial decline in American coal (down 37.5% to 7.7 million tonnes) unloaded at Canada's Great Lakes ports led to the 12.5% drop in transborder unloadings to 28.0 million tonnes. Most American coal hauled to Canada is used in steel mills or to fuel thermal generating stations. In 1993, a large portion of the decline was attributed to the falling demand for electricity combined with Ontario Hydro's greater emphasis on nuclear power. (See Tables H1 and C2)

chargé à destination des pays d'outre-mer était en grande partie attribuable à la quantité inhabituellement faible de houille expédiée, par suite des arrêts de production en Colombie-Britannique cette année-là. En 1993, les chargements de houille ont commencé à se redresser et se sont accrus de 2.2% pour atteindre 27.8 millions de tonnes. (Voir tableau H1).

Enfin, la diminution considérable du tonnage de houille d'origine américaine (en baisse de 37.5% à 7.7 millions de tonnes) déchargée dans les ports canadiens des Grands Lacs a contribué à faire reculer de 12.5% le volume de fret transfrontalier déchargé, qui est tombé à 28.0 millions de tonnes. La plupart de la houille américaine transportée au Canada est destinée aux aciéries ou à l'alimentation des centrales thermiques d'électricité. En 1993, la diminution était en grande partie attribuable à la baisse de la demande d'électricité combinée à l'accent accru mis par Hydro Ontario sur l'énergie nucléaire. (Voir tableaux H1 et C2)

Figure 1.2

### Cargo Loaded and Unloaded by Sector

1992  
1993

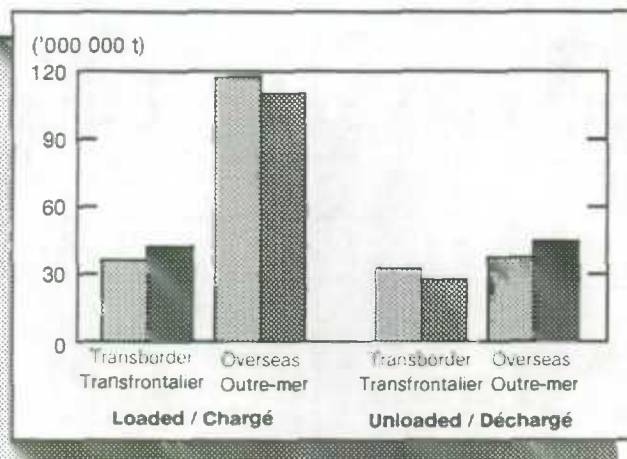


Figure 1.2

### Fret chargé et déchargé par secteur

1992  
1993

### Impact on Canadian shipping regions....

Of the four Canadian shipping regions, the Atlantic, which benefitted from the dynamic petroleum industry, was the only area showing more tonnage in 1993 (46.6 million tonnes) than in the previous year (38.5 million tonnes). In fact, the 1993 level was the highest ever for that region and it exceeded its previous record of 42.5 million tonnes, set in 1990, by more than 4 million tonnes. (See Table H4)

Over the last ten years, international throughput at Atlantic ports almost doubled and their share of total Canadian port activity increased from 11.4% in 1984 to 20.8% in 1993. Likewise, west coast ports enjoyed a growing share of nationwide port activity during the last decade, while St. Lawrence and Great Lakes ports handled a declining portion of international tonnage. However, the 1992 decline of coal shipments followed by the 1993 reduction of wheat loaded served to dampen the relative growth of west coast ports. (See Figure 1.3) In fact, the Pacific region share of total shipping activity dropped from 39.2% in 1991 to 36.6% in 1993. (See Table H4)

### L'effet sur les régions maritimes canadiennes...

Des quatre régions maritimes canadiennes, l'Atlantique, qui a profité de l'essor de l'industrie pétrolière, est la seule à avoir enregistré une augmentation de tonnage en 1993 (46.6 millions de tonnes) par rapport à l'année précédente (38.5 millions de tonnes). En fait, le niveau de 1993 est un nouveau record pour cette région, dépassant de plus de 4 millions de tonnes le sommet précédent de 42.5 millions de tonnes atteint en 1990. (Voir tableau H4)

Depuis 10 ans, le tonnage du fret international manutentionné dans les ports de l'Atlantique a presque doublé, et leur part du tonnage total est passée de 11.4% en 1984 à 20.8% en 1993. De même, les ports de la côte ouest ont vu leur part de l'activité portuaire nationale augmenter au cours de la dernière décennie, alors que les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs ont manutentionné une part de moins en moins importante du fret international. Toutefois, la baisse en 1992 des livraisons de houille suivie de la réduction en 1993 du volume de blé chargé ont modéré la croissance relative affichée par la région du Pacifique (Voir figure 1.3) En fait, la part du tonnage manutentionné dans cette région est tombée de 39.2% en 1991 à 36.6% en 1993. (Voir tableau H4)



Figure 1.3

## Cargo Handled by Canadian Region

— Atlantic  
 - - - St. Lawrence  
 ■ Great Lakes  
 — Pacific

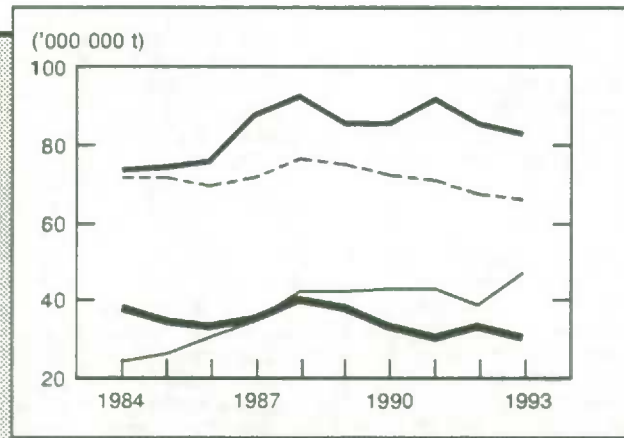


Figure 1.3

## Fret manutentionné par région canadienne

— Atlantique  
 - - - Saint-Laurent  
 ■ Grands Lacs  
 — Pacifique

## Highlights by Commodity

## Coal

Following a 6.1 million tonnes drop in 1992, loadings of coal stabilized in 1993 at 27.8 million tonnes (up 2.2%). The low 1992 volume reflected international pressures on the price of western coal and related production disruptions at two major supplier mines, in British Columbia. Production resumed at these mines during 1993 and coal shipments out of Pacific ports began a recovery, with 26.3 million tonnes loaded in 1993, up from 24.9 million tonnes in 1992. However, shipments of coal out of the port of Sydney in Nova Scotia (the only Canadian port not on the west coast that loads substantial quantities of coal for export) were only half the previous year's level and stood at 1.0 million tonnes. (See Table C1)

Japan is Canada's major market for coal. In 1993, Japan received 16.2 million tonnes of Canadian coal, 5.5 million tonnes from Prince Rupert (down 9.8%) and 10.4 million tonnes from Vancouver (up 10.9%). Other major markets include South Korea (up 33.2% to 6.0 million tonnes) and Taiwan (up 47.8% to 0.9 million tonnes). Together, these three countries received 83.1% of all marine shipments from Canada although 27 other foreign countries received Canadian coal during 1993.

Inbound shipments of American coal, mainly on the Great Lakes, dropped 36.2% in 1993, to an all-time low of 8.1 million tonnes. Coal is hauled to Canada from the Lake Erie ports of Sandusky, Toledo, Conneault and Ashtabula. Its primary uses are as input to the steel making process (Hamilton and Sault Ste. Marie) and to fuel Ontario Hydro's thermal generating stations (Nanticoke, Courtright and Lakeview). The 1993 decline in coal unloaded was related to the latter use. Ports at those three locations, therefore, shared most of the decline.

In the past, marine imports of coal into Canada were limited to the Great Lakes region. In 1993, substantial unloadings of foreign coal (496 thousand tonnes) began in New Brunswick to fuel the new thermal generating station located at Belledune. That coal was of Latin American origin. (See Table C2)

## Faits saillants par marchandise

## Houille

Après une baisse de 6.1 millions de tonnes en 1992, les chargements de houille se sont stabilisés à 27.8 millions de tonnes en 1993 (hausse de 2.2%). Le faible volume de 1992 s'explique par les pressions internationales exercées sur le prix de la houille de l'Ouest et l'interruption de la production dans deux importantes mines de la Colombie-Britannique. La production a recommencé dans ces mines au cours de 1993, et les livraisons de houille à partir des ports du Pacifique ont repris du poil de la bête, passant de 24.9 millions de tonnes en 1992 à 26.3 millions de tonnes en 1993. Cependant, le volume de houille transporté du port de Sydney en Nouvelle-Écosse (le seul port canadien situé ailleurs que sur la côte ouest où d'importantes quantités de houille sont chargées pour l'exportation) n'a atteint que 1.0 million de tonnes, soit la moitié du niveau enregistré l'année précédente. (Voir tableau C1)

Le Japon représente le principal marché d'exportation de la houille du Canada. En 1993, le Japon a reçu 16.2 millions de tonnes de houille d'origine canadienne, soit 5.5 millions de tonnes de provenance de Prince Rupert (baisse de 9.8%) et 10.4 millions de tonnes venant de Vancouver (hausse de 10.9%). Parmi les autres grands marchés figurent la Corée du Sud (en hausse de 33.2% à 6.0 millions de tonnes) et Taiwan (en hausse de 47.8% à 0.9 million de tonnes). Ensemble, ces trois pays ont reçu 83.1% de toutes les livraisons maritimes provenant du Canada, bien que 27 autres pays étrangers aient importé de la houille canadienne en 1993.

Les entrées de houille d'origine américaine, surtout destinées à la région des Grands Lacs, ont chuté de 36.2% en 1993 pour enregistrer un creux sans précédent de 8.1 millions de tonnes. La houille est transportée au Canada à partir de différents ports du lac Érié, à savoir Sandusky, Toledo, Conneault et Ashtabula. Elle sert principalement d'intrant au processus de fabrication de l'acier (Hamilton et Sault Ste. Marie) et à l'alimentation des centrales thermiques d'électricité d'Ontario Hydro (Nanticoke, Courtright, et Lakeview). La baisse en 1993 du volume de houille déchargée est liée à cette dernière utilisation. Donc, les pertes de tonnage se sont surtout concentrées dans les ports de ces trois emplacements.

Par le passé, les importations par mer de houille au Canada se limitaient surtout à la région des Grands Lacs. En 1993, une quantité considérable de houille d'origine étrangère (496 000 tonnes) a commencé à entrer au Nouveau-Brunswick pour alimenter la nouvelle centrale thermique d'électricité située à Belledune. Cette houille provenait d'Amérique latine. (Voir tableau C2)

## Iron Ore

The volume of iron ore handled at Canadian ports totalled 33.5 million tonnes in 1993, up 6.2% from 1992. It was the first significant annual increase in five years. Both loadings (up 4.3% to 27.3 million tonnes) and unloadings (up 15.2% to 6.2 million tonnes) increased. As well, more iron, steel and alloys were handled at Canadian ports during 1993 (up 14.0% to 3.7 million tonnes).

Over 99% of the foreign iron ore unloaded at Canadian ports is of American (82.3% of the total in 1993) or Brazilian (17.1% of the total in 1993) origin. The iron ore from Brazil is usually transferred from ocean-going vessels to lakers at the port of Québec/Lévis. The ore is then shipped to the U.S. Great Lakes port of Burns Harbour, Indiana (606 thousand tonnes in 1993) via the St. Lawrence Seaway. In 1993, there was also some iron ore from Brazil unloaded at the port of Montréal/Contrecoeur (389 thousand tonnes). The iron ore unloaded at Montréal/Contrecoeur is usually transformed into semi-finished products at the "Sydbec Dosco" steel mill.

American iron ore imported into Canada by the marine mode is destined for steel mills and other industrial facilities located at Hamilton, Nanticoke and Sault Ste. Marie. The major origins of this iron ore are the U.S. Great Lakes ports of Duluth, Minnesota (2.4 million tonnes in 1993), Superior, Wisconsin (1.9 million tonnes) and Marquette, Michigan (0.8 million tonnes in 1993).

Canadian iron ore is also shipped in large quantities to the Ontario steel mills from Port-Cartier (3.1 million tonnes in 1993) and Sept-Îles/Pointe-Noire (3.8 million tonnes in 1993) and these statistics are compiled as domestic shipping. Except for 1985, there has always been more Canadian iron ore unloaded at Canada's ports than American or Brazilian ore. Since 1991, the iron ore from Labrador and Québec's north shore transported to Great Lakes steel mills has increased while the volume of American iron ore has remained the same. (See Table H7)

## Minerai de fer

Le volume de minerai de fer manutentionné dans les ports canadiens s'est élevé à 33,5 millions de tonnes en 1993, soit 6,2% de plus qu'en 1992. Il s'agissait de la première hausse annuelle notable enregistrée en cinq ans. Ont augmenté tant les chargements (en hausse de 4,3% à 27,3 millions de tonnes) que les déchargements (en hausse de 15,2% à 6,2 millions de tonnes). De même, le tonnage de fer, d'acier et d'alliages manutentionnés dans les ports canadiens s'est accru de 14,0% en 1993 pour s'établir à 3,7 millions de tonnes.

Plus de 99% du minerai de fer étranger déchargé dans les ports canadiens provient des États-Unis (82,3% du total de 1993) ou du Brésil (17,1% du total de 1993). Le minerai de fer brésilien est habituellement transbordé des navires océaniques à des laquiers au port de Québec/Lévis. Le minerai est ensuite acheminé par la Voie maritime du Saint-Laurent vers le port américain de Burns Harbour, Indiana sur les Grands Lacs (606 000 tonnes en 1993). En 1993, il y avait aussi du minerai de fer du Brésil déchargé au port de Montréal/Contrecoeur (389 000 de tonnes). Ce minerai est habituellement transformé en produits semi-finis à l'aciérie "Sydbec Dosco".

Le minerai de fer américain importé au Canada par voie maritime est destiné aux aciéries et autres installations industrielles situées à Hamilton, Nanticoke et Sault Ste. Marie. Les principaux ports d'origine de ce minerai sont ceux de Duluth, Minnesota (2,4 millions de tonnes en 1993), de Superior, Wisconsin (1,9 million de tonnes en 1993) et de Marquette, Michigan (0,8 million de tonnes en 1993).

Du minerai de fer d'origine canadienne est également expédié en grandes quantités aux aciéries de l'Ontario en provenance de Port-Cartier (3,1 millions de tonnes en 1993) et de Sept-Îles/Pointe-Noire (3,8 millions de tonnes en 1993), et ces chiffres relèvent des statistiques sur le transport maritime intérieur. Mis à part l'année 1985, il y a toujours eu plus de minerai de fer canadien que de minerai de fer américain ou brésilien déchargé dans les ports canadiens. Depuis 1991, une quantité croissante de minerai de fer du Labrador et du nord du Québec a été transporté vers les aciéries des Grands Lacs alors que le niveau du minerai américain est demeuré inchangé. (Voir tableau H7)

Figure 1.4

### Iron Ore Unloaded at Canadian Ports

— American origin  
 - - - Brazilian origin  
 — Canadian origin

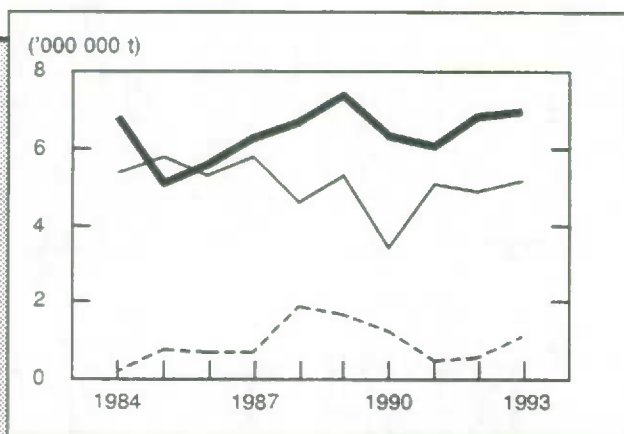


Figure 1.4

### Minerai de fer déchargé dans les ports canadiens

— Origine américaine  
 - - - Origine brésilienne  
 — Origine canadienne

Over 99% of Canada's seaborne exports of iron ore originate at Sept-Îles/Pointe-Noire and Port-Cartier. The 1993 increase in tonnage loaded was well distributed amongst Canada's traditional markets: Europe (up 5.0% to 13.1 million tonnes), U.S. Atlantic & Gulf (up 27.2% to 3.5 million tonnes) and Japan (up 6.1% to 1.3 million tonnes). (See Table H7)

### Sulphur and potash

Low prices and world over-supply continued to plague Canadian outbound shipments of sulphur and potash which are two major ingredients used to make fertilizer. In 1993, both recorded their lowest level in five years. The tonnage of sulphur handled, all outbound, totalled 3.0 million tonnes, down 18.7% from 1992 and 53.2% from 1988. Potash loadings totalled 4.5 million tonnes, down 11.0% from 1992 and 42.7% from 1988.

Canada is the world's largest producer of potash and one of its traditional markets is Western Europe. Prior to the collapse of centrally-controlled economies in Eastern Europe, Russia, also a major world producer, supplied the eastern block countries with potash. The transition to market-based economies has changed this pattern and Russia is now competing head-on with Canada and other countries for the same markets. This situation explains in part why shipments of potash to Europe have dropped in the last few years. (See Figure 1.5)

Plus de 99% des exportations maritimes de minerai de fer du Canada proviennent de Sept-Îles/Pointe-Noire et de Port-Cartier. L'augmentation en 1993 du tonnage chargé était bien répartie parmi les marchés traditionnels du Canada : l'Europe (en hausse de 5.0% à 13.1 millions de tonnes), la région américaine de l'Atlantique et du Golfe (en hausse de 27.2% à 3.5 millions de tonnes) et le Japon (en hausse de 6.1% à 1.3 million de tonnes). (Voir tableau H7)

### Soufre et potasse

Les faibles prix et l'abondance mondiale de ces produits ont continué de miner les livraisons en départ de soufre et de potasse du Canada, deux des principaux ingrédients servant à la fabrication d'engrais. En 1993, ces deux produits ont enregistré leur volume le plus bas en cinq ans. Le tonnage de soufre manutentionné, entièrement pour l'exportation, s'est chiffré à 3.0 millions de tonnes, soit 18.7% de moins qu'en 1992 et 53.2% de moins qu'en 1988. Les chargements de potasse n'ont atteint que 4.5 millions de tonnes, en recul de 11.0% par rapport à 1992 et de 42.7% par rapport à 1988.

Le Canada est le plus important producteur de potasse au monde, et l'un de ses marchés traditionnels est l'Europe de l'Ouest. Avant l'effondrement des économies centrales d'Europe de l'Est, c'était la Russie, également un important producteur mondial, qui approvisionnait les pays du bloc de l'Est en potasse. Le passage vers des économies de marché a transformé cette structure, et la Russie rivalise maintenant directement avec le Canada et d'autres pays pour les mêmes marchés. Cette situation explique en partie la diminution des livraisons de potasse vers l'Europe ces dernières années. (Voir figure 1.5)

Figure 1.5

### Potash Loaded at Canadian Ports

Overseas  
Transborder

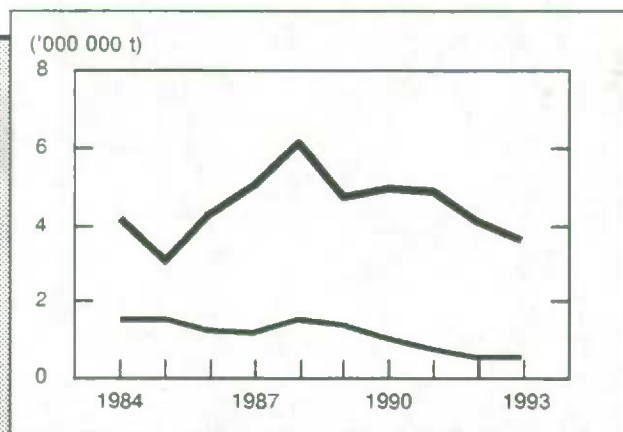


Figure 1.5

### Potasse chargée dans les ports canadiens

Outre-mer  
Transfrontalier

### Crude and refined petroleum

At 20.9 million tonnes (up 25.8% from 1992), unloadings of crude petroleum reached an all-time high, surpassing the 1990 peak of 19.4 million tonnes. The increase benefitted mainly the ports of Saint John (up 28.4% to 8.8 million tonnes), Come-By-Chance (up 197.9% to 2.2 million tonnes) and Halifax (up 4.3% to 4.8 million tonnes) in the Atlantic region as well as Québec/Lévis (up 15.2% to 5.1 million tonnes) on the St. Lawrence. Major refineries are located in these port cities. (See Tables H7 and C2)

### Pétrole brut et produits raffinés du pétrole

En 1993, 20.9 millions de tonnes de pétrole brut ont été déchargées, soit 25.8% de plus qu'en 1992. Il s'agit d'un niveau record qui dépasse le sommet de 19.4 millions de tonnes atteint en 1990. Cette augmentation a profité surtout aux ports de Saint John (en hausse de 28.4% à 8.8 millions de tonnes), de Come-By-Chance (en hausse de 197.9% à 2.2 millions de tonnes) et de Halifax (en hausse de 4.3% à 4.8 millions de tonnes) dans l'Atlantique ainsi qu'à Québec/Lévis (en hausse de 15.2% à 5.1 millions de tonnes) sur le Saint-Laurent. D'importantes raffineries sont situées dans ces villes portuaires. (Voir tableaux H7 et C2)

The substantial increase in the volume of crude petroleum unloaded at the port of Québec/Lévis contrasted with the slight gain in refinery production<sup>1</sup> (up 2.8% to 18.6 million cubic metres) for the province of Québec. There are three refineries in the province, two near Montréal and the other at St. Romuald (part of the port of Québec/Lévis), across the St. Lawrence from Québec City. Crude oil is imported by pipeline at Montréal and by tanker at St. Romuald. Most refined products in that province are sold domestically although, from 1988 to 1992, an average of 216 thousand tonnes of gasoline and fuel oil per year, bound for the United States, has been loaded annually at the port of Québec/Lévis. In 1993, that tonnage dropped 66.7% to 125 thousand tonnes, due in part to the temporary shutdown of the Ultramar refinery at St. Romuald for modernization. (See Table C2).

The picture is different in the Atlantic region. The tonnage of crude petroleum unloaded (up 29.7% to 15.8 million tonnes) and refinery production<sup>1</sup> (up 20.4% to 20.5 million cubic metres) posted strong percentage growth. Nearly half that production was exported in 1993 compared with a little over one third in 1992<sup>1</sup>. The tonnage of fuel oil (5.6 million tonnes) and gasoline (2.6 million tonnes) loaded at Atlantic ports increased 64.2% and 78.6% respectively. Saint John and Come-By-Chance shared most of the gain in tonnage loaded. (See Table C2)

La croissance marquée du volume de pétrole brut déchargé au port de Québec/Lévis fait contraste avec la légère hausse de production des raffineries au Québec<sup>1</sup> (en hausse de 2.8% pour atteindre 18.6 millions de mètres cubes). Il y a trois raffineries dans la province, deux près de Montréal et l'autre à St-Romuald (partie du port de Québec/Lévis), de l'autre côté du Saint-Laurent à la hauteur de Québec. Le pétrole brut est importé par pipeline à Montréal et par navire-citerne à St-Romuald. La plupart des produits raffinés dans cette province demeurent au Canada, bien que, de 1988 à 1992, 216 000 tonnes d'essence et de mazout aient été chargées en moyenne par année au port de Québec/Lévis à destination des États-Unis. En 1993, ce tonnage a régressé de 66.7% pour tomber à 125 000 tonnes, en partie à cause de la fermeture temporaire de la raffinerie Ultramar à St-Romuald pour des travaux d'amélioration. (Voir tableau C2)

Dans l'Atlantique, le tableau est différent. On note une fort croissance pour le tonnage de pétrole brut déchargé (en hausse de 29.7% à 15.8 millions de tonnes) de même que pour la production des raffineries<sup>1</sup> (en hausse de 20.4% à 20.5 millions de mètres cubes). Près de la moitié de la production totale fut exportée en 1993 comparativement à un peu plus du tiers en 1992. Le tonnage de mazout (5.6 millions de tonnes) et d'essence (2.6 millions de tonnes) chargés dans les ports de l'Atlantique a gagné respectivement 64.2% et 78.6%. La hausse du tonnage chargé s'est surtout concentrée à Saint John et à Come-By-Chance. (Voir tableau C2)

Figure 1.6

### Refinery Production and Crude Petroleum Unloaded

Atlantic

— Refinery production  
— Unloadings of crude petroleum

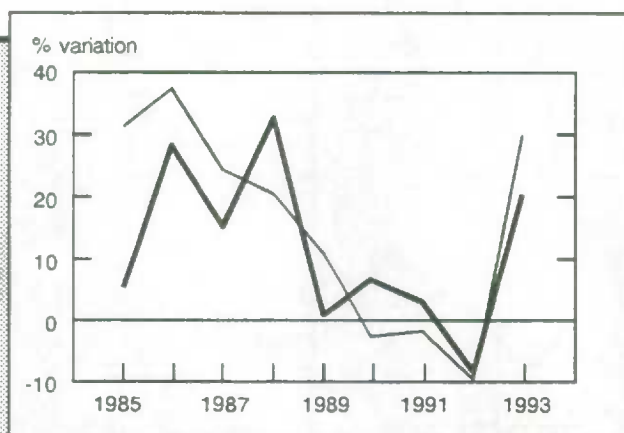


Figure 1.6

### Production des raffineries et pétrole brut déchargé

Atlantic

— Production des raffineries  
— Déchargements de pétrole brut

### Cereals

The volume of wheat loaded at Canadian ports during 1993 totalled 18.5 million tonnes, a decline of 25.5% (6.3 million tonnes) compared with the previous year. Ports in the St. Lawrence (down 3.0 million tonnes to 5.4 million tonnes) and the Pacific (down 3.3 million tonnes to 11.9 million tonnes) regions shared the tonnage loss equally. (See Table C1)

The interruption, in July 1993, of grain shipments to Russia on credit, combined with a poor 1992 grain crop year were major factors contributing to the wheat decline in 1993. During 1992, Russia received 6.4 million tonnes of wheat compared with only 1.8 million tonnes in 1993. The impact on the ports involved is shown in the figure below. The severe decline in wheat deliveries to China from west coast ports (down 53.1% to 2.7 million tonnes) also had a major impact on the overall wheat total.

<sup>1</sup> Refined Petroleum Products, December 1993, Statistics Canada No. 45-004, monthly.

### Céréales

En 1993, le volume de blé chargé dans les ports canadiens s'est élevé à 18.5 millions de tonnes, 25.5% (6.3 millions de tonnes) de moins que l'année précédente. Cette perte de tonnage s'est répartie également entre les ports du Saint-Laurent (en baisse de 3.0 millions de tonnes à 5.4 millions de tonnes) et ceux du Pacifique (en baisse de 3.3 millions de tonnes à 11.9 millions de tonnes). (Voir tableau C1)

Le recul enregistré en 1993 est principalement attribuable à l'interruption, en juillet 1993, des livraisons à crédit, de céréales vers la Russie combiné à la mauvaise récolte céréalière de 1992. En 1992, la Russie a reçu 6.4 millions de tonnes de blé, comparativement à seulement 1.8 million de tonnes en 1993. Le tableau ci-dessous illustre l'incidence de cette situation sur les ports visés. Un autre facteur non-négligeable fut la baisse des livraisons de blé vers la Chine (en baisse de 53.1% à 2.7 millions de tonnes), à partir de la côte ouest.

<sup>1</sup> Produits raffinés du pétrole, décembre 1993 n° 45-004 au cat. de Statistique Canada, mensuel.

Figure 1.7

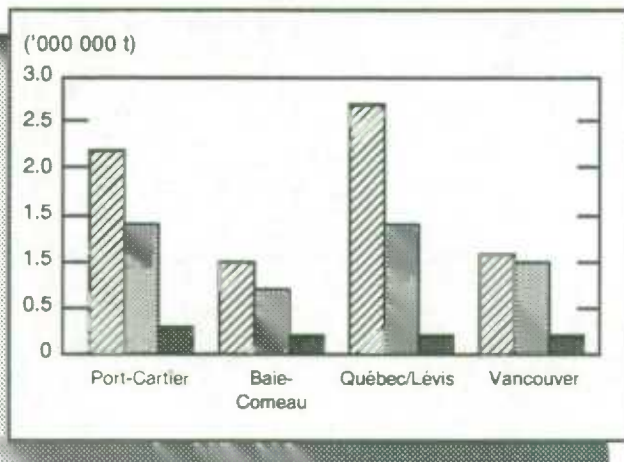
**Loadings of Wheat  
Destined for the  
"Former USSR"**


Figure 1.7

**Chargements de blé  
à destination de  
"l'ancienne URSS"**


Barley, the second major Canadian cereal exported by the marine mode, also posted a decline, from 3.2 million tonnes in 1992 to 2.9 million tonnes in 1993, its lowest level since 1988.

While marine exports of wheat and barley declined, other less traditional crops increased. The growth in tonnage for these grains was concentrated in Thunder Bay as indicated in Table 1.1. Most of these shipments were destined for the United States or Europe.

The flooded Mississippi River and the anticipated re-routing of U.S. grains through the St. Lawrence Seaway System did not translate into higher levels of transshipments at upper St. Lawrence ports. In fact, less U.S. grain was unloaded at Port-Cartier, the major transshipment port, than in the previous year, as shown in the Table 1.2. However, the *1993 St. Lawrence Seaway Traffic Report* showed that 2.0 million tonnes of U.S. grains moved from American Great Lakes ports through the Welland Canal, directly to foreign destinations, an increase of 683 thousand tonnes from 1992.

Le tonnage d'orge, deuxième céréale canadienne en importance exportée par voie maritime, a également régressé, passant de 3.2 millions de tonnes en 1992 à 2.9 millions de tonnes en 1993, son plus bas niveau depuis 1988.

Alors que les exportations maritimes de blé et d'orge ont diminué, d'autres récoltes moins traditionnelles ont augmenté. La croissance du tonnage de ces céréales s'est concentrée à Thunder Bay, comme l'indique le tableau 1.1. La plupart de ces livraisons étaient destinées aux États-Unis ou à l'Europe.

Le débordement de la rivière Mississippi et le réacheminement possible de céréales des États-Unis par la voie maritime du Saint-Laurent ne se sont pas traduits par une augmentation du tonnage de fret transbordé aux ports du haut Saint-Laurent. En fait, le tableau 1.2 montre que des quantités moindres de céréales des États-Unis ont été déchargées à Port-Cartier, premier port de transbordement de céréales américaines, comparativement à l'année précédente. Toutefois, *le rapport statistique de 1993 sur le trafic dans la voie maritime du Saint-Laurent* indique que 2.0 millions de tonnes de céréales des États-Unis ont été expédiées des ports des Grands Lacs américains, par le canal Welland, directement à l'étranger, ce qui représente 683 000 tonnes de plus qu'en 1992.

Table 1.1  
**Specialty Crops Handled at Thunder Bay:  
International Shipping, 1991 to 1993**

	1991	1992	1993	Variation
	'000 t	'000 t	'000 t	%
Oat - Avoine	95	261	571	118.8
Canola	15	78	321	309.8
Dried Peas - Pois séchés	0	66	175	163.4
Flaxseed - Graines de lin	151	170	251	47.7
Feed Pea - Pois fourragé	0	113	176	56.4
Mustard Seed - Graines de moutarde	23	30	52	75.4
Grain Seed - Grains de céréales	0	0	22	---
Grain Screening Pellet - Granulés	3	11	27	---
Rapeseed Meal - Farine de colza	9	9	25	---
Others commodities - Autres marchandises	1 947	2 093	1 992	-4.8
<b>Total Thunder Bay</b>	<b>2 244</b>	<b>2 830</b>	<b>3 613</b>	<b>27.7</b>

Tableau 1.1  
**Récoltes spécialisées manutentionnées à  
Thunder Bay: transport maritime International,  
1991 à 1993**

Table 1.2

**U.S. Grains Unloaded at St. Lawrence Ports, 1992 and 1993**

	Baie-Comeau		Port-Cartier		Others ports		Total		
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	Variation
	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	%
Barley - Orge	68	222	740	132	31	44	839	398	-52.6
Corn - Maïs	97	252	338	375	159	164	594	791	-33.2
Fodder and Feed - Fourrage et aliment	506	208	42	91	0	2	548	301	-45.1
Wheat - Blé	226	279	690	681	80	64	996	1 024	2.8
Others commodities - Autres marchandises	0	0	263	317	636	824	899	1 141	26.9
<b>Total</b>	<b>897</b>	<b>961</b>	<b>2 073</b>	<b>1 596</b>	<b>906</b>	<b>1 098</b>	<b>3 877</b>	<b>3 656</b>	<b>-5.7</b>

Tableau 1.2

**Céréales américaines déchargées aux ports du Saint-Laurent, 1992 et 1993****Aluminum ore and basic products**

For a third consecutive year, arrivals of primary materials destined for aluminum plants in Québec (up 8.9% to 5.6 million tonnes) and British Columbia (up 5.4% to 542 thousand tonnes) increased significantly. (See Table C2)

Loadings of basic aluminum products (mostly ingots of aluminum) rose as well, from 494 thousand tonnes to 701 thousand tonnes. The 1993 level is the highest in over 10 years and surpassed the 1985 record by 38 thousand tonnes.

**Highlights for International Containerized Cargo**

The volume of containerized goods handled at Canada's ports reached a new record of 13.6 million tonnes in 1993, surpassing the old one of 12.6 million tonnes established in 1988 and again in 1992. The containerized throughput in the international sector has almost doubled since 1983 while non-containerized goods grew by less than 25%. Containerized cargo unloaded increased nearly 1 million tonnes to 6.2 million tonnes in 1993 and loadings rose by 595 thousand tonnes to 7.4 million tonnes.

The ports of Montréal/Contrecoeur (up 3.2% to 5.7 million tonnes), Vancouver (down 1.8% to 3.8 million tonnes) and Halifax (up 12.6% to 3.2 million tonnes) handled over 90% of the containerized cargo in the international sector in 1993. There were also 312 thousand tonnes of containerized goods handled at New Westminster (up from 90 thousand tonnes in 1992) and 228 thousand tonnes in Saint John (up from 108 thousand tonnes in 1992).

**Minerai d'aluminium et ses produits de base**

Pour une troisième année consécutive, on a assisté à une hausse marquée du tonnage des matières de première transformation destinées aux usines d'aluminium du Québec (en hausse de 8.9% à 5.6 millions de tonnes) et de la Colombie-Britannique (en hausse de 5.4% à 542 000 tonnes). (Voir tableau C2)

Les chargements de produits de base de l'aluminium (surtout les lingots d'aluminium) ont également augmenté, passant de 494 000 tonnes à 701 000 tonnes. Le niveau atteint en 1993, le plus élevé en plus de dix ans, dépasse de 38 000 tonnes le record enregistré en 1985.

**Faits saillants concernant le fret international conteneurisé**

Le volume du fret conteneurisé manutentionné dans les ports du Canada a atteint un niveau record de 13.6 millions de tonnes en 1993, dépassant ainsi l'ancien record de 12.6 millions de tonnes établi en 1988 et à nouveau en 1992. Le volume du fret international conteneurisé a presque doublé depuis 1983, tandis que celui du fret non conteneurisé a progressé de moins de 25%. Le tonnage du fret conteneurisé déchargé a augmenté de près d'un million de tonnes pour s'établir à 6.2 millions de tonnes en 1993. Le tonnage du fret chargé a grimpé de 595 000 tonnes pour atteindre 7.4 millions de tonnes.

En 1993, le port de Montréal/Contrecoeur (en hausse de 3.2% à 5.7 millions de tonnes), de Vancouver (en baisse de 1.8% à 3.8 millions de tonnes) et de Halifax (en hausse de 12.6% à 3.2 millions de tonnes) ont manutentionné plus de 90% du fret international conteneurisé. Le port de New Westminster a pour sa part manutentionné 312 000 tonnes de fret conteneurisé (comparativement à 90 000 tonnes en 1992) et celui de Saint John, 228 000 tonnes (comparativement à 108 000 tonnes en 1992).

In terms of container counts, empty or with cargo, Montréal/Contrecoeur throughput in the international sector increased 8.8% to 566 thousand TEUs (twenty foot equivalent units) while Vancouver (down 3.4% to 400 thousand TEUs) and Halifax (down 3.7% to 236 thousand TEUs) recorded less TEUs than in the previous year. (See Table H3)

During the first quarter of 1993, some containers, originally destined for Montréal/Contrecoeur, were off loaded at Saint John as traffic was paralyzed on the St. Lawrence river due to ice disruption. In spite of this unusual situation, the 1993 TEU count at Montréal/Contrecoeur represented a record level for the port and surpassed the previous peak of 1988 (549 thousand TEUs). The container count at Saint John totalled 27 thousand TEUs, more than three times the 1992 level. (See Table H3)

## Highlights by Canadian Shipping Region

### Atlantic

Fuelled by a burgeoning petroleum industry, international throughput at Atlantic ports during 1993 reached a record level of 46.6 million tonnes, up 21.0% from 1992. Other commodities also contributed to 1993's record tonnage, including gypsum (up 8.2% to 5.6 million tonnes), salt (up 57.0% to 526 thousand tonnes), cement (from 139 thousand to 673 thousand tonnes) and limestone (from 27 thousand to 256 thousand tonnes). (See Table H4)

On the negative side, potash, coal, newsprint and woodpulp all recorded less tonnage in 1993 than in the previous year.

Le nombre de conteneurs, vides ou chargés, de fret international manutentionnés à Montréal/Contrecoeur a progressé de 8.8% pour s'établir à 566 000 UEVs (unités équivalentes à vingt pieds), tandis qu'il a chuté à Vancouver (en baisse de 3.4% à 400 000 UEVs) et à Halifax (en baisse de 3.7% à 236 000 UEVs) par rapport à l'année précédente. (Voir tableau H3)

Au cours du premier trimestre de 1993, alors que les embâcles de glace perturbaient la navigation sur le fleuve Saint-Laurent, bon nombre de conteneurs furent déchargés au port de Saint John alors que ces derniers étaient destinés pour Montréal/Contrecoeur. Malgré tout, le nombre d'UEVs manutentionnées à Montréal/Contrecoeur en 1993 a représenté un record pour le port et de ce fait, surpassé l'ancien record de 1988 (549 000 UEVs). Quant au port de Saint John, trois fois plus de conteneurs y ont transités en 1993 (27 000 UEVs) qu'en 1992. (Voir tableau H3)

## Faits saillants par région maritime canadienne

### Atlantique

Alimenté par une industrie pétrolière florissante, le tonnage du fret international dans les ports de l'Atlantique a atteint un sommet sans précédent de 46.6 millions de tonnes en 1993, soit 21.0% de plus qu'en 1992. D'autres marchandises ont aussi contribué au tonnage record de 1993, notamment le gypse (en hausse de 8.2% à 5.6 millions de tonnes), le sel (en hausse de 57.0% à 526 000 tonnes), le ciment (passant de 139 000 à 673 000 tonnes) et le calcaire (passant de 27 000 à 256 000 tonnes). (Voir tableau H4)

Par contre, la potasse, la houille, le papier journal et la pâte de bois ont tous accusé une baisse de tonnage en 1993 par rapport à l'année précédente.

Table 1.3

### Atlantic Region Ports Ranked by Annual Variation in Tonnage Handled: International Shipping, 1992 and 1993

Ports	1992		1993		Variation	
	Tonnage	Rank	Tonnage	Rank	Tonnage	Percentage
	'000 t	Classement	'000 t	Classement	'000 t	Pourcentage
Sydney	2 136	4	1 376	6	-761	-35.6
Chatham	41	22	3	43	-39	-93.4
Little Narrows	660	8	639	10	-21	-3.1
Dalhousie	810	7	789	7	-20	-2.5
Mulgrave	28	26	246	14	218	775.6
Belledune	266	12	765	8	499	187.5
Halifax	10 491	2	11 293	2	802	7.6
Port Hawkesbury	1 523	6	2 828	4	1 305	85.7
Come-By-Chance	4 120	3	6 420	3	2 300	55.8
Saint John	13 879	1	17 336	1	3 456	24.9
Arctic ports - Ports de l'Arctique	250		264		14	5.6
Other ports - Autres ports	4 284		4 639		355	8.3
<b>Total Atlantic - Atlantique</b>	<b>38 488</b>		<b>46 598</b>		<b>8110</b>	<b>21.1</b>

Tableau 1.3

### Ports de la région de l'Atlantique classés par variation annuelle du tonnage manutentionné: transport maritime international, 1992 et 1993

The tonnage increases at Saint John, Come-By-Chance and Port Hawkesbury in 1993 can be attributed in large to the strong growth in crude and refined petroleum handled. Crude petroleum from overseas countries (mainly Algeria, Nigeria, Norway, Saudi Arabia and the United Kingdom) is refined at Saint John and Come-By-Chance and a major portion of refinery production is then shipped to the United States. The situation is different at Port Hawkesbury, where the storage facilities of an old refinery were re-opened in 1993. The deep sea facilities of Port Hawkesbury, which can accommodate the largest tanker in the world, are used as a transfer point (from very large to smaller tankers) for refined petroleum products on their way to the United States.

In 1993, the port of Halifax enjoyed its first increase in international throughput since the peak year of 1990, when 12.8 million tonnes of cargo moved through the port. Increases in unloadings of crude petroleum (up 4.3% to 4.8 million tonnes), machinery/equipment (up 25.3% to 1.1 million tonnes) and loadings of gypsum (up 12.0% to 2.3 million tonnes) led the overall growth at the port. During 1991 and 1992, recessionary pressures and defecting shipping lines were major factors that dampened port activity at Halifax. In 1993, many of the shipping lines serving Halifax expanded services and CN North America, Halifax's rail partner, expanded double-stack operations and completed its Halifax Intermodal Terminal.

The increase in tonnage at Belledune represented mostly coal. The international inbound shipments of coal were a first for Belledune, a port that has specialized in phosphate rocks and lead ingots. The coal was needed to supply a new power plant built by the New Brunswick Power Commission, which began operations in October 1993. Coal will likely be a major cargo handled at Belledune in the future even though it is abundant in Nova Scotia since two types of coal are needed to fuel the power plant: high sulphur and metallurgical. High sulphur coal is the only type available in Nova Scotia. In 1993, metallurgical coal was imported from Colombia (76 thousand tonnes) and Ecuador (420 thousand tonnes).

Two thirds of the gain in tonnage handled at the port of Mulgrave was attributed to granite stone (140 thousand tonnes loaded), a commodity that was not part of this port's cargo mix in previous years.

At the port of Dalhousie, decreases in the tonnage loaded of newsprint and gasoline more than offset the gain in zinc ore and concentrates loaded. The latter is the major cargo shipped from Dalhousie to foreign countries, mainly Belgium/Luxembourg, Italy, and Spain. Overall, the tonnage of newsprint loaded for the Atlantic region was down 4.7% to 1.2 million tonnes while, nationally, newsprint loadings were up 5.4% to 3.3 million tonnes.

Historically, Chatham's international business was the shipment of woodpulp. In 1992, 36 thousand tonnes of woodpulp were loaded for Sweden and the United Kingdom or 87% of the port's total. In 1993, however, there were no shipments of woodpulp out of Chatham.

The tonnage of coal loaded at the port of Sydney in 1993 posted its largest drop on record, from 2.0 million tonnes in 1992 to 1.0 million tonnes in 1993. Two major factors contributed to this decline. There was a two-month mid-summer shutdown at the coal loading dock for rebuilding, and production was delayed at a local mine due to flooding. The modernized coal loading dock, which was completed in

La hausse du tonnage à Saint John, à Come-By-Chance et à Port Hawkesbury en 1993 est attribuable en grande partie à la forte croissance du volume de pétrole brut et de produits raffinés du pétrole manutentionnés. Le pétrole brut issu des pays d'outre-mer (surtout de l'Algérie, du Nigeria, de la Norvège, de l'Arabie Saoudite et du Royaume-Uni) est raffiné à Saint John et à Come-By-Chance, et une part considérable de la production des raffineries est livrée aux États-Unis. La situation diffère à Port Hawkesbury, où les installations d'entreposage d'une ancienne raffinerie ont été rouvertes en 1993. Les installations en eau profonde de Port Hawkesbury, qui peuvent accueillir le plus gros navire-citernes au monde, servent de point de transbordement (des très gros aux petits navires-citernes) des produits raffinés du pétrole en route vers les États-Unis.

En 1993, le port de Halifax a connu sa première hausse de tonnage du fret international depuis l'année de pointe de 1990, où 12.8 millions de tonnes de fret sont passées par le port. La croissance globale du tonnage manutentionné à ce port est attribuable à l'accroissement des déchargements de pétrole brut (en hausse de 4.3% à 4.8 millions de tonnes), de machinerie et équipement (en hausse de 25.3% à 1.1 million de tonnes) et des chargements de gypse (en hausse de 12.0% à 2.3 millions de tonnes). En 1991 et 1992, le retrait de certaines compagnies maritimes et les pressions associées à la récession ont été les principaux facteurs ayant miné l'activité portuaire à Halifax. En 1993, bon nombre des compagnies maritimes desservant Halifax ont étendu leurs services, et CN Amérique du Nord, le partenaire ferroviaire de Halifax, a étendu ses services de conteneurs superposés et a achevé la construction de sa gare intermodale à Halifax.

L'augmentation du tonnage manutentionné à Belledune consistait surtout en houille. C'est la première année où Belledune reçoit des livraisons internationales de houille; par le passé, ce port se spécialisait en roches phosphatées et en lingots de plomb. La houille était destinée à une nouvelle centrale électrique que la Commission d'énergie électrique du Nouveau-Brunswick a construite et qui a été mise en production en octobre 1993. La houille sera vraisemblablement l'une des principales marchandises manutentionnées à Belledune dans les années à venir, bien qu'on en trouve en abondance en Nouvelle-Écosse. Deux sortes de houille sont nécessaires à l'alimentation de la centrale électrique : la houille à haute teneur en soufre et la houille métallurgique. La houille à haute teneur en soufre est la seule sorte qu'on extrait actuellement en Nouvelle-Écosse. En 1993, la houille métallurgique était importée de la Colombie (76 000 tonnes) et de l'Équateur (420 000 tonnes).

Les deux tiers de l'augmentation du tonnage manutentionné au port de Mulgrave consistent en granite (140 000 tonnes chargées), une marchandise qui ne faisait pas partie de la composition des marchandises manutentionnées à ce port par les années passées.

Au port de Dalhousie, l'augmentation du tonnage de minerai et de concentrés de zinc chargés a été plus que contrebalancée par les baisses de volume de papier journal et d'essence chargés. Le minerai et les concentrés de zinc constituent la principale marchandise expédiée du port de Dalhousie vers l'étranger, principalement en Italie, en Grèce et en Espagne. Au total, le tonnage de papier journal chargé pour la région de l'Atlantique a régressé de 4.7% pour se situer à 1.2 million de tonnes, alors qu'il a augmenté de 5.4% à l'échelle nationale pour atteindre 3.3 millions de tonnes.

Par le passé, le commerce international au port de Chatham était relié aux livraisons de pâte de bois. En 1992, 36 000 tonnes de pâte de bois ont été chargées pour l'exportation en Suisse et au Royaume-Uni ce qui représente 87% de l'activité globale de ce port. En 1993, ce commerce a pris fin.

Le tonnage de houille chargée au port de Sydney est tombé de 2.0 millions de tonnes en 1992 à 1.0 million de tonnes en 1993. Deux facteurs principaux ont contribué à cette baisse. D'une part, le quai de chargement de houille a été fermé pendant deux mois, au milieu de l'été, pour cause de reconstruction; d'autre part, une inondation a retardé la production dans une mine de l'endroit. Le quai de chargement de houille modernisé, qui a été achevé en septembre 1993, peut



September 1993, has a capacity to handle 25 thousand tonnes daily, 15 thousand tonnes more than before. However, this extra potential was not utilized during 1993. There was not enough coal extracted in Nova Scotia to supply the increased domestic demand (for the new power plant mentioned above) plus foreign demand.

The drop in coal shipments overshadowed positive developments at the port of Sydney. International handlings of iron, steel and alloy almost tripled and reached a record level of 175 thousand tonnes. Scrap iron (71 thousand tonnes in 1993 compared with 5 thousand tonnes in 1992) is imported from the United States, transformed in Sydney and re-exported to foreign countries (34 thousand tonnes to India, 27 thousand tonnes to Mexico and 21 thousand tonnes to China).

#### St. Lawrence

Notable increases in international shipments of iron ore, aluminum ore and crude petroleum failed to offset the significant decline in wheat and other cereals handled at St. Lawrence ports. A large portion of this decline resulted from the interruption of wheat deliveries to Russia which began in July 1993. In total, 65.4 million tonnes of cargo were handled at the region's ports, 1.8% less than the record low of 1992. (See Table H4)

Most grain handled in the region's ports comes through the St. Lawrence Seaway from either a Canadian or an American port on the Great Lakes. The grain is then transferred from lakers to ocean-going vessels and the related tonnage is counted once as "unloaded" (domestic or international depending on the origin of the cargo) and another time as "loaded". This fact emphasizes the importance of cereal movements to the St. Lawrence region and the double impact it has on port tonnages.

Table 1.4

#### St. Lawrence Region Ports Ranked by Annual Variation in Tonnage Handled: International Shipping, 1992 and 1993

	1992		1993		Variation	
	Tonnage	Rank Classement	Tonnage	Rank Classement	Tonnage	Percentage Pourcentage
Québec/Lévis	10 903	3	9 508	4	-1 395	-12.8
Port-Cartier	16 087	1	15 257	2	-830	-5.2
Sorel	2 020	7	1 591	7	-429	-21.2
Baie-Comeau	4 781	5	4 387	5	-394	-8.2
Groscacouna	430	10	253	12	-177	-41.1
Port-Alfred	3 776	6	3 649	6	-127	-3.4
Montréal/Contrecoeur	10 556	4	10 718	3	162	1.5
Trois-Rivières	973	9	1 283	8	311	31.9
Sept-Îles/Pointe-Noire	15 319	2	16 653	1	1 334	8.7
Other ports - Autres ports	1 842		2 155		313	17.0
St.-Lawrence - Saint-Laurent	66 687		65 454		-1 233	-1.8

Except for Groscacouna and Port-Alfred, the ports that recorded the largest year-over-year declines all felt the impact of lower volume of wheat and other cereals handled. During 1993, the port of Québec/Lévis handled 1.4 million tonnes of wheat or half the previous year's volume. The reduction in port activity at Québec/Lévis was also related to the reduction of fuel oil loaded for export. (See Table H7)

recevoir 25 000 tonnes par jour, soit 15 000 tonnes de plus qu'auparavant. Cette capacité supplémentaire n'a toutefois pas été exploitée en 1993. La quantité de houille extraite en Nouvelle-Écosse ne suffisait pas à la demande intérieure accrue (associée à la nouvelle centrale électrique susmentionnée) et à la demande étrangère.

La baisse des livraisons de houille a éclipsé un fait notable au port. Le volume international de fer, d'acier et d'alliages manutentionnés a presque triplé, atteignant un niveau record de 175 000 tonnes. La ferraille (71 000 tonnes en 1993 comparativement à 5 000 tonnes en 1992) est importée des États-Unis, transformée à Sydney, puis réexportée à l'étranger (34 000 tonnes vers l'Inde, 27 000 tonnes vers le Mexique et 21 000 tonnes vers la Chine).

#### Saint-Laurent

Les augmentations marquées des livraisons internationales de minerai de fer, de minerai d'aluminium et de pétrole brut n'ont pas suffi à compenser la baisse significative du tonnage de blé et d'autres céréales manutentionnés dans les ports du Saint-Laurent. Cette réduction s'explique en large partie par l'interruption des livraisons de blé en Russie à compter de juillet 1993. En tout, 65.4 millions de tonnes de fret ont été manutentionnées dans les ports de la région, soit 1.8% de moins que le minimum record enregistré en 1992. (Voir tableau H4)

La plupart des céréales manutentionnées dans les ports de la région arrivent par la voie maritime du Saint-Laurent en provenance d'un port canadien ou américain des Grands Lacs. Les ports du Saint-Laurent transbordent les céréales des laquiers aux océaniques, et ces marchandises entrent une fois dans le calcul du «tonnage déchargé» (intérieur ou international selon l'origine du fret) et une autre fois dans le calcul du «tonnage chargé». Ce fait démontre l'importance du trafic céréalier dans la région du Saint-Laurent et son effet double sur le tonnage manutentionné dans les ports.

Tableau 1.4

#### Ports de la région du Saint-Laurent classés par variation annuelle du tonnage manutentionné: transport maritime international, 1992 et 1993

À l'exception de Groscacouna et de Port-Alfred, les ports qui ont enregistré les plus importants reculs d'année en année ont tous ressenti l'effet de la diminution du volume de blé et d'autres céréales manutentionnés. En 1993, le port de Québec/Lévis a manutentionné 1.4 million de tonnes de blé, soit la moitié du tonnage de l'année précédente. La réduction de l'activité portuaire à Québec/Lévis était également reliée à la baisse de la quantité de mazout chargée pour l'exportation. (Voir tableau H7)

Port-Cartier's tonnage of wheat loaded totalled 1.3 million tonnes compared with 2.2 million tonnes in 1992 while barley handled dropped 1.1 million tonnes to 307 thousand tonnes. For Port-Cartier, the dampening effect of the sluggish cereal trade was partly offset by the 0.8 million tonnes gain in marine exports of iron ore for a total of 11.6 million tonnes. (See Table H7)

At Baie-Comeau, outbound shipments of wheat declined 31.2% to 1.2 million tonnes while fodder and feed (mainly soya beans in this case) declined by almost half to 620 thousand tonnes. Contrary to the overall trend, the volume of American barley (up 227.9% to 222 thousand tonnes) and American corn (up 160.9% to 252 thousand tonnes) transhipped at Baie-Comeau increased noticeably. Aluminum ore and basic products, the other major commodity handled at Baie-Comeau, posted a decline as well, from 921 thousand tonnes in 1992 to 844 thousand tonnes in 1993. (See Table H7)

Sorel's shortfall in wheat handled (down 201 thousand tonnes to 271 thousand tonnes) was combined with reductions in two other major cargoes handled at that port: iron, steel and alloy (down 31.4% to 237 thousand tonnes) and fuel oil (down 97 thousand to 49 thousand tonnes). Groscaçouna's 1993 total reflected a decline of 152 thousand tonnes in lumber and sawn timber loaded for overseas countries.

Port-Alfred's international cargo is dominated by inbound shipments of bauxite and alumina (over 82% of total international handlings) which are major inputs to the electrolytic process that generates aluminum. During 1993, arrivals of aluminum ore equalled the 1992 record and reached 3.0 million tonnes. However, the decline in international activity at Port-Alfred in 1993 was related to the other cargo handled including newsprint (down 22.1% to 85 thousand tonnes), chemicals (down 32.0% to 101 thousand tonnes) and fuel oil (not handled in 1993 while 36 thousand tonnes were handled in 1992).

The international throughput at the port of Montréal/Contrecoeur during 1993 totalled 10.7 million tonnes, up 1.5% from 1992. This increase is significant considering the difficulties that the port encountered during severe weather conditions that prevailed from early February until mid-March. During that period, intermittent ice blockages on the St. Lawrence river trapped and delayed over 30 vessels. The port of Trois-Rivières was also affected, but both ports rebounded with especially strong third quarters as shown in the following table. (See Table H7)

Table 1.5  
International Throughput at the Ports of  
Montréal/Contrecoeur and Trois-Rivières by  
Quarter, 1992 and 1993

	Montréal/Contrecoeur			Trois-Rivières		
	1992	1993	Variation	1992	1993	Variation
	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	%
Quarter - Trimestre:						
First - Premier	1 808	1 754	-3.0	153	116	-24.1
Second - Deuxième	2 805	2 827	0.8	339	447	31.9
Third - Troisième	2 838	3 014	6.2	156	350	124.2
Fourth - Quatrième	3 105	3 122	0.6	324	370	13.9
<b>Annual - Annuel</b>	<b>10 556</b>	<b>10 718</b>	<b>1.5</b>	<b>973</b>	<b>1 283</b>	<b>31.9</b>

Le tonnage de blé chargé pour l'exportation à Port-Cartier s'est élevé à 1.3 million de tonnes comparativement à 2.2 millions de tonnes en 1992, tandis que le volume d'orge a régressé de 1.1 million de tonnes pour s'établir à 307 000 tonnes. Pour Port-Cartier, l'effet modérateur découlant de l'apathie du commerce céréalier a été partiellement compensé par l'augmentation de 0.8 million de tonnes des exportations maritimes de minerai de fer, qui ont atteint 11.6 millions de tonnes. (Voir tableau H7)

À Baie-Comeau, le tonnage des livraisons de blé en départ a diminué de 31.2% pour tomber à 1.2 million de tonnes, tandis que celui du fourrage et des aliments pour animaux (surtout les fèves de soya dans ce cas-ci) a reculé de presque la moitié pour se fixer à 620 000 tonnes. Contrairement à la tendance globale, Baie-Comeau a enregistré une augmentation sensible du tonnage transbordé d'orge américaine (en hausse de 227.9% à 222 000 tonnes) et de maïs américain (en hausse de 160.9 à 252 000 tonnes). Le volume de minerai d'aluminium et de ses produits de base, l'autre principale marchandise manutentionnée à Baie-Comeau, est passé de 921 000 tonnes en 1992 à 844 000 tonnes en 1993. (Voir tableau H7)

À Sorel, la diminution du tonnage de blé manutentionné (en baisse de 201 000 tonnes à 271 000 tonnes) s'est conjuguée à des réductions au niveau de deux autres principales marchandises manutentionnées à ce port : le fer, l'acier et les alliages (en baisse de 31.4% à 237 000 tonnes) et le mazout (en baisse de 97 000 tonnes à 49 000 tonnes). Le total pour 1993 de Groscaçouna tient compte d'un recul de 152 000 tonnes des chargements de bois de construction et de sciage à destination des pays d'outre-mer.

Le fret international manutentionné à Port-Alfred est dominé par les livraisons en arrivage de bauxite et d'alumine (plus de 82% du fret international total manutentionné), qui sont d'importants intrants du processus électrolytique générant l'aluminium. En 1993, les arrivages de bauxite ont atteint le même sommet qu'en 1992, soit 3.0 millions de tonnes. Ce sont cependant d'autres marchandises, y compris le papier journal (en baisse de 22.1% à 85 000 tonnes), les produits chimiques (en baisse de 32.0% à 101 000 tonnes) et le mazout (non-manutentionné en 1993 alors qu'en 1992, on en comptait 36 000 tonnes), qui sont derrière la baisse enregistrée pour Port-Alfred en 1993.

Au port de Montréal/Contrecoeur, le fret international manutentionné a totalisé 10.7 millions de tonnes en 1993, soit un gain total de 1.5% comparativement à 1992. Cette hausse est significative si l'on tient compte du fait que le port a connu de sérieuses difficultés du début de février à la mi-mars en raison des conditions climatiques précaires. Au cours de cette période, des embâcles intermittentes de glaces sur le fleuve Saint-Laurent ont retardé ou encore paralysé la navigation de quelques trente navires. Le port de Trois-Rivières en a souffert également mais dans les deux cas, la situation s'est rétabli avec un troisième trimestre particulièrement fort comme le montre le tableau suivant. (Voir tableau H7)

Tableau 1.5  
Tonnage du fret international dans les ports de  
Montréal/Contrecoeur et de Trois-Rivières par  
trimestre, 1992 et 1993

Gains at the port of Montréal/Contrecoeur were recorded for containerized goods (up 3.2% to 5.7 million tonnes) and some bulk commodities (wheat, up 16.6% to 1.0 million tonnes, iron ore, up 102.8% to 390 thousand tonnes and chemicals, up 29.2% to 1.1 million tonnes). On the negative side, fuel oil declined 52.2% to 440 thousand tonnes.

The port of Trois-Rivières handled 1.3 million tonnes of cargo in the international sector during 1993, up from 973 thousand tonnes in 1992 and 803 thousand tonnes in 1991. The recent growth in tonnage at the port of Trois-Rivières reflects mainly the beginning of operations at its new calcinated coke and alumina terminal built to serve a new aluminum plant.

The 1993 growth in international throughput at the port of Sept-Îles/Pointe-Noire reflected not only increased deliveries of iron ore to foreign countries but also benefits related to the port's new diversity in its cargo mix, established in recent years.

Le port de Montréal/Contrecoeur a enregistré un accroissement du tonnage pour le fret conteneurisé (en hausse de 3.2% à 5.7 millions de tonnes), pour certaines marchandises en vrac dont le blé (en hausse de 16.6% à 1.0 million de tonnes) et le minerai de fer (en hausse de 102.8% à 390 000 tonnes) et pour les produits chimiques (en hausse de 29.2% à 1.1 million de tonnes). Du côté le plus sombre, le mazout manutentionné a baissé de 52.2% à 440 000 tonnes.

Le port de Trois-Rivières a manutentionné 1.3 million de tonnes de fret international en 1993, soit 973 000 tonnes de plus qu'en 1992 et 803 mille tonnes de plus qu'en 1991. La récente croissance du tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières est surtout attribuable à la mise en service de son nouveau terminal affecté à la manutention du coke de pétrole calciné et de l'alumine, qui dessert la nouvelle aluminerie de l'endroit.

La croissance du tonnage de fret international enregistrée en 1993 au port de Sept-Îles/Pointe-Noire s'explique non seulement par les livraisons accrues de minerai de fer à l'étranger, mais également par les avantages découlant de la diversification nouvelle des marchandises manutentionnées au port ces dernières années.

Figure 1.8

### International Port Activity at Sept-Îles/Pointe-Noire

Excluding Iron Ore

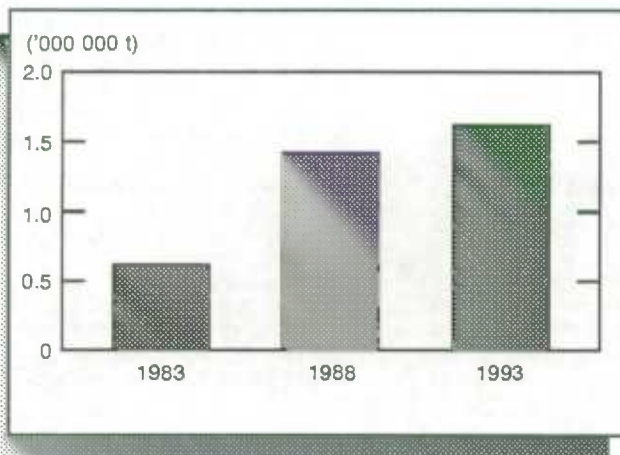


Figure 1.8

### Activité portuaire internationale à Sept-Îles/Pointe-Noire

Excluant le minerai de fer

During 1993, aluminum ore basic products handled totalled 569 thousand tonnes compared with 268 thousand tonnes in 1992 and none in 1991. The production of aluminum at the nearby Allouette Plant also translated into more inbound shipments of coke of both petroleum and coal (up 39.1% to 237 thousand tonnes). Limestone, salt, iron/steel and fuel oil were all handled at the port of Sept-Îles/Pointe-Noire during 1993. (See Table H7)

### Great Lakes

Due to a severe decline in inbound shipments of American coal in 1993, international port activity on the Great Lakes dropped 8.5% to 30 million tonnes, the lowest level of the last ten years. The volume of American coal unloaded fell to 7.7 million tonnes from 12.3 million tonnes the previous year. As illustrated in Figure 1.9 the 1992 recovery in arrivals of coal was short-lived and the decreasing pattern that began in 1989 has not yet turned around. The graph also shows how coal fluctuations have influenced total marine international trade on the Great Lakes over the decade. (See Table H4)

En 1993, le volume de minerai d'aluminium et ses produits de base s'est élevé à 569 000 tonnes, tandis qu'il était de 268 000 tonnes en 1992 et nul en 1991. La production d'aluminium à l'usine Allouette située tout près s'est également traduite par une augmentation des livraisons en arrivage de coke de pétrole et de houille (en hausse de 39.1% pour atteindre 237 000 tonnes). Le calcaire, le sel, le fer/acier et le mazout sont tous des marchandises manutentionnées au port de Sept-Îles/Pointe-Noire en 1993. (Voir tableau H7)

### Région des Grands Lacs

À la suite d'une baisse considérable des livraisons de houille américaine en arrivage en 1993, l'activité internationale sur les Grands Lacs a chuté de 8.5% pour ne représenter que 30 millions de tonnes, le niveau le plus bas enregistré depuis dix ans. Le tonnage de la houille américaine déchargée est tombé à 7.7 millions de tonnes contre 12.3 millions de tonnes l'année précédente. Comme le montre la figure 1.9 la reprise observée en 1992 dans les livraisons de houille en arrivage a été brève; la tendance à la baisse amorcée en 1989 ne s'est pas encore renversée. Le graphique montre également dans quelle mesure les variations au niveau de la houille ont influé sur le commerce maritime international sur les Grands Lacs au cours de la décennie. (Voir tableau H4)

Figure 1.9

## Cargo Handled at Great Lakes Ports

— Total  
— Coal

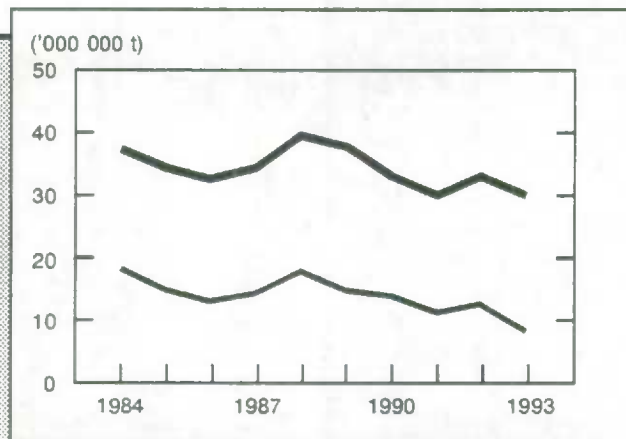


Figure 1.9

## Fret manutentionné dans les ports des Grands Lacs

— Total  
— Houille

The decline in coal was the most dramatic event in Great Lakes international port activity during 1993 and overshadowed several positive variations of smaller magnitude. There was more iron ore (up 5.2% to 5.1 million tonnes) and limestone (up 16.8% to 2.3 million tonnes) unloaded in 1993 than in the previous year. Total cargo loaded at the region's port increased 10.1% to 11.1 million tonnes, the highest level since 1989. The major commodities that contributed to this increase were: salt (up 27.7% to 2.6 million tonnes), cement (up 17.1% to 1.6 million tonnes) and other non-metallic mineral products (up 24.5% to 1.1 million tonnes). (See Tables C1 and C2)

Another interesting aspect of the Great Lakes international port activity is the growth that occurred in direct shipments to foreign countries (other than the U.S. Great Lakes). This trend indicates an increase in the movements of ocean-going vessels on the St. Lawrence Seaway System.

La baisse du tonnage de la houille a été l'événement le plus spectaculaire observé au titre du commerce international dans les ports des Grands Lacs en 1993; elle a éclipsé plusieurs variations positives de moindre importance. Le tonnage du minerai de fer (en hausse de 5.2% à 5.1 millions de tonnes) et du calcaire (en hausse de 16.8% à 2.3 millions de tonnes) déchargé a été plus élevé en 1993 que l'année précédente. Le tonnage total du fret chargé dans les ports de la région a progressé de 10.1% pour se fixer à 11.1 millions de tonnes, le plus haut niveau depuis 1989. Voici les principales marchandises qui ont contribué à cette hausse : le sel (en hausse de 27.7% à 2.6 millions de tonnes), le ciment (en hausse de 17.1% à 1.6 million de tonnes) et d'autres produits minéraux non métalliques (en hausse de 24.5% à 1.1 million de tonnes). (Voir tableaux C1 et C2)

Autre aspect intéressant de l'activité portuaire internationale sur les Grands Lacs : la croissance des livraisons directes vers des pays étrangers (c'est à dire autres que la région américaine des Grands Lacs). Cette tendance révèle une progression des mouvements de navires océaniques sur la voie navigable du Saint-Laurent.

Table 1.6

## Great Lakes Region Ports Ranked by Annual Variation in Tonnage Handled: International Shipping, 1992 and 1993

	1992		1993		Variation	
	Tonnage	Rank	Tonnage	Rank	Tonnage	Percentage
	'000 t	Classement	'000 t	Classement	'000 t	%
Nanticoke	6 294	1	4 416	2	-1 879	-29.8
Courtright	1 903	5	690	8	-1 213	-63.7
Lakeview	1 172	9	0	---	-1 172	-100.0
Sarnia	1 403	7	994	7	-409	-29.1
Toronto	581	12	429	16	-152	-26.1
Hamilton	5 949	2	5 832	1	-117	-2.0
Sombra	327	17	430	15	103	31.5
Meldrum Bay	460	14	656	9	196	42.5
Bath	306	18	598	11	292	95.4
Windsor	1 694	6	2 078	5	384	22.6
Goderich	1 322	8	1 732	6	410	31.0
Sault Ste. Marie	3 808	3	4 250	3	442	11.6
Thunder Bay	2 830	4	3 613	4	783	27.7
Other ports - Autres ports	4 721		4 280		-441	-9.3
<b>Total Great Lakes - Grands Lacs</b>	<b>32 770</b>		<b>29 998</b>		<b>-2 771</b>	<b>-8.5</b>

Tableau 1.6

## Ports de la région des Grands Lacs classés par variation annuelle du tonnage manutentionné: transport maritime international, 1992 et 1993

The decline in coal unloaded explains the reduction in tonnage shown for Nanticoke, Courtright and Lakeview. Coal unloaded at these ports is primarily used in Ontario Hydro's fossil-fuelled generating stations. Important quantities of coal were unloaded at these ports in 1992 and large inventories remained at the end of 1992, thus lowering the requirements of coal for 1993. For example, there was no coal delivered to Lakeview in 1993 as inventories in excess of 1 million tonnes, stock piled in 1992, remained available at the end of 1993. Lower demand for electricity as well as increased production at the newest Ontario Hydro Nuclear Generating Station in Darlington, are other factors that lessened the need for coal during 1993.

In 1993, Sarnia's international activity was at its lowest level in more than 10 years and descended below the 1 million-tonne mark. The 1993 figure reflects a major slowdown in handling of fuel oil (down 39.4% to 155 thousand tonnes), gasoline (down 75.5% to 71 thousand tonnes) and crude petroleum (down 54.6% to 36 thousand tonnes).

The level of international activity at the port of Hamilton has been relatively stable throughout the recession years, with a throughput of around 5.8 million tonnes annually since 1990. Over 70% of that tonnage is made up of inbound shipments of American coal and iron ore destined for Canada's two largest integrated steel makers. In 1993, arrivals of iron ore (down 30.5% to 921 thousand tonnes) decreased markedly while coal unloadings remained at the previous level of 3.0 million tonnes. On the other hand, shipments of iron and steel from overseas countries (mainly Belgium/Luxembourg, France and the Netherlands) to Hamilton tripled and reached 859 thousand tonnes, the second highest level ever.

In 1993, the port of Toronto recorded its fourth consecutive decline in international tonnage with only 429 thousand tonnes handled. The 1989 figure was twice as high. Several factors have restrained growth at the port of Toronto in the last ten years including the following two factors: a major shipping line specializing in the transportation of iron and steel transferred its operations to Hamilton; the once flourishing grain terminal, stopped operations in 1991. Also in 1993, a major commodity decline was recorded for salt, which dropped 83.4% to 18 thousand tonnes.

Expanding limestone trade on the Great Lakes benefitted the ports of Sombra, Windsor, Sault Ste. Marie and Meldrum Bay. Except for Meldrum Bay, the shipments were inbound and originated mainly from the Michigan ports of Calcite and Port Dolomite. At Meldrum Bay, limestone was loaded and destined for the U.S. ports of Erie, Fairport, Marysville and Saginaw. Windsor's international activity also gained from rising inbound shipments of other non-metallic mineral products (up 29.3% to 150 thousand tonnes). The major commodity increase at Sault Ste. Marie was for iron ore unloaded. The origins of that iron ore were the ports of Marquette, Michigan and Superior, Wisconsin.

Bath's international tonnage which, up to 1988, consisted of cement only, has expanded to include coal and gypsum since 1989. Tonnage increases were recorded in 1993 for cement (up 221 thousand tonnes to 477 thousand tonnes), coal (up 54 thousand tonnes to 75 thousand tonnes) and gypsum (up 12 thousand tonnes to 41 thousand tonnes).

Salt deliveries to the United States from Goderich peaked at 1.7 million tonnes in 1993, up 32.7% from 1992. The second highest level was recorded in 1991, with 1.4 million tonnes. Goderich's international business is almost entirely dedicated to that trade.

La chute du tonnage de la houille déchargée explique la réduction du tonnage enregistré à Nanticoke, à Courtright et à Lakeview. La houille déchargée dans ces ports est principalement utilisée par les centrales thermiques d'Ontario Hydro. D'importantes quantités de houille ont été déchargées dans ces ports en 1992 et des stocks considérables étaient encore disponibles à la fin de l'année, réduisant ainsi les quantités nécessaires pour 1993. Par exemple, il n'y a pas eu de livraison de houille au port de Lakeview en 1993 car il restait, à la fin de l'année, des stocks de plus de 1 million de tonnes amassés en 1992. D'autres facteurs comme la baisse de la demande d'électricité et la hausse de la production à la toute nouvelle centrale nucléaire d'Ontario Hydro à Darlington ont également fait régresser la demande de houille en 1993.

En 1993, le port de Sarnia a enregistré le niveau d'activité internationale le moins élevé en plus de dix ans; le tonnage est tombé sous le seuil du 1 million de tonnes. Ce chiffre traduit une forte diminution du tonnage manutentionné de mazout (en baisse de 39.4% à 155 000 tonnes), d'essence (en baisse de 75.5% à 71 000 tonnes) et de pétrole brut (en baisse de 54.6% à 36 000 tonnes).

Le niveau d'activité internationale dans le port de Hamilton a été relativement stable pendant les années de récession, le tonnage s'élevant à environ 5.8 millions de tonnes annuellement depuis 1990. Plus de 70% du tonnage représente de la houille et du minerai de fer en provenance des États-Unis destinés aux deux principales aciéries du Canada. En 1993, le tonnage du minerai de fer déchargé (en baisse de 30.5% à 921 000 tonnes) a beaucoup diminué, tandis que celui de la houille déchargée est demeuré inchangé à 3.0 millions de tonnes. Par contre, le tonnage des livraisons de fer et d'acier en provenance d'outre-mer (surtout de la Belgique/Luxembourg, de la France et des Pays-Bas) et destinées au port de Hamilton a triplé pour atteindre 859 000 tonnes, le deuxième en importance jamais enregistré.

En 1993, le port de Toronto a accusé sa quatrième baisse consecutive du tonnage du fret international, qui s'est fixé au creux de 429 000 tonnes. Le tonnage était deux fois plus élevé en 1989. Plusieurs facteurs ont entravé la croissance dans le port de Toronto au cours des dix dernières années dont les deux suivants: une grande ligne de navigation spécialisée dans le transport du fer et de l'acier a transféré ses opérations à Hamilton; un silo portuaire jadis florissant a cessé d'opérer en 1991. De plus en 1993, on a enregistré une diminution importante du tonnage du sel, qui a régressé de 83.4% pour s'établir à 18 000 tonnes.

Les ports de Sombra, de Windsor, de Sault Ste. Marie et de Meldrum Bay ont bénéficié de l'expansion du commerce de calcaire sur les Grands Lacs. Sauf dans le cas de Meldrum Bay, il s'agissait de livraisons qui provenaient surtout de Calcite et de Port Dolomite, ports du Michigan. A Meldrum Bay, le calcaire était chargé et destiné aux ports américains d'Erie, de Fairport, de Marysville et de Saginaw. L'activité internationale au port de Windsor a progressé grâce aux livraisons en arrivage d'autres produits minéraux non métalliques (en hausse de 29.3% à 150 000 tonnes). Le gain le plus important à Sault Ste. Marie a été observé au titre des déchargements de minerai de fer en provenance des ports de Marquette (Michigan) et de Superior (Wisconsin).

Le tonnage international dans le port de Bath, qui, jusqu'en 1988, n'était composé que de ciment, s'est élargi depuis 1989 pour comprendre la houille et le gypse. En 1993, on a enregistré une hausse du tonnage pour le ciment (en hausse de 221 000 tonnes pour se fixer à 477 000 tonnes), la houille (en hausse de 54 000 tonnes pour se fixer à 75 000 tonnes) et le gypse (en hausse de 12 000 tonnes pour se fixer à 41 000 tonnes).

Les livraisons de sel en provenance de Goderich et à destination des États-Unis ont atteint le sommet de 1.7 million de tonnes en 1993, un gain de 32.7% par rapport à 1992. Le deuxième niveau en importance a été enregistré en 1991, soit 1.4 million de tonnes. L'activité internationale de Goderich est presque entièrement consacrée à ce commerce.

## Pacific

Ports on the west coast handled 82.1 million tonnes of cargo in 1993, down 3.6% from 1992. The 1993 figure represents the lowest level of international activity for the region since 1986. Bulk exports, including coal, grain, potash and sulphur, which dominate port activity in the Pacific region, also represented the weakest sector in 1993. (See Table H4)

Shipments of wheat declined 21.9% to 11.9 million tonnes. The drop in deliveries of wheat to China, which collapsed 53.1% to 2.7 million tonnes was the main factor affecting loadings of wheat on the west coast. As China is moving away from centralized purchasing to individual buyer transactions, financing has become a problem and this situation explains for the most part the drop in sales of Canadian wheat to that country. Reduced exports of wheat to Russia (down 62.1% to 471 thousand tonnes) was a secondary factor in the Pacific region. Sulphur shipments dropped 22.5% to 2.9 million tonnes while potash loadings stood at 2.7 million tonnes, 4.3% less than in the previous year. (See Tables C1 and C2)

On the liquid bulk side, fuel oil loadings (down 55.0% to 0.5 million tonnes) were adversely affected by refinery closures in British Columbia, namely the Petro Canada and Shell refineries. Conversely, the 70.9% growth in arrivals of fuel oil on the west coast, which reached 0.5 million tonnes in 1993, was also tied with the refineries' closures as provincial production (down 25.1% to 6.9 million cubic metres)<sup>1</sup> failed to fulfil domestic demand. (See Tables C1 and C2)

Lumber's outbound shipments were down 0.9% to 5.2 million tonnes for the region and most of this decline was concentrated in shipments to Europe and the United Kingdom (down 53.6% to 469 thousand tonnes). The European Community imposed a ban on green lumber in the summer of 1993. The ban applies to lumber which has not been treated to kill possible insect infestations.

Coal, the Pacific region's largest commodity handled, began a recovery in 1993 from production disruptions in 1992. Coal loaded totalled 26.3 million tonnes, up 5.8% from 1992. Unlike wheat, loadings of barley and canola recorded more tonnage in 1993 than in the previous year. Canola tonnage matched its record level of 2.1 million tonnes established in 1987 and again in 1989. Other positive influences included growth in limestone and newsprint loaded. Total unloadings grew 11.1% to 7.0 million tonnes. Inbound shipments accounted for 8.5% of total international activity on the west coast. (See Table H4)

<sup>1</sup> *Idem.*

## Région du Pacifique

Au total, 82.1 millions de tonnes de fret ont été manutentionnées dans les ports de la côte ouest en 1993, un recul de 3.6% par rapport à 1992. Les données de 1993 représentent le niveau d'activité internationale le plus bas enregistré depuis 1986. Les exportations de marchandises en vrac, à savoir la houille, les céréales, la potasse et le soufre, qui contribuent le plus à l'activité portuaire dans la région du Pacifique, ont également représenté le plus faible secteur en 1993. (Voir tableau H4)

Les livraisons de blé ont chuté de 21.9% pour se fixer à 11.9 millions de tonnes. La baisse du tonnage de blé destiné à la Chine, lequel s'est effondré de 53.1% pour s'établir à 2.7 millions de tonnes, représente le principal facteur expliquant le déclin des chargements de blé sur la côte ouest. Au fur et à mesure que la Chine abandonne le processus d'achats centralisés au profit de transactions par des acheteurs particuliers, le financement pose un problème. Cette situation explique en majeure partie la baisse des ventes de blé canadien à la Chine. La régression des exportations de blé destinées à la Russie (en baisse de 62.1% à 471 000 tonnes) est un facteur secondaire dans la région du Pacifique. Le tonnage des livraisons de soufre a diminué de 22.5% pour se fixer à 2.9 millions de tonnes, tandis que celui des livraisons de potasse s'est établi à 2.7 millions de tonnes, soit 4.3% de moins que l'année précédente. (Voir tableaux C1 et C2)

Du côté des liquides en vrac, les chargements de mazout (en baisse de 55.0% à 0.5 million de tonnes) ont été touchés par la fermeture de raffineries en Colombie-Britannique, à savoir celles de Petro Canada et de Shell. Par contre, la croissance de 70.9% du tonnage de mazout déchargé sur la côte ouest, qui a atteint 0.5 million de tonnes en 1993, était également relié à la fermeture des raffineries puisque la production pour la province (en baisse de 25.1% à 6.9 millions de mètres cubes)<sup>1</sup> était insuffisante pour combler la demande intérieure. (Voir tableaux C1 et C2)

Le tonnage des livraisons de bois d'oeuvre en départ a régressé de 0.9% à 5.2 millions de tonnes pour la région, la baisse étant en plus grande partie observée au titre des livraisons à destination de l'Europe et du Royaume-Uni (en baisse de 53.6% à 469 000 tonnes). La Communauté européenne a levé une interdiction sur le bois vert à l'été de 1993. L'interdiction porte sur le bois d'oeuvre qui n'a pas été traité pour stopper les invasions d'insectes possibles.

Le tonnage des chargements de houille, la principale marchandise de la région, a commencé à remonter en 1993 après un ralentissement de la production en 1992. Le tonnage des chargements de houille a totalisé 26.3 millions de tonnes, un gain de 5.8% par rapport à 1992. Contraire au blé, les tonnages de l'orge et du canola ont été plus élevés en 1993 qu'en 1992. Le tonnage du canola a atteint le même niveau record de 2.1 millions de tonnes établi en 1987 et à nouveau en 1989. Le calcaire et le papier journal sont d'autres marchandises dont le tonnage chargé s'est accru en 1993. Le fret total déchargé a progressé de 11.1% pour atteindre 7.0 millions de tonnes. Les arrivées internationales ont représenté 8.5% du tonnage international total sur la côte ouest. (Voir tableau H4)

<sup>1</sup> *Idem.*

Table 1.7  
Pacific Region Ports Ranked by Annual Variation  
in Tonnage Handled: International Shipping, 1992  
and 1993

Ports	1992		1993		Variation	
	Tonnage	Rank	Tonnage	Rank	Tonnage	Percentage
	'000 t	Classement	'000 t	Classement	'000 t	%
Vancouver	59 037	1	56 330	1	-2 706	-4.6
Prince Rupert	12 484	2	11 217	2	-1 267	-10.1
Squamish	921	6	665	10	-257	-27.
Nanaimo	1 128	5	1 061	5	-67	-5.9
Crofton	619	9	802	7	183	29.6
Blubber Bay	508	10	801	8	293	57.8
Kitimat	2 641	3	2 975	4	334	12.6
New Westminster	2 435	4	3 014	3	579	23.8
Other ports - Autres ports	1690		1867		176	10.41
<b>Total Pacific - Pacifique</b>	<b>85 217</b>		<b>82 121</b>		<b>-3 096</b>	<b>-3.6</b>

Tableau 1.7  
Ports de la région du Pacifique classés par variation  
annuelle du tonnage manutentionné: transport  
maritime international, 1992 et 1993

The port of Vancouver continued to dominate international activity on the west coast, with a tonnage of 56.3 million tonnes or 68.5% of the region's total. Most of the fluctuations noted for the region mirrored the situation at the port of Vancouver. In short, the tonnage of wheat, sulphur, potash, and petroleum products handled were down while loadings of coal increased slightly. Other positive changes in Vancouver included limestone (up 67.0% to 280 thousand tonnes) and sand/gravel (up 45.9% to 0.8 million tonnes). (See Table H7)

Prince Rupert's reduced traffic in 1993 was a result of declining outbound shipments of wheat (down 25.6% to 3.1 million tonnes) and coal (down 9.8% to 5.5 million tonnes). These decreases were partly attributed to a labour disruption which affected rail services to the port. Exports of coal and wheat are the backbone of Prince Rupert's international throughput and they accounted for over 75% of the total in 1993, compared with 56.4% at the port of Vancouver. On the bright side, wood products, handled at the Fairview Terminal increased markedly.

The port of Squamish, which specializes in exports of woodpulp (98.2% of the total tonnage handled in 1993), recorded 665 thousand tonnes of cargo in 1993, down 27.9% from 1992. The tonnage growth at the port of Crofton resulted from a surge in newsprint (up 39.3% to 375 thousand tonnes) and lumber (up 51.3% to 233 thousand tonnes).

For a second consecutive year, rapid growth in outbound shipments of limestone has benefited the port of Blubber Bay which specializes in that trade. In 1993, 801 thousand tonnes of limestone were loaded at Blubber Bay compared with 502 thousand tonnes in 1992 and 250 thousand tonnes in 1991. The limestone is all shipped to the U.S. Pacific coast. The recent expansion in that trade resulted from the beginning of operation at a new cement plant in Seattle. Limestone is also transformed into aggregate lime which is used as a farming product.

Port activities at Kitimat in 1993 were highlighted by increased shipments of miscellaneous chemicals (up 17.4% to 1.3 million tonnes), aluminum ore and basic products (up 3.2% to 769 thousand tonnes) and other paper/paper board (up 27.6% to 361 thousand tonnes).

Le port de Vancouver a continué de dominer l'activité internationale sur la côte ouest avec un tonnage de 56.3 millions de tonnes ou 68.5% du total de la région. La plupart des variations observées pour l'ensemble des ports de la côte ouest traduisent la situation au port de Vancouver. En bref, les tonnages du blé, du soufre, de la potasse et des produits du pétrole manutentionnés ont chuté, tandis que le tonnage des chargements de houille a légèrement augmenté. On a observé d'autres hausses pour le calcaire (en hausse de 67.0% à 280 000 tonnes) et le sable/gravier (en hausse de 45.9% à 0.8 million de tonnes). (Voir tableau H7)

La situation observée à Prince Rupert en 1993 est attribuable à la diminution du tonnage des chargements de blé (en baisse de 25.6% à 3.1 millions de tonnes) et de houille (en baisse de 9.8% à 5.5 millions de tonnes). Ces baisses sont en partie attribuables à un conflit de travail qui a touché les services ferroviaires de ce port. Les exportations de houille et de blé sont la pierre angulaire de l'activité internationale dans le port de Prince Rupert; elles ont représenté plus de 75% du tonnage total en 1993 par rapport à 56.4% dans le port de Vancouver. Sur une note plus optimiste, le tonnage des produits du bois manutentionné au terminal de Fairview s'est accru considérablement.

Le port de Squamish, qui se spécialise dans les exportations de pâte de bois (98.2% du tonnage total manutentionné en 1993), a enregistré un tonnage de 665 000 tonnes en 1993, un recul de 27.9% par rapport à 1992. La croissance du tonnage au port de Crofton fait suite à des hausses dans la manutention de papier journal (en hausse de 39.3% à 375 000 tonnes) et de bois d'oeuvre (en hausse de 51.3% à 233 000 tonnes).

Pour une deuxième année consécutive, l'augmentation rapide du tonnage des livraisons de calcaire en départ a profité au port de Blubber Bay qui se spécialise dans ce commerce. En 1993, 801 000 tonnes de calcaire ont été chargées dans le port de Blubber Bay comparativement à 502 000 tonnes en 1992 et à 250 000 tonnes en 1991. Le calcaire est expédiée en entier vers la région américaine du Pacifique. L'expansion récente de ce commerce est attribuable à l'ouverture d'une nouvelle cimenterie à Seattle. Le calcaire est aussi transformé en granulats que l'on utilise comme produit agricole.

En 1993, l'activité dans le port de Kitimat a été stimulée par l'augmentation du tonnage des livraisons de produits chimiques divers (en hausse de 17.4% à 1.3 million de tonnes), de minerai et de produits d'aluminium (en hausse de 3.2% à 769 000 tonnes) et d'autre papier et carton (en hausse de 27.6% à 361 000 tonnes).

The port of New Westminster, with its widely diversified commodity base (38 out of 41 commodity classes were handled in 1993), handled 3.0 million tonnes of cargo in 1993, the highest level ever. The total growth was well distributed amongst the commodity classes. (See Table C9)

En 1993, dans le port de New Westminster où l'on manutentionne une grande variété de marchandises (38 des 41 grands groupes de marchandises y ont été manutentionnés en 1993), on a inscrit un tonnage de 3.0 millions de tonnes, soit le niveau le plus élevé jamais enregistré. La croissance totale a été bien répartie entre les groupes de marchandises. (Voir tableau C9)

## Domestic Shipping

Domestic shipping statistics measure port activity that results from the transportation of commercial cargo between Canadian ports. During 1993, the volume of cargo handled in domestic shipping totalled 100.0 million tonnes, down 4.3% from 1992 and the lowest level of the last ten years. Strong increases in handlings of pulpwood and sand/gravel were more than offset by declines in wheat, gasoline, salt and coal handled.

## Transport maritime intérieur

Les statistiques se rapportant au transport maritime intérieur mesurent l'activité portuaire découlant du transport de marchandises commerciales d'un port canadien à un autre. En 1993, le fret manutentionné dans ce secteur a totalisé 100.0 millions de tonnes, soit une baisse de 4.3% par rapport à 1992 et le niveau le plus faible des dix dernières années. Les fortes hausses du bois à pâte et du sable/gravier ont été plus que neutralisées par les replis du blé, de l'essence, du sel et du charbon.

Figure 1.10

### Domestic Shipping in Canada

#### Largest Commodity Variations

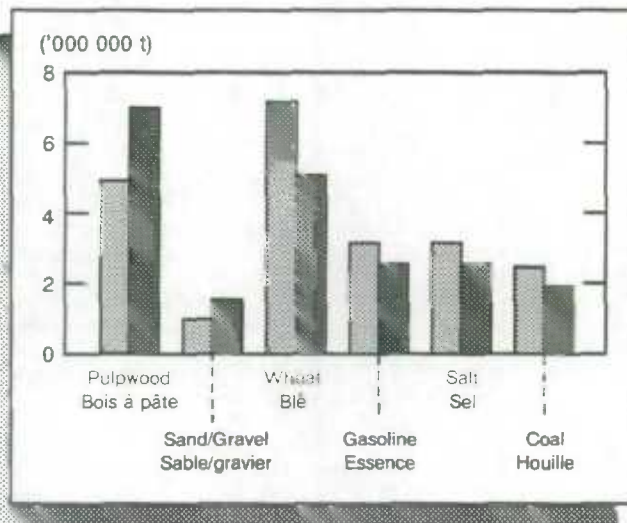


Figure 1.10

### Transport maritime intérieur au Canada

#### Variations les plus importantes par marchandise



Ports in the Great Lakes (down 12.5% to 29.6 million tonnes) and St. Lawrence (down 19.9% to 24.5 million tonnes) regions absorbed most of the overall decline while the Pacific region ports posted a growth of 22.4% to 34.5 million tonnes. Port activity in the Atlantic region totalled 11.3 million tonnes, 5.1% less than in 1992. (See Table C4)

Les ports de la région des Grands Lacs (en baisse de 12.5% à 29.6 millions de tonnes) et de la région du Saint-Laurent (en baisse de 19.9% à 24.5 millions de tonnes) ont absorbé la majeure partie de la baisse globale, tandis que les ports de la région du Pacifique ont augmenté leur tonnage de 22.4% pour atteindre 34.5 millions de tonnes. Dans la région de l'Atlantique, l'activité portuaire du secteur intérieur a totalisé 11.3 millions de tonnes, soit 5.1% de moins qu'en 1992. (Voir tableau C4)

Handlings of pulpwood were up 42.4% and reached 14.0 million tonnes in 1993, the highest level in ten years. It was the major commodity handled in domestic shipping during 1993, ahead of iron ore, logs and wheat (ranked 2nd, 3rd and 4th). Over 99% of the pulpwood was handled on the west coast during 1993. Its growth benefitted the ports of New Westminster, Crofton and North Arm Fraser River. (See Table C4)

Le transport du bois à pâte a augmenté de 42.4% pour se fixer à 14.0 millions de tonnes en 1993, soit le niveau le plus élevé en dix ans. Pour ce qui est des livraisons intérieures, il s'agit de la principale marchandise transportée en 1993, devant le minerai de fer, les billes et le blé (qui se classent respectivement aux 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> rangs). Plus de 99% du transport de bois à pâte s'effectue sur la côte ouest et la croissance dans ce secteur en 1993 a surtout profité aux ports de New Westminster, Crofton et North Arm Fraser River. (Voir tableau C4)



Figure 1.11

**Domestic Shipping in Canada**

Total Cargo Handled

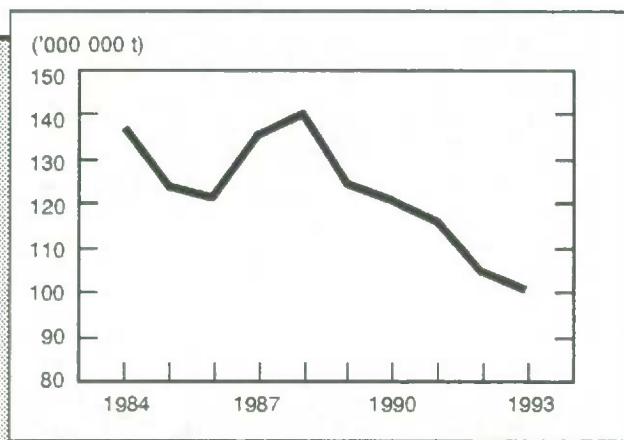


Figure 1.11

**Transport maritime intérieur au Canada**

Fret total manutentionné

The effects of reduced movements of wheat were severe on the port of Thunder Bay and the St. Lawrence transfer ports of Sorel, Port-Cartier, Québec/Lévis and Baie-Comeau. Domestic port activity declined by more than 1 million tonnes for each of these ports. The decrease in coal handled was felt most in the Great Lakes region (down 21.3% to 3.8 million tonnes) while the reduction in salt was pronounced in both the St. Lawrence (down 29.4% to 1.2 million tonnes) and Great Lakes (down 26.2% to 2.4 million tonnes) regions.

Port activity slowed down in the Atlantic region due mainly to the decrease in fuel oil (down 18.4 million tonnes to 3.0 million tonnes) and gasoline handled (down 17.1% to 1.8 million tonnes). The increase in refinery production in the Atlantic was primarily exported to the United States and therefore had no significance on domestic shipping. On the positive side, there was a 34.4% increase in the transport of other non-metallic mineral products which totalled 2.3 million tonnes. The ports of Halifax (down 12.2% to 2.9 million tonnes) and St. John's (down 12.6% to 0.8 million tonnes) recorded the largest year-over-year decline in domestic activity while Saint John posted a 9.7% growth to 1.9 million tonnes handled.

**International and Domestic Vessel Movements**

A total of 99,985 vessel movements were recorded at Canadian ports in 1993, a decline of 2.0% from the 1992 total of 102,050. The number of international movements dropped 2.8% to 57,238 while domestic movements declined 1.0% to 42,747. In 1993, the international movements represented 57.2% of the total and the domestic movements 42.8%. Last year, these proportions were 57.7% and 42.3% respectively.

Compared with the previous year, international vessel capacity per cargo movement increased slightly from 10,241 NRT in 1992 to 10,284 NRT in 1993, with average cargo transported in each trip also increasing from 13 292 tonnes to 13 952 tonnes. On the domestic side, average cargo transported per trip declined from 3 092 tonnes in 1992 to 2 764 tonnes in 1993 (see tables C7 and C8).

Transborder trips accounted for 75.8% of all international vessel movements in 1993. Canadian flag vessels continued their dominance in the transborder market capturing 56.7% of all tonnage transported between Canada and the United States. As for overseas traffic, ships flying the flags of Panama, Liberia and the Bahamas continued to lead all others, both in terms of vessel movements and vessel capacity as measured by the gross registered tonnage (see table C10).

La réduction des mouvements du blé a eu d'importantes répercussions sur les ports de Thunder Bay et ceux du Saint-Laurent qui sont affectés au transbordement, soit Sorel, Port-Cartier, Québec/Lévis et Baie-Comeau. Dans ces quatre derniers cas, la diminution de l'activité portuaire intérieure atteint plus d'un million de tonnes. La baisse du charbon transporté se fait surtout sentir dans la région des Grands Lacs (en baisse de 21.3% à 3.8 millions de tonnes), tandis que la réduction du sel est plus marquée dans la région du Saint-Laurent (en baisse de 29.4% à 1.2 million de tonnes) et la région des Grands Lacs (en baisse de 26.2% à 2.4 millions de tonnes).

L'activité portuaire a ralenti dans la région de l'Atlantique en raison surtout de la diminution du tonnage de mazout (en baisse de 18.4 millions de tonnes pour s'établir à 3.0 millions de tonnes) et d'essence (en baisse de 17.1% à 1.8 million de tonnes). La hausse de la production des raffineries de l'Atlantique a été, en majeure partie, exportée aux États-Unis et par conséquent, n'a pas eu de répercussions notables sur les livraisons intérieures. Par ailleurs, on constate une augmentation de 34.4% des livraisons des autres produits de minéraux non métalliques qui totalisent 2.3 millions de tonnes. Les ports de Halifax (en baisse de 12.2% à 2.9 millions de tonnes) et de St. John's (en baisse de 12.6% à 0.8 million de tonnes) enregistrent les plus importants reculs d'une année à l'autre au chapitre de l'activité intérieure, tandis que celui de Saint John déclare une hausse de 9.7% pour atteindre 1.9 million de tonnes.

**Mouvements internationaux et intérieurs des navires**

Au total, 99,985 mouvements de navires ont été enregistrés dans les ports canadiens en 1993, une faible baisse de 2.0 par rapport à 1992, lorsque ce total atteignait 102,050 mouvements. De tous les mouvements enregistrés en 1993, 57.2% était internationaux et 42.8% était intérieurs. En 1992, c'est mêmes proportions étaient de 57.7% et 42.3%.

La capacité moyenne par navire transportant du fret a augmenté légèrement, passant de 10,241 NRT en 1992 à 10,284 NRT en 1993 et, en moyenne, 13 952 tonnes de fret étaient transporté par voyage soit un peu plus qu'en 1992 (13 292 tonnes). Dans le transport maritime intérieur, le fret moyen par voyage a diminué de 10.6%, de 3 092 tonnes en 1992 à 2 764 tonnes en 1993 (voir tableaux C7 et C8).

Les voyages transfrontaliers ont représenté 75.8% de tous les mouvements de navires internationaux en 1993. Les navires immatriculés au Canada ont continué de dominer le marché transfrontalier avec 56.7% de tout le tonnage transporté entre le Canada et les États-Unis. Quant au trafic outre-mer, les navires arborant les drapeaux du Panama, du Liberia et des Bahamas ont continué de dominer la flotte et ce, en termes de mouvements de navires et de capacité mesurée en jauge brute au registre (voir tableau C10).





**Shipping  
in  
Canada**

**Le transport  
maritime  
au Canada**

**Statistical  
Tables**

**Tableaux  
statistiques**



Table H1  
Summary Statistics: Domestic and International  
Shipping, 1984 to 1993

Tableau H1  
Statistiques sommaires: transport maritime intérieur et  
International, 1984 à 1993

	Tonnage					Share - Répartition			
	Domestic	International			Total	Domestic	International		
		United States	Overseas	Total			United States	Overseas	Total
	Intérieur	États-Unis	Outre-mer		Intérieur	États-Unis	Outre-mer		
'000 000 t					%				
<b>Loaded - Chargé</b>									
1984	68.7	35.7	109.6	145.3	214.0	32.1	16.7	51.2	67.9
1985	61.7	35.9	107.5	143.4	205.1	30.1	17.5	52.4	69.9
1986	60.5	36.8	107.7	144.6	205.1	29.5	18.0	52.5	70.5
1987	67.6	39.8	119.2	159.0	226.6	29.8	17.6	52.6	70.2
1988	70.0	47.0	124.1	171.1	241.0	29.0	19.5	51.5	71.0
1989	62.0	43.4	115.7	159.1	221.1	28.1	19.6	52.3	71.9
1990	60.4	43.1	116.0	159.0	219.4	27.5	19.6	52.9	72.5
1991	57.9	36.8	131.2	168.0	225.9	25.6	16.3	58.1	74.4
1992	52.3	35.9	118.0	153.8	206.1	25.4	17.4	57.2	74.6
1993	50.0	41.7	110.5	152.2	202.1	24.7	20.6	54.7	75.3
<b>Unloaded - Déchargé</b>									
1984	68.7	36.4	23.7	60.1	128.8	53.3	28.3	18.4	46.7
1985	61.7	34.1	26.5	60.7	122.4	50.4	27.9	21.7	49.6
1986	60.5	31.4	30.6	62.0	122.5	49.4	25.6	25.0	50.6
1987	67.6	33.5	34.6	68.0	135.6	49.8	24.7	25.5	50.2
1988	70.0	36.8	42.1	78.9	148.9	47.0	24.7	28.3	53.0
1989	62.0	39.3	41.0	80.3	142.3	43.6	27.6	28.8	56.4
1990	60.4	33.2	40.1	73.3	133.7	45.2	24.8	30.0	54.8
1991	57.9	30.2	35.9	66.1	124.0	46.7	24.3	29.0	53.3
1992	52.3	32.0	37.3	69.3	121.6	43.0	26.3	30.7	57.0
1993	50.0	28.0	44.0	72.0	122.0	41.0	23.0	36.1	59.0
<b>Total</b>									
1984	137.4	72.1	133.3	205.4	342.8	40.1	21.0	38.9	59.9
1985	123.4	70.1	134.0	204.1	327.5	37.7	21.4	40.9	62.3
1986	121.0	68.2	138.4	206.6	327.6	36.9	20.8	42.2	63.1
1987	135.1	73.2	153.8	227.0	362.2	37.3	20.2	42.5	62.7
1988	139.9	83.8	166.2	250.0	389.9	35.9	21.5	42.6	64.1
1989	124.0	82.7	156.7	239.4	363.4	34.1	22.8	43.1	65.9
1990	120.7	76.2	156.1	232.3	353.1	34.2	21.6	44.2	65.8
1991	115.8	67.0	167.2	234.1	349.9	33.1	19.1	47.8	66.9
1992	104.5	67.9	155.3	223.2	327.7	31.9	20.7	47.4	68.1
1993	100.0	69.7	154.5	224.2	324.1	30.8	21.5	47.7	69.2

Table H2  
**Containerized Cargo, Tonnage and Percentage  
 Share of Total: Domestic and International  
 Shipping, 1984 to 1993**

Tableau H2  
**Fret conteneurisé, tonnage et part en pourcentage du  
 total: transport maritime intérieur et international,  
 1984 à 1993**

	Domestic		International					
	Intérieur		Loaded		Unloaded		Handled	
	Handled		Chargé		Déchargé		Manutentionné	
	'000 t	%	'000 t	%	'000 t	%	'000 t	%
1984	524	0.4	4 244	2.9	4 323	7.2	8 567	4.2
1985	653	0.5	4 546	3.2	4 547	7.5	9 093	4.5
1986	1 510	1.2	5 030	3.5	4 769	7.7	9 799	4.7
1987	1 431	1.1	5 692	3.6	5 155	7.6	10 847	4.8
1988	1 585	1.1	6 818	4.0	5 778	7.3	12 596	5.0
1989	1 396	1.1	6 666	4.2	5 418	6.7	12 084	5.0
1990	1 334	1.1	7 063	4.4	5 194	7.1	12 257	5.3
1991	828	0.7	7 364	4.4	4 800	7.3	12 164	5.2
1992	1 024	1.0	7 371	4.8	5 274	7.6	12 645	5.7
1993	890	0.9	7 390	4.9	6 189	8.6	13 579	6.1

Table H3

**TEUs (Twenty Foot Equivalent Units) Handled at Leading Canadian Ports: International Shipping, 1985 to 1993**

Tableau H3

**UEVs (Unités équivalentes à vingt pieds) manutentionnées aux principaux ports canadiens: transport maritime international, 1985 à 1993**

	Loaded Chargées	Unloaded Déchargées	Total	% Empty % Vide
'000 TEUs - UEVs				
<b>Montréal/Contrecoeur</b>				
1985	217	222	439	18.8
1986	241	249	490	15.4
1987	266	262	528	11.5
1988	276	272	549	6.2
1989	239	236	475	4.7
1990	255	232	487	4.5
1991	277	258	536	7.6
1992	273	247	520	4.2
1993	285	281	566	3.9
<b>Vancouver</b>				
1985	96	68	164	13.5
1986	120	85	205	13.6
1987	149	97	246	13.6
1988	161	124	285	11.5
1989	135	139	274	12.6
1990	137	149	286	15.1
1991	172	176	348	12.2
1992	236	177	414	10.6
1993	220	181	400	8.8
<b>Halifax</b>				
1985	102	122	224	13.5
1986	124	121	246	10.9
1987	157	142	300	10.7
1988	197	180	376	12.2
1989	212	203	415	12.9
1990	207	195	403	11.2
1991	161	146	307	12.4
1992	127	118	245	15.6
1993	119	117	236	12.4
<b>Others - Autres</b>				
1985	79	44	123	27.6
1986	51	37	87	24.5
1987	28	10	38	13.6
1988	33	11	44	20.1
1989	38	12	50	19.3
1990	34	12	46	20.1
1991	29	9	38	33.4
1992	14	11	25	31.8
1993	37	19	56	17.7
<b>Total</b>				
1985	493	457	950	17.8
1986	536	491	1 028	14.8
1987	601	512	1 113	11.8
1988	667	586	1 254	9.7
1989	623	591	1 214	9.9
1990	633	589	1 222	9.8
1991	640	590	1 229	10.9
1992	650	553	1 203	9.3
1993	660	598	1 258	7.7

Table H4  
Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and  
Annual Variation by Canadian Region:  
International Shipping, 1984 to 1993

Tableau H4  
Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle  
par région canadienne: transport maritime international,  
1984 à 1993

Canadian region Région canadienne	Loaded Chargé			Unloaded Déchargé			Handled Manutentionné	
	Tonnage	Containerized	Variation	Tonnage	Containerized	Variation	Tonnage	Variation
		Conteneurisé			Conteneurisé			
	'000 t	%	%	'000 t	%	%	'000 t	%
<b>Atlantic - Atlantique</b>								
1984	13 653	11.1	...	9 723	14.0	...	23 377	...
1985	13 773	9.8	0.9	11 674	12.0	20.1	25 448	8.9
1986	16 840	9.1	22.3	13 014	9.4	11.5	29 854	17.3
1987	18 616	8.5	10.5	15 756	8.4	21.1	34 372	15.1
1988	23 167	9.0	24.4	18 839	8.4	19.6	42 006	22.2
1989	21 350	9.6	-7.8	20 549	8.3	9.1	41 898	-0.3
1990	22 458	10.0	5.2	20 078	8.1	-2.3	42 536	1.5
1991	22 416	8.1	-0.2	19 985	6.2	-0.5	42 401	-0.3
1992	20 503	7.8	-8.5	17 985	7.4	-10.0	38 488	-9.2
1993	23 839	7.3	16.3	22 748	7.6	26.5	46 587	21.0
<b>St. Lawrence - Saint-Laurent</b>								
1984	53 402	3.1	...	17 980	13.3	...	71 382	...
1985	51 898	3.5	-2.8	18 988	13.6	5.6	70 886	-0.7
1986	48 853	4.1	-5.9	20 035	14.1	5.5	68 887	-2.8
1987	49 921	4.8	2.2	21 218	13.9	5.9	71 139	3.3
1988	51 677	5.5	3.5	24 696	12.5	16.4	76 373	7.4
1989	48 044	5.3	-7.0	26 764	9.9	8.4	74 808	-2.0
1990	47 883	6.1	-0.3	23 733	10.9	-11.3	71 616	-4.3
1991	50 977	6.0	6.5	19 301	12.6	-18.7	70 278	-1.9
1992	44 362	6.8	-13.0	22 325	11.5	15.7	66 687	-5.1
1993	42 139	6.7	-5.0	23 315	13.1	4.4	65 454	-1.8
<b>Great Lakes - Grands Lacs</b>								
1984	10 013	1.2	...	27 249	0.3	...	37 262	...
1985	9 828	1.5	-1.8	24 199	0.4	-11.2	34 027	-8.7
1986	9 725	0.9	-1.1	22 617	0.2	-6.5	32 342	-5.0
1987	9 867	0.2	1.5	24 548	0.2	8.5	34 416	6.4
1988	11 243	-	13.9	28 231	-	15.0	39 474	14.7
1989	11 757	0.1	4.6	25 983	-	-8.0	37 740	-4.4
1990	10 090	-	-14.2	22 562	-	-13.2	32 652	-13.5
1991	9 753	-	-3.3	20 016	-	-11.3	29 770	-8.8
1992	10 046	0.2	3.0	22 724	0.3	13.5	32 770	10.1
1993	11 063	0.6	10.1	18 936	-	-16.7	29 998	-8.5
<b>Pacific - Pacifique</b>								
1984	68 253	1.4	...	5 121	9.8	...	73 374	...
1985	67 921	1.9	-0.5	5 808	8.3	13.4	73 728	0.5
1986	69 143	2.0	1.8	6 347	10.7	9.3	75 489	2.4
1987	80 590	2.1	16.6	6 503	12.7	2.5	87 092	15.4
1988	84 977	2.2	5.4	7 146	15.4	9.9	92 124	5.8
1989	77 918	2.6	-8.3	7 023	14.7	-1.7	84 941	-7.8
1990	78 610	2.4	0.9	6 922	14.4	-1.4	85 532	0.7
1991	84 863	2.9	8.0	6 815	16.4	-1.5	91 678	7.2
1992	78 909	3.5	-7.0	6 308	20.9	-7.4	85 217	-7.0
1993	75 110	3.7	-4.8	7 011	20.1	11.1	82 121	-3.6
<b>Total</b>								
1984	145 322	2.9	...	60 073	7.2	...	205 395	...
1985	143 421	3.2	-1.3	60 669	7.5	1.0	204 090	-0.6
1986	144 561	3.5	0.8	62 012	7.7	2.2	206 573	1.2
1987	158 994	3.6	10.0	68 025	7.6	9.7	227 019	9.9
1988	171 064	4.0	7.6	78 912	7.3	16.0	249 976	10.1
1989	159 069	4.2	-7.0	80 318	6.7	1.8	239 387	-4.2
1990	159 041	4.4	-	73 296	7.1	-8.7	232 337	-2.9
1991	168 010	4.4	5.6	66 117	7.3	-9.8	234 127	0.8
1992	153 820	4.8	-8.4	69 342	7.6	4.9	223 162	-4.7
1993	152 151	4.9	-1.1	72 009	8.6	3.8	224 160	0.4



Table H5  
Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and  
Annual Variation by Foreign Region:  
International Shipping, 1984 to 1993

Tableau H5  
Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle  
par région étrangère: transport maritime international,  
1984 à 1993

Foreign region Région étrangère	Loaded Chargé		Unloaded Déchargé		Handled Manutentionné	
	Tonnage	Variation	Tonnage	Variation	Tonnage	Variation
	'000 t	%	'000 t	%	'000 t	%
<b>United Kingdom - Royaume-Uni</b>						
1984	7 196	...	2 261	...	9 458	...
1985	8 993	25.0	4 920	117.6	13 913	47.1
1986	9 065	0.8	7 269	47.8	16 334	17.4
1987	10 820	19.4	8 000	10.0	18 820	15.2
1988	10 872	0.5	11 748	46.9	22 620	20.2
1989	10 399	-4.3	7 232	-38.4	17 631	-22.1
1990	8 117	-21.9	8 500	17.5	16 617	-5.8
1991	7 820	-3.7	5 854	-31.1	13 675	-17.7
1992	7 016	-10.3	4 519	-22.8	11 535	-15.6
1993	6 154	-12.3	5 570	23.3	11 724	1.6
<b>Europe</b>						
1984	34 699	...	5 298	...	39 997	...
1985	34 183	-1.5	6 356	20.0	40 538	1.4
1986	34 745	1.6	6 228	-2.0	40 973	1.1
1987	30 485	-12.3	7 444	19.5	37 929	-7.4
1988	31 361	2.9	9 037	21.4	40 397	6.5
1989	30 962	-1.3	10 431	15.4	41 393	2.5
1990	32 359	4.5	10 620	1.8	42 978	3.8
1991	39 477	22.0	10 339	-2.6	49 816	15.9
1992	33 896	-14.1	11 815	14.3	45 711	-8.2
1993	27 872	-17.8	12 043	1.9	39 915	-12.7
<b>Middle East - Moyen-Orient</b>						
1984	4 073	...	679	...	4 752	...
1985	2 787	-31.6	869	28.0	3 656	-23.1
1986	3 403	22.1	2 154	147.7	5 557	52.0
1987	5 636	65.6	2 986	38.6	8 621	55.1
1988	4 096	-27.3	2 155	-27.8	6 251	-27.5
1989	6 393	56.1	3 472	61.1	9 865	57.8
1990	5 124	-19.9	3 422	-1.4	8 545	-13.4
1991	4 838	-5.6	3 592	5.0	8 429	-1.4
1992	4 065	-16.0	4 347	21.0	8 412	-0.2
1993	4 437	9.2	4 829	11.1	9 266	10.1
<b>Africa - Afrique</b>						
1984	3 637	...	2 586	...	6 223	...
1985	3 686	1.3	2 948	14.0	6 634	6.6
1986	2 783	-24.5	3 648	23.7	6 431	-3.1
1987	3 597	29.3	4 449	21.9	8 046	25.1
1988	4 968	38.1	3 892	-12.5	8 860	10.1
1989	2 981	-40.0	5 568	43.1	8 548	-3.5
1990	4 510	51.3	4 233	-24.0	8 743	2.3
1991	4 371	-3.1	4 763	12.5	9 133	4.5
1992	3 749	-14.2	4 341	-8.9	8 090	-11.4
1993	4 331	15.5	7 817	80.1	12 148	50.2

Table H5  
Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and  
Annual Variation by Foreign Region:  
International Shipping, 1984 to 1993 - Continued

Tableau H5  
Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle  
par région étrangère: transport maritime international,  
1984 à 1993 - suite

Foreign region Région étrangère	Loaded Chargé		Unloaded Déchargé		Handled Manutentionné	
	Tonnage	Variation	Tonnage	Variation	Tonnage	Variation
	'000 t	%	'000 t	%	'000 t	%
<b>Asia and Oceania - Asie et Océanie</b>						
1984	52 383	...	2 513	...	54 895	...
1985	51 214	-2.2	2 928	16.5	54 142	-1.4
1986	50 117	-2.1	3 379	15.4	53 496	-1.2
1987	59 666	19.1	4 011	18.7	63 677	19.0
1988	64 903	8.8	4 204	4.8	69 108	8.5
1989	59 019	-9.1	3 521	-16.3	62 540	-9.5
1990	59 324	0.5	3 894	10.6	63 218	1.1
1991	66 443	12.0	3 983	2.3	70 425	11.4
1992	59 953	-9.8	4 344	9.1	64 298	-8.7
1993	57 657	-3.8	5 087	17.1	62 744	-2.4
<b>Central America - Amérique centrale</b>						
1984	2 440	...	4 219	...	6 659	...
1985	2 409	-1.3	2 751	-34.8	5 161	-22.5
1986	3 022	25.4	2 523	-8.3	5 545	7.4
1987	3 503	15.9	2 758	9.3	6 260	12.9
1988	2 744	-21.7	2 534	-8.1	5 278	-15.7
1989	1 776	-35.3	2 260	-10.8	4 036	-23.5
1990	2 151	21.1	2 799	23.9	4 951	22.7
1991	2 591	20.4	2 132	-23.8	4 723	-4.6
1992	3 309	27.7	3 074	44.2	6 383	35.1
1993	3 287	-0.7	2 602	-15.3	5 889	-7.7
<b>South America - Amérique du sud</b>						
1984	5 182	...	6 139	...	11 321	...
1985	4 205	-18.9	5 748	-6.4	9 953	-12.1
1986	4 599	9.4	5 444	-5.3	10 043	0.9
1987	5 506	19.7	4 913	-9.8	10 418	3.7
1988	5 153	-6.4	8 503	73.1	13 657	31.1
1989	4 120	-20.1	8 526	0.3	12 646	-7.4
1990	4 391	6.6	6 663	-21.9	11 054	-12.6
1991	5 703	29.9	5 257	-21.1	10 960	-0.9
1992	5 975	4.8	4 868	-7.4	10 843	-1.1
1993	6 731	12.7	6 036	24.0	12 767	17.7
<b>United States - États-Unis:</b>						
<b>Atlantic - Atlantique</b>						
1984	15 776	...	4 610	...	20 386	...
1985	17 431	10.5	5 512	19.6	22 943	12.5
1986	19 792	13.5	4 705	-14.6	24 498	6.8
1987	19 799	0.0	5 672	20.5	25 471	4.0
1988	24 662	24.6	5 394	-4.9	30 056	18.0
1989	21 538	-12.7	7 034	30.4	28 572	-4.9
1990	22 824	6.0	5 672	-19.4	28 496	-0.3
1991	20 407	-10.6	5 485	-3.3	25 891	-9.1
1992	18 874	-7.5	4 340	-20.9	23 215	-10.3
1993	21 609	14.5	4 414	1.7	26 024	12.1

Table H5  
**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Foreign Region: International Shipping, 1984 to 1993 - Concluded**

Tableau H5  
**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région étrangère: transport maritime international, 1984 à 1993 - fin**

Foreign region Région étrangère	Loaded Chargé		Unloaded Déchargé		Handled Manutentionné	
	Tonnage	Variation	Tonnage	Variation	Tonnage	Variation
	'000 t	%	'000 t	%	'000 t	%
<b>United-States - États-Unis: - Concluded - fin</b>						
<b>Great Lakes - Grands Lacs</b>						
1984	14 955	...	29 429	...	44 384	...
1985	12 728	-14.9	26 161	-11.1	38 889	-12.4
1986	11 465	-9.9	23 874	-8.7	35 338	-9.1
1987	13 426	17.1	24 622	3.1	38 048	7.7
1988	14 819	10.4	29 140	18.3	43 959	15.5
1989	15 269	3.0	29 454	1.1	44 722	1.7
1990	14 481	-5.2	24 806	-15.8	39 287	-12.2
1991	10 757	-25.7	21 891	-11.8	32 648	-16.9
1992	10 320	-4.1	25 348	15.8	35 668	9.2
1993	12 675	22.8	20 761	-18.1	33 436	-6.3
<b>Pacific - Pacifique</b>						
1984	4 980	...	2 339	...	7 319	...
1985	5 786	16.2	2 476	5.8	8 262	12.9
1986	5 570	-3.7	2 787	12.6	8 357	1.2
1987	6 556	17.7	3 171	13.8	9 727	16.4
1988	7 485	14.2	2 305	-27.3	9 791	0.6
1989	6 612	-11.7	2 821	22.4	9 433	-3.7
1990	5 759	-12.9	2 689	-4.7	8 448	-10.4
1991	5 604	-2.7	2 821	4.9	8 425	-0.3
1992	6 662	18.9	2 345	-16.9	9 007	6.9
1993	7 398	11.0	2 850	21.5	10 248	13.8
<b>All regions - Toutes les régions</b>						
1984	145 322	...	60 073	...	205 395	...
1985	143 421	-1.3	60 669	1.0	204 090	-0.6
1986	144 561	0.8	62 012	2.2	206 573	1.2
1987	158 994	10.0	68 025	9.7	227 019	9.9
1988	171 064	7.6	78 912	16.0	249 976	10.1
1989	159 069	-7.0	80 318	1.8	239 387	-4.2
1990	159 041	0.0	73 296	-8.7	232 337	-2.9
1991	168 010	5.6	66 117	-9.8	234 127	0.8
1992	153 820	-8.4	69 342	4.9	223 162	-4.7
1993	152 151	-1.1	72 009	3.8	224 160	0.4

Table H7

**Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1990 to 1993**

Port	1993						%
	Domestic		International		Domestic & International		
	Intérieur		International		Intérieur & International		
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Containerized	
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Conteneurisé	
	t	t	t	t	t		%
<b>Commodity</b>							
<b>Vancouver</b>							
Live animals	-	-	1	866	867	-	-
Meat and fish	166	1 119	111 804	43 399	156 488	97.4	
Dairy products	-	-	22 045	3 498	25 542	0.0	
Barley	-	-	1 072 944	-	1 072 944	--	
Corn	-	-	-	20	20	0.0	
Oats and rye	-	-	181 421	58	181 480	7.4	
Wheat	-	-	8 774 717	20	8 774 737	--	
Other cereals	-	-	390 807	37 108	427 915	62.5	
Fruits/vegetables and food products	-	-	228 931	282 612	511 543	53.5	
Beverages and tobacco	-	-	19 423	66 139	85 562	99.9	
Crude animal products (inedible)	-	-	33 449	1 124	34 574	0.0	
Animal/vegetable oils, fats & waxes	-	-	188 418	3 674	192 091	1.6	
Flaxseed	-	-	107 583	5	107 588	2.9	
Canola	-	-	2 085 105	-	2 085 105	1.4	
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	-	1 085 590	8 002	1 093 592	25.2	
Logs, bolts, and other wood	150	79 520	584 100	68 133	731 903	12.9	
Pulpwood	223 642	44 448	1 060 894	1 475	1 330 459	--	
Woodpulp	9 337	85 236	1 969 316	18 084	2 081 972	10.8	
Newsprint	350	136 645	162 397	5	299 396	44.4	
Other paper and paper board	50	-	81 868	17 075	98 993	79.3	
Lumber and sawn timber	4 518	84 893	2 116 106	1 936	2 207 454	16.7	
Iron ore	-	-	1 060	6 605	7 665	0.0	
Iron, steel, and alloys	51	-	151 221	141 300	292 572	41.0	
Aluminum ore and basic products	-	-	10 540	5 267	15 807	96.9	
Other ores & base metal products	4 500	-	883 274	312 016	1 199 789	14.4	
Coal	-	-	20 483 717	4 000	20 487 717	--	
Crude petroleum	100 197	-	844 901	-	945 098	--	
Limestone	-	11 200	278 971	1 063	291 234	0.4	
Sand and gravel	3 800	307 776	11 037	752 318	1 074 932	0.3	
Gypsum	-	-	3 890	7 782	11 672	2.2	
Phosphate rocks	-	-	-	884 119	884 119	-	
Salt	7 711	-	2 286	337 759	347 756	0.1	
Sulphur	2 734	-	2 871 547	-	2 874 281	-	
Oth. non-metallic mineral products	39 299	5 846	171 986	18 232	235 363	63.1	
Potassium chloride	-	-	2 729 792	21	2 729 813	0.1	
Miscellaneous chemicals	225 608	182	1 626 694	107 127	1 959 610	6.3	
Gasoline	531 396	9 885	212 722	104 684	858 687	0.4	
Fuel oil	594 619	13 357	469 782	413 103	1 490 861	0.7	
Coke of petroleum and coal	-	-	357 776	-	357 776	0.1	
Cement and related products	11 906	-	104 546	61 961	178 433	42.7	
Machinery/equip. & misc. cargo	6 455	816	345 424	781 627	1 134 322	95.7	
<b>Total</b>	<b>1 766 487</b>	<b>780 923</b>	<b>51 838 086</b>	<b>4 492 237</b>	<b>58 877 732</b>	<b>6.5</b>	
<b>Sept-îles/Pte-Noire</b>							
Wheat	-	-	-	-	-	-	
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	-	6 867	-	6 867	-	
Logs, bolts, and other wood	-	-	-	-	-	-	
Iron ore	3 775 561	-	15 042 128	-	18 817 688	-	
Iron, steel, and alloys	-	8	22 164	2 923	25 095	--	
Aluminum ore and basic products	-	-	191 371	377 919	569 290	-	
Other ores & base metal products	-	32 956	53 814	-	86 771	-	
Coal	-	-	51 597	78 658	130 254	-	
Crude petroleum	-	-	-	-	-	-	
Limestone	-	-	-	206 646	206 646	-	
Sand and gravel	-	-	-	-	-	-	
Salt	-	10 250	22 801	-	33 051	-	
Oth. non-metallic mineral products	1 927	262 630	-	134 105	398 662	-	
Miscellaneous chemicals	30	3 072	-	-	3 102	0.4	
Gasoline	4 662	47 441	-	-	52 103	-	
Fuel oil	8 867	133 532	-	153 739	296 138	-	
Coke of petroleum and coal	-	79 572	70 691	237 398	387 661	-	
Cement and related products	-	-	-	15	15	-	
Machinery/equip. & misc. cargo	5 100	364	44	2	5 510	0.2	
<b>Total</b>	<b>3 796 147</b>	<b>569 826</b>	<b>15 461 477</b>	<b>1 191 404</b>	<b>21 018 854</b>	<b>--</b>	

Tableau H7

## Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime intérieur et international, 1990 à 1993

1992		1991		1990		Port
Domestic & International		Domestic & International		Domestic & International		
Intérieur & International		Intérieur & International		Intérieur & International		
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	
t	%	t	%	t	%	
						<b>Marchandise</b>
						<b>Vancouver</b>
1 071	-	734	-	-	-	Animaux vivants
132 645	96.7	126 199	92.3	122 835	95.9	Viandes et poissons
17 603	0.0	8 904	99.3	7 539	95.7	Produits laitiers
1 219 545	--	1 477 224	5.5	1 245 846	0.2	Orge
10 600	3.6	415	0.0	47 018	--	Mais
140 127	7.4	250 604	2.7	315 318	2.3	Avoine et seigle
11 077 026	--	9 160 613	--	7 161 061	--	Blé
308 199	94.7	561 616	37.3	592 537	28.3	Autres céréales
532 346	69.7	483 756	62.5	383 303	58.3	Fruits/légumes & prod. alimentaires
88 544	98.1	77 410	99.4	87 616	99.8	Boissons et tabacs
34 930	96.3	42 894	98.0	54 933	99.9	Prod. d'orig. animale (non-comest.)
147 138	1.3	171 402	1.9	115 786	2.0	Huiles/grasses/cires orig. ani/vég
158 165	0.5	122 518	1.2	102 034	2.0	Graines de lin
1 880 591	-	1 883 924	1.8	1 918 656	--	Canola
1 043 574	24.4	1 064 168	19.2	887 360	17.2	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
811 792	9.3	742 897	10.4	658 941	14.6	Billes, billots et autres bois
1 569 025	--	1 735 077	0.3	2 123 080	0.2	Bois à pâte
2 108 821	11.9	2 034 546	11.3	1 388 788	10.8	Pâte de bois
351 013	51.4	345 228	50.7	244 973	43.9	Papier journal
107 852	87.5	86 303	79.6	84 513	78.6	Autre papier et carton
2 357 029	15.2	2 646 334	9.3	2 874 020	7.8	Bois de construction et sciage
10 478	0.0	4 703	0.0	1 618	0.0	Minerai de fer
314 364	34.8	296 966	28.7	324 973	22.6	Fer, acier et alliage
15 464	98.6	17 582	93.8	20 540	82.1	Minerai et produits d'aluminium
1 232 402	12.8	1 351 973	11.4	1 195 159	9.8	Autres minerais/prod. métalliques
18 418 022	--	24 717 178	--	23 033 960	--	Houille
976 846	0.1	1 380 610	--	822 765	--	Pétrole brut
178 572	0.9	193 395	--	192 030	--	Castines
659 970	0.2	1 000 282	--	1 062 070	--	Sable et gravier
3 270	2.9	73 157	0.1	290 469	0.1	Gypse
859 153	-	756 555	-	893 726	-	Roches phosphatées
299 037	0.4	367 588	--	467 273	--	Sel
3 696 040	-	4 452 554	0.7	4 900 322	0.3	Soufre
336 520	35.8	246 878	52.6	358 416	25.6	Autres prod. minéraux non-métal.
2 852 446	0.1	3 547 643	--	3 893 784	0.1	Chlorure de potassium (potasse)
2 106 916	5.8	2 561 541	3.6	2 640 247	3.7	Produits chimiques divers
1 319 075	-	1 078 929	--	1 086 666	-	Essence
1 990 654	--	1 421 785	0.1	1 620 529	--	Mazout
530 054	0.2	491 426	-	166 698	--	Coke de pétrole et de houille
214 128	34.3	319 494	18.6	237 352	27.0	Ciment et produits connexes
1 199 707	95.1	1 024 593	91.2	861 744	82.2	Machinerie/équip./cargaison divers
<b>61 314 756</b>	<b>6.4</b>	<b>68 347 598</b>	<b>5.0</b>	<b>64 486 499</b>	<b>4.1</b>	<b>Total</b>
						<b>Sept-îles/Pte-Noire</b>
67 367	-	25 581	-	-	-	Blé
-	-	-	-	-	-	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
-	-	-	-	2 300	-	Billes, billots et autres bois
17 944 288	-	19 325 442	-	19 419 866	-	Minerai de fer
5 366	-	62 175	-	39 076	-	Fer, acier et alliage
268 355	-	-	-	-	-	Minerai et produits d'aluminium
93 749	-	245 946	--	193 621	-	Autres minerais/prod. métalliques
10 269	-	584 607	-	514 479	-	Houille
-	-	-	-	9 041	-	Pétrole brut
71 567	-	26 250	-	45 654	-	Castines
-	-	43 930	-	25 774	-	Sable et gravier
12 375	-	12 563	-	11 023	-	Sel
279 269	-	624 185	-	348 086	-	Autres prod. minéraux non-métal.
5 378	-	8 463	0.2	41 344	-	Produits chimiques divers
50 941	-	51 683	-	54 251	-	Essence
191 570	-	292 986	-	355 592	-	Mazout
170 717	-	79 159	-	277 623	-	Coke de pétrole et de houille
15 015	-	24 406	-	822	-	Ciment et produits connexes
8 605	-	10 769	6.4	7 981	6.1	Machinerie/équip./cargaison divers
<b>19 194 851</b>	<b>-</b>	<b>21 418 347</b>	<b>--</b>	<b>21 346 533</b>	<b>--</b>	<b>Total</b>

Table H7

**Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1990 to 1993 - Continued**

Port	1993						%
	Domestic		International		Domestic & International		
	Intérieur		International		Intérieur & International		
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Containerized	
				Manuten- tionné	Conteneurisé		
	t	t	t	t	t		
<b>Commodity</b>							
<b>Port-Cartier</b>							
Barley	-	-	174 621	132 234	306 855	-	
Corn	-	-	375 013	375 067	750 079	-	
Wheat	-	518 715	1 330 783	680 991	2 530 489	0.3	
Other cereals	-	-	-	-	-	-	
Fruits/vegetables and food products	-	-	-	-	-	-	
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	24 880	118 164	90 823	233 867	-	
Woodpulp	-	-	-	-	-	-	
Iron ore	3 147 554	-	11 579 686	-	14 727 240	-	
Iron, steel, and alloys	-	24 319	-	1 789	26 108	-	
Other ores & base metal products	-	-	-	-	-	-	
Coal	-	-	-	-	-	-	
Limestone	-	-	-	158 967	158 967	-	
Oth. non-metallic mineral products	-	227 480	-	52 286	279 766	-	
Miscellaneous chemicals	-	-	-	-	-	-	
Fuel oil	-	60 811	-	80 400	141 211	-	
Coke of petroleum and coal	-	9 000	-	106 195	115 195	-	
Cement and related products	-	-	-	-	-	-	
Machinery/equip. & misc. cargo	-	-	-	-	-	-	
<b>Total</b>	<b>3 147 554</b>	<b>865 205</b>	<b>13 578 267</b>	<b>1 678 751</b>	<b>19 269 777</b>	<b>--</b>	
<b>Saint John</b>							
Live animals	-	-	-	-	-	-	
Meat and fish	-	-	24 976	496	25 472	99.8	
Dairy products	-	-	929	551	1 479	0.0	
Barley	-	-	117	-	117	0.0	
Corn	-	-	4 145	18	4 163	0.0	
Oats and rye	-	-	908	0	908	0.0	
Wheat	-	-	242	20	262	0.0	
Other cereals	-	-	3 700	341	4 041	0.0	
Fruits/vegetables and food products	-	-	44 105	273 583	317 688	16.1	
Beverages and tobacco	-	-	340	1 695	2 036	0.0	
Crude animal products (inedible)	-	-	812	188	1 000	0.0	
Animal/vegetable oils, fats & waxes	-	-	433	213	645	0.0	
Canola	-	-	199	-	199	0.0	
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	-	3 637	433	4 070	0.0	
Logs, bolts, and other wood	-	-	11 724	115	11 839	11.6	
Pulpwood	-	30 839	14	3 581	34 434	--	
Woodpulp	-	-	479 365	20	479 385	1.2	
Newsprint	-	-	97 148	1 856	99 004	14.2	
Other paper and paper board	-	-	127 922	6 198	134 120	19.9	
Lumber and sawn timber	-	-	52 601	37	52 638	5.9	
Iron ore	-	-	80	21	101	0.0	
Iron, steel, and alloys	-	-	3 944	3 323	7 267	59.6	
Aluminum ore and basic products	-	-	407	838	1 244	86.5	
Other ores & base metal products	-	-	12 850	4 149	16 999	64.7	
Crude petroleum	-	100 197	-	8 757 047	8 857 244	--	
Gypsum	-	-	72	-	72	-	
Salt	-	-	233 079	-	233 079	0.1	
Sulphur	-	-	33 285	-	33 285	-	
Oth. non-metallic mineral products	780 488	28 994	200 647	32 008	1 042 138	1.7	
Potassium chloride	-	-	1 315 947	-	1 315 947	-	
Miscellaneous chemicals	-	-	9 788	41 732	51 500	24.6	
Gasoline	305 420	87 199	1 225 730	30 274	1 648 624	--	
Fuel oil	512 274	76 307	3 335 885	901 527	4 825 993	-	
Coke of petroleum and coal	-	-	-	-	-	-	
Cement and related products	-	-	866	5 065	5 932	99.9	
Machinery/equip. & misc. cargo	7 690	1 092	23 903	20 564	53 250	71.9	
<b>Total</b>	<b>1 605 873</b>	<b>324 628</b>	<b>7 249 780</b>	<b>10 085 893</b>	<b>19 266 174</b>	<b>1.2</b>	
<b>Montréal/Contrecoeur</b>							
Live animals	-	-	17	92	109	0.0	
Meat and fish	2 600	31	48 247	11 629	62 508	91.7	
Dairy products	-	-	10 552	12 497	23 049	93.2	

Tableau H7

## Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime Intérieur et international, 1990 à 1993 - suite

1992		1991		1990		Port
Domestic & International		Domestic & International		Domestic & International		
Intérieur & International		Intérieur & International		Intérieur & International		
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	
t	%	t	%	t	%	
1 426 690	-	766 173	-	1 266 663	-	<b>Marchandise</b>
677 515	-	780 466	-	233 625	-	<b>Port-Cartier</b>
4 351 061	-	6 275 011	-	2 735 934	-	Orge
20 950	-	-	-	264 549	-	Mais
-	-	42 100	-	196 068	-	Blé
42 264	-	24 642	-	45 477	-	Autres céréales
-	-	38 085	-	52 075	-	Fruits/légumes & prod. alimentaires
14 058 461	-	14 203 696	-	14 808 255	-	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
3 972	-	2 448	-	27 493	-	Pâte de bois
-	-	40 253	-	29 258	-	Minerai de fer
-	-	22 952	-	100 337	-	Fer, acier et alliage
120 624	-	49 892	-	24 889	-	Autres minerais/prod. métalliques
343 900	-	269 141	-	488 610	-	Houille
10 288	-	12 105	-	8 400	-	Castines
127 407	-	209 793	-	184 696	-	Autres prod. minéraux non-métal.
113 701	-	83 487	-	113 921	-	Produits chimiques divers
12 158	-	24 657	-	-	-	Mazout
3 771	-	1 020	-	522	-	Coke de pétrole et de houille
						Ciment et produits connexes
						Machinerie/équip./cargaison divers
<b>21 312 762</b>	<b>-</b>	<b>22 845 922</b>	<b>-</b>	<b>20 580 772</b>	<b>-</b>	<b>Total</b>
1 050	0.0	4 822	0.0	4 451	0.0	<b>Saint John</b>
19 410	84.4	13 273	86.0	14 764	91.5	Animaux vivants
368	0.0	4 403	0.0	4 500	0.0	Viandes et poissons
41	0.0	596	0.0	18	0.0	Produits laitiers
14	0.0	920	2.3	-	-	Orge
387	0.0	759	0.0	-	-	Mais
101	0.0	-	-	35 476	1.2	Avoine et seigle
3 808	0.0	3 357	28.1	727	0.0	Blé
354 039	10.9	256 395	13.8	283 228	14.2	Autres céréales
1 105	0.0	910	99.8	717	0.0	Fruits/légumes & prod. alimentaires
30	0.0	17	0.0	300	0.0	Boissons et tabacs
772	0.0	50	0.0	447	0.0	Prod. d'orig. animale (non-comest.)
-	-	-	-	-	-	Huiles/graissses/cires orig. ani/vég
663	0.0	316	96.8	598	99.4	Canola
28 399	0.7	29 511	1.5	46 366	1.3	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
8 671	-	21 092	-	11 030	-	Billes, billots et autres bois
498 493	0.4	432 904	0.4	424 463	0.4	Bois à pâte
145 484	8.6	137 616	8.9	119 703	10.2	Pâte de bois
129 292	6.8	114 948	9.6	69 432	8.1	Papier journal
68 633	-	70 033	-	106 674	0.3	Autre papier et carton
9 699	-	451	88.5	104	0.0	Bois de construction et sciage
7 424	12.0	6 030	36.8	66 454	1.3	Minerai de fer
490	44.5	502	87.8	545	46.5	Fer, acier et alliage
8 275	13.2	7 202	15.9	11 294	24.4	Minerai et produits d'aluminium
6 822 046	-	6 855 486	-	5 697 520	-	Autres minerais/prod. métalliques
13	0.0	170	0.0	103	0.0	Pétrole brut
187 643	0.2	140 101	0.2	178 467	0.4	Gypse
-	-	11 407	-	-	-	Sel
480 463	0.4	436 942	0.4	57 943	2.5	Soufre
1 510 631	-	1 579 265	-	1 506 312	-	Autres prod. minéraux non-métal.
41 619	6.1	43 504	4.1	50 788	1.5	Chlorure de potassium (potasse)
1 362 799	-	1 879 765	-	1 665 419	-	Produits chimiques divers
3 908 961	0.2	5 028 123	-	4 039 618	-	Essence
-	-	24	0.0	22 621	-	Mazout
1 894	99.9	3 403	77.2	7 546	88.0	Coke de pétrole et de houille
36 387	33.3	16 131	81.7	16 368	72.2	Ciment et produits connexes
						Machinerie/équip./cargaison divers
<b>15 639 102</b>	<b>0.7</b>	<b>17 100 428</b>	<b>0.6</b>	<b>14 443 995</b>	<b>0.8</b>	<b>Total</b>
21	0.0	5	0.0	52	0.0	<b>Montréal/Contrecoeur</b>
60 154	91.4	54 143	95.5	54 955	96.6	Animaux vivants
26 004	92.6	36 695	89.8	26 984	90.8	Viandes et poissons
						Produits laitiers

Table H7

**Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1990 to 1993 - Continued**

Port	1993					
	Domestic		International		Domestic & International	
	Intérieur		International		Intérieur & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Containerized
Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Conteneurisé	
	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
<b>Commodity</b>						
<b>Montréal/Contrecoeur - Continued</b>						
Barley	-	-	3 304	260	3 564	0.0
Corn	-	-	60 757	138	60 895	0.0
Oats and rye	-	-	2 312	68	2 380	0.0
Wheat	-	1 034 893	990 708	37 035	2 062 636	0.5
Other cereals	-	-	63 569	41 571	105 139	75.2
Fruits/vegetables and food products	11 817	-	278 573	568 120	858 510	57.4
Beverages and tobacco	-	-	23 493	130 087	153 579	88.7
Crude animal products (inedible)	-	-	17 230	5 892	23 122	0.0
Animal/vegetable oils, fats & waxes	-	206	44 964	19 393	64 563	31.5
Flaxseed	-	-	5 448	80	5 528	0.0
Canola	-	-	85	19	104	0.0
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	542	73 899	17 504	91 945	97.7
Logs, bolts, and other wood	-	167	129 085	13 988	143 240	93.7
Pulpwood	-	-	-	-	-	-
Woodpulp	-	-	99 277	489	99 765	94.2
Newsprint	-	1 464	44 109	10 158	55 731	85.7
Other paper and paper board	188	-	120 784	138 172	259 144	95.1
Lumber and sawn timber	-	-	40 344	874	41 219	82.1
Iron ore	-	726 768	805	389 019	1 116 592	0.1
Iron, steel, and alloys	291	160	260 207	407 278	667 937	37.5
Aluminum ore and basic products	-	-	32 448	38 806	71 254	99.2
Other ores & base metal products	6 971	143	355 890	327 463	690 467	44.3
Coal	-	-	55	61 449	61 504	0.1
Crude petroleum	-	-	48	-	48	0.0
Limestone	-	-	55	111	167	0.0
Sand and gravel	-	-	67 305	20 126	87 431	4.0
Gypsum	-	248 916	271	-	249 187	0.1
Phosphate rocks	-	-	2 697	6 819	9 516	30.7
Salt	-	604 606	806	52 546	657 958	0.2
Sulphur	-	-	-	-	-	-
Oth. non-metallic mineral products	73 739	168 632	161 119	203 369	606 858	21.9
Potassium chloride	-	14 907	68	-	14 975	0.5
Miscellaneous chemicals	107	6 711	379 174	672 866	1 058 858	54.3
Gasoline	105 678	481 385	17 001	811 899	1 415 964	-
Fuel oil	561 313	751 271	254 286	185 967	1 752 837	-
Coke of petroleum and coal	9 000	-	7 583	18 202	34 785	0.1
Cement and related products	-	11 209	68 039	230 640	309 888	94.6
Machinery/equip. & misc. cargo	251 836	13 059	1 203 652	1 415 164	2 883 710	94.3
<b>Total</b>	<b>1 023 540</b>	<b>4 065 070</b>	<b>4 868 264</b>	<b>5 849 791</b>	<b>15 806 666</b>	<b>37.4</b>
<b>Hallifax</b>						
Live animals	-	-	64	48	111	42.8
Meat and fish	-	-	136 082	57 690	193 772	0.0
Dairy products	-	-	8 412	13 511	21 924	95.3
Barley	-	17 146	896	4 623	22 665	24.4
Corn	-	23 858	950	1 086	25 894	7.9
Wheat	-	185 685	112 771	19	298 475	0.8
Other cereals	-	-	25 352	19 179	44 532	72.1
Fruits/vegetables and food products	-	-	104 013	156 088	260 101	99.9
Beverages and tobacco	-	-	44 073	63 616	107 689	0.0
Crude animal products (inedible)	-	-	13 305	2 652	15 957	0.0
Animal/vegetable oils, fats & waxes	-	-	18 052	12 413	30 465	73.7
Flaxseed	-	-	2 055	488	2 542	0.0
Canola	-	-	2 638	-	2 638	0.0
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	-	44 535	7 265	51 800	99.0
Logs, bolts, and other wood	-	-	81 965	8 813	90 778	95.7
Pulpwood	-	-	5 233	-	5 233	0.0
Woodpulp	-	-	34 627	1 524	36 151	96.9
Newsprint	-	-	52 041	127	52 168	85.5
Other paper and paper board	-	-	80 333	61 656	141 989	0.0
Lumber and sawn timber	7 874	-	68 380	2 810	79 065	53.8
Iron, steel, and alloys	-	-	30 008	93 179	123 187	90.3
Aluminum ore and basic products	-	-	1 119	2 359	3 478	0.0
Other ores & base metal products	-	-	67 624	21 181	88 805	98.3
Coal	-	-	56	733	789	0.0



Tableau H7

## Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime Intérieur et international, 1990 à 1993 - suite

1992		1991		1990		Port
Domestic & International		Domestic & International		Domestic & International		
Intérieur & International		Intérieur & International		Intérieur & International		
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	Marchandise
t	%	t	%	t	%	
11 739	25.0	5 265	10.7	89 768	0.6	<b>Montréal/Contrecoeur - suite</b>
38 084	88.0	50 094	70.7	33 223	87.3	Orge
3 140	0.0	4 230	74.6	7 215	22.1	Mais
1 860 645	0.5	2 492 750	0.2	2 552 909	0.2	Avoine et seigle
110 148	72.4	154 650	71.6	155 376	80.1	Blé
804 331	62.1	950 299	65.2	933 882	64.6	Autres céréales
152 446	86.3	210 645	89.6	212 769	87.4	Fruits/légumes & prod. alimentaires
20 094	0.0	30 883	98.1	55 886	99.8	Boissons et tabacs
68 586	18.2	69 755	13.8	75 702	18.7	Prod. d'orig. animale (non-comest.)
5 683	0.0	4 647	0.0	3 725	0.0	Huiles/grasses/cires orig. ani/vég
87	0.0	24 186	0.6	77 605	0.1	Graines de lin
107 534	93.4	143 685	88.0	157 905	89.2	Canola
117 054	87.3	189 579	79.1	154 500	73.0	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
51	0.0	241	0.0	1 620	97.5	Billes, billots et autres bois
208 166	88.9	205 630	87.8	244 143	86.8	Bois à pâte
60 129	83.1	43 506	78.6	45 586	95.0	Pâte de bois
252 866	91.0	300 103	94.5	306 850	93.8	Papier journal
75 179	91.4	97 982	92.8	145 005	88.6	Autre papier et carton
933 478	0.1	718 260	0.5	1 232 860	0.1	Bois de construction et sciage
573 918	35.7	1 029 479	30.6	1 271 325	29.7	Minerai de fer
93 735	70.6	140 168	75.6	168 416	69.9	Fer, acier et alliage
678 073	47.4	523 784	72.0	621 038	53.9	Minerai et produits d'aluminium
53 738	-	75 658	0.3	213 922	0.1	Autres minerais/prod. métalliques
147	0.0	7 221	8.5	624 534	0.1	Houille
646	36.8	1 114	0.0	696	0.0	Pétrole brut
76 996	5.0	34 981	17.5	39 784	37.1	Castines
403 289	0.2	324 587	0.2	560 451	-	Sable et gravier
23 692	14.9	31 336	40.8	126 732	6.6	Gypse
876 503	1.9	689 111	0.2	836 787	0.2	Roches phosphatées
31	0.0	2 285	0.0	178	0.0	Sel
650 323	24.5	861 792	23.9	1 124 131	20.9	Soufre
15 020	0.3	34 634	0.3	55 595	0.5	Autres prod. minéraux non-métal.
843 212	62.4	999 846	66.3	1 446 827	47.3	Chlorure de potassium (potasse)
1 667 340	-	1 047 256	0.1	1 576 960	1.7	Produits chimiques divers
2 497 337	0.3	2 041 396	-	3 378 403	0.1	Essence
44 508	-	61 846	-	248 427	-	Mazout
408 805	65.0	457 660	68.1	599 699	54.8	Coke de pétrole et de houille
2 754 287	93.9	1 918 037	90.2	1 667 280	88.9	Ciment et produits connexes
<b>16 577 217</b>	<b>34.9</b>	<b>16 069 423</b>	<b>35.5</b>	<b>21 129 704</b>	<b>26.7</b>	<b>Machinerie/équip./cargaison divers</b>
						<b>Total</b>
						<b>Halifax</b>
502	95.3	1 299	99.4	529	97.6	Animaux vivants
197 167	99.8	194 708	99.5	228 942	99.1	Viandes et poissons
19 030	0.0	23 879	0.0	31 603	0.0	Produits laitiers
50 055	11.3	74 359	8.9	62 585	6.1	Orge
47 102	4.5	2 453	0.0	20 520	6.8	Mais
150 365	0.4	266 506	-	226 210	0.5	Blé
44 967	50.4	153 243	17.4	118 760	18.1	Autres céréales
213 112	99.9	282 588	97.2	280 856	99.9	Fruits/légumes & prod. alimentaires
94 757	0.0	121 126	0.0	114 079	0.0	Boissons et tabacs
23 245	0.0	21 123	0.0	31 844	0.0	Prod. d'orig. animale (non-comest.)
21 718	68.9	13 537	65.9	12 896	66.8	Huiles/grasses/cires orig. ani/vég
821	0.0	1 728	0.0	1 880	0.0	Graines de lin
767	0.0	1 575	0.0	1 704	0.0	Canola
47 201	82.2	73 203	95.2	159 041	62.1	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
71 515	91.1	53 522	97.0	77 661	98.0	Billes, billots et autres bois
7 069	0.0	13 665	0.0	20 153	0.0	Bois à pâte
51 870	99.2	87 840	71.3	131 509	83.6	Pâte de bois
84 458	84.3	70 495	63.5	108 550	63.8	Papier journal
139 165	0.0	165 323	98.4	148 883	99.8	Autre papier et carton
103 552	35.7	105 641	45.7	157 591	37.8	Bois de construction et sciage
101 120	90.5	122 470	84.6	146 409	95.8	Fer, acier et alliage
4 618	99.8	5 177	99.9	5 021	0.0	Minerai et produits d'aluminium
96 259	99.7	128 838	99.3	156 741	99.3	Autres minerais/prod. métalliques
592	0.0	1 614	0.0	1 395	0.0	Houille

Table H7

**Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1990 to 1993 - Continued**

Port	1993						%
	Domestic		International		Domestic & International		
	Intérieur		International		Intérieur & International		
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Containerized	
				Manuten- tionné	Conteneurisé		
	t	t	t	t	t		
<b>Commodity</b>							
<b>Halifax - Continued</b>							
Crude petroleum	-	-	473	4 848 833	4 849 306	-	--
Limestone	-	-	710	370	1 080	-	0.0
Sand and gravel	-	-	684	67	751	-	99.8
Gypsum	263 724	-	2 338 227	-	2 601 951	-	--
Salt	-	-	543	527	1 070	-	66.2
Oth. non-metallic mineral products	195 060	296 518	227 603	5 909	725 090	-	24.4
Potassium chloride	-	-	17	37	55	-	0.0
Miscellaneous chemicals	-	8 078	48 589	120 037	176 704	-	79.4
Gasoline	592 651	52 760	175 741	21 867	843 020	-	--
Fuel oil	869 646	118 037	164 937	167 643	1 320 263	-	--
Coke of petroleum and coal	-	-	246	695	941	-	0.0
Cement and related products	-	-	72 152	65 882	138 034	-	99.1
Machinery/equip. & misc. cargo	203 522	50 517	512 345	1 053 464	1 819 848	-	88.2
<b>Total</b>	<b>2 132 478</b>	<b>752 599</b>	<b>4 476 851</b>	<b>6 816 392</b>	<b>14 178 319</b>		<b>23.6</b>
<b>Québec/Lévis</b>							
Meat and fish	-	-	-	-	-	-	-
Dairy products	-	-	4 104	-	4 104	-	-
Barley	-	24 696	-	-	24 696	-	-
Corn	-	7 178	95 061	106 210	208 449	-	-
Wheat	-	1 133 948	1 385 826	-	2 519 774	-	-
Other cereals	-	-	-	-	-	-	-
Fruits/vegetables and food products	-	-	846	-	846	-	38.0
Beverages and tobacco	-	-	-	-	-	-	-
Crude animal products (inedible)	-	-	1	-	1	-	-
Animal/vegetable oils, fats & waxes	-	-	18 923	-	18 923	-	-
Canola	-	-	-	-	-	-	-
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	11 639	-	2 278	13 917	-	-
Logs, bolts, and other wood	-	-	3 893	-	3 893	-	0.4
Pulpwood	-	-	1 300	-	1 300	-	-
Woodpulp	-	-	10 490	-	10 490	-	4.4
Newsprint	-	-	134 869	-	134 869	-	0.4
Other paper and paper board	-	-	18 632	-	18 632	-	-
Lumber and sawn timber	-	-	81 157	-	81 157	-	0.9
Iron ore	-	-	642 585	655 078	1 297 663	-	-
Iron, steel, and alloys	-	-	205 736	1 080	206 815	-	--
Aluminum ore and basic products	16 434	-	53 105	61 737	131 276	-	-
Other ores & base metal products	-	-	97 271	-	97 271	-	-
Coal	-	-	-	56 661	56 661	-	-
Crude petroleum	-	-	33 904	5 078 154	5 112 057	-	-
Sand and gravel	-	-	-	-	-	-	-
Gypsum	-	10 467	-	-	10 467	-	-
Salt	-	261 169	-	-	261 169	-	-
Oth. non-metallic mineral products	234 730	56 482	136 380	22 553	450 144	-	0.3
Potassium chloride	-	-	-	6 500	6 500	-	-
Miscellaneous chemicals	-	6 235	3 166	37 021	46 422	-	0.4
Gasoline	748 843	57 833	-	46 592	853 268	-	-
Fuel oil	996 475	95 300	124 771	338 998	1 555 544	-	-
Coke of petroleum and coal	-	-	-	-	-	-	-
Cement and related products	-	-	15 010	13 500	28 510	-	-
Machinery/equip. & misc. cargo	2 947	5 665	8 071	6 974	23 658	-	5.4
<b>Total</b>	<b>1 999 428</b>	<b>1 670 632</b>	<b>3 075 100</b>	<b>6 433 335</b>	<b>13 178 495</b>		<b>--</b>
<b>Hamilton</b>							
Dairy products	-	-	-	18	18	-	0.0
Wheat	-	-	-	-	-	-	-
Other cereals	-	-	-	-	-	-	-
Fruits/vegetables and food products	-	1 449	-	35	1 484	-	2.4
Beverages and tobacco	-	-	-	76	76	-	0.0
Animal/vegetable oils, fats & waxes	-	-	-	-	-	-	-
Canola	-	160 546	-	-	160 546	-	-
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	-	-	33 282	33 282	-	0.1
Logs, bolts, and other wood	-	-	-	7	7	-	-

Tableau H7

## Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime intérieur et international, 1990 à 1993 - suite

1992		1991		1990		Port
Domestic & International		Domestic & International		Domestic & International		
Intérieur & International		Intérieur & International		Intérieur & International		
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	
t	%	t	%	t	%	
4 647 717	--	4 626 689	--	4 513 812	0.1	<b>Marchandise</b>
1 040	0.0	1 624	0.0	1 531	0.0	<b>Halifax - suite</b>
824	97.5	942	79.7	1 317	0.0	Pétrole brut
2 317 525	--	2 050 228	--	3 113 892	--	Castines
1 006	58.3	609	79.3	872	86.0	Sable et gravier
502 794	39.8	362 293	77.2	843 684	30.6	Gypse
50	0.0	25	0.0	110	0.0	Sel
173 940	64.2	149 934	80.7	204 099	82.7	Autres prod. minéraux non-métal.
953 293	--	1 175 953	0.3	1 178 868	--	Chlorure de potassium (potasse)
1 884 746	--	2 190 549	0.1	2 464 724	--	Produits chimiques divers
614	0.0	1 607	29.2	1 346	25.9	Essence
116 820	97.5	146 163	94.8	179 400	98.8	Mazout
1 603 591	83.4	1 507 239	76.7	2 088 208	81.4	Coke de pétrole et de houille
						Ciment et produits connexes
						Machinerie/équip./cargaison divers
<b>13 774 990</b>	<b>21.5</b>	<b>14 199 766</b>	<b>21.7</b>	<b>16 837 224</b>	<b>23.3</b>	<b>Total</b>
254	--	--	--	--	--	<b>Québec/Lévis</b>
22 263	--	42 415	--	5 830	--	Viandes et poissons
14 799	--	53 978	--	173 695	--	Produits laitiers
258 837	--	120 157	--	152 320	--	Orge
4 538 645	--	7 134 084	--	3 804 818	--	Mais
650	--	9 954	--	11 000	--	Blé
--	--	--	--	4 433	--	Autres céréales
--	--	16	0.0	3 642	--	Fruits/légumes & prod. alimentaires
21 950	--	28 566	--	21 917	--	Boissons et tabacs
1 969	--	4 509	--	16 977	--	Prod. d'orig. animale (non-comest.)
13 808	--	56 702	--	7 370	--	Huiles/graissses/cires orig.ani/vég
4 186	--	711	--	1 204	--	Canola
240 030	--	330 314	--	536 067	--	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
41 929	--	648	--	1 108	--	Billes, billots et autres bois
179 259	--	142 577	--	137 348	--	Bois à pâte
73 571	--	51 747	0.4	14 378	--	Pâte de bois
115 559	0.2	68 398	--	74 294	--	Papier journal
1 081 587	--	1 141 753	--	1 884 428	--	Autre papier et carton
110 957	0.3	141 932	--	130 191	--	Bois de construction et sciage
--	--	995	--	--	--	Minerai de fer
132 994	6.3	129 406	--	137 822	--	Fer, acier et alliage
52 144	--	84 790	--	--	--	Minerai et produits d'aluminium
4 502 345	--	4 427 067	--	5 542 274	--	Autres minerais/prod. métalliques
127 454	--	--	--	--	--	Houille
--	--	--	--	59 934	--	Pétrole brut
314 427	--	199 416	--	404 935	--	Sable et gravier
384 989	--	397 604	--	225 964	--	Gypse
--	--	5 941	--	6 000	--	Sel
99 336	0.1	227 856	--	247 614	--	Autres prod. minéraux non-métal.
994 024	0.2	1 129 968	--	1 236 176	--	Chlorure de potassium (potasse)
2 124 650	0.7	2 121 441	--	2 154 378	--	Produits chimiques divers
--	--	--	--	57 774	--	Essence
16	69.6	6 757	--	59 860	--	Mazout
207 192	0.6	31 221	0.1	10 700	0.1	Coke de pétrole et de houille
						Ciment et produits connexes
						Machinerie/équip./cargaison divers
<b>15 659 824</b>	<b>0.2</b>	<b>18 090 924</b>	<b>--</b>	<b>17 124 452</b>	<b>--</b>	<b>Total</b>
--	--	--	--	--	--	<b>Hamilton</b>
--	--	--	--	276	--	Produits laitiers
--	--	--	--	10 659	--	Blé
1 500	--	1 409	--	4 311	--	Autres céréales
--	--	674	0.0	--	--	Fruits/légumes & prod. alimentaires
1 157	--	--	--	7 979	--	Boissons et tabacs
173 572	--	96 421	--	112 473	--	Huiles/graissses/cires orig.ani/vég
25 048	--	5 000	--	12 230	--	Canola
--	--	--	--	--	--	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
						Billes, billots et autres bois

Table H7

**Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1990 to 1993 - Continued**

Port	1993					
	Domestic		International		Domestic & International	
	Intérieur		International		Intérieur & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Containerized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Conteneurisé
	t	t	t	t	t	%
<b>Commodity</b>						
<b>Hamilton - Continued</b>						
Pulpwood	-	-	-	-	-	-
Newsprint	-	-	-	-	-	-
Other paper and paper board	-	-	-	33	33	0.0
Lumber and sawn timber	-	-	-	-	-	-
Iron ore	25 551	5 862 837	-	921 483	6 809 870	-
Iron, steel, and alloys	-	1 500	197 756	859 193	1 058 449	-
Aluminum ore and basic products	-	-	4 392	21 806	26 198	-
Other ores & base metal products	139 050	-	167 225	6 631	312 906	-
Coal	-	-	10 000	2 967 804	2 977 804	-
Crude petroleum	-	-	-	-	-	-
Limestone	-	-	-	47 605	47 605	-
Sand and gravel	-	-	-	105 215	105 215	-
Gypsum	-	11 163	-	-	11 163	-
Phosphate rocks	-	-	-	-	-	-
Salt	-	51 154	27 000	-	78 154	-
Oth. non-metallic mineral products	34 177	103 324	1 033	69 768	208 302	-
Potassium chloride	-	24 480	-	-	24 480	-
Miscellaneous chemicals	18 421	-	-	105 701	124 122	-
Gasoline	-	15 500	-	68 810	84 310	-
Fuel oil	200	32 917	9 000	177 486	219 603	-
Coke of petroleum and coal	79 572	-	26 737	-	106 309	-
Cement and related products	-	-	-	18	18	0.0
Machinery/equip. & misc. cargo	-	-	1 768	1 898	3 666	20.4
<b>Total</b>	<b>296 971</b>	<b>6 264 870</b>	<b>444 911</b>	<b>5 386 870</b>	<b>12 393 622</b>	<b>--</b>
<b>Prince Rupert</b>						
Meat and fish	-	-	56	12 342	12 398	1.0
Dairy products	-	-	4	-	4	-
Barley	-	-	1 323 508	-	1 323 508	-
Corn	-	-	-	-	-	-
Oats and rye	-	-	12 953	-	12 953	-
Wheat	-	-	3 109 444	-	3 109 444	-
Other cereals	-	-	3 743	-	3 743	-
Fruits/vegetables and food products	-	-	73 563	-	73 563	-
Beverages and tobacco	-	-	-	-	-	-
Crude animal products (inedible)	-	-	-	-	-	-
Flaxseed	-	-	-	-	-	-
Canola	-	-	34 755	-	34 755	-
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	-	132 252	-	132 252	-
Logs, bolts, and other wood	54 032	-	181 016	-	235 048	-
Pulpwood	-	-	1 338	-	1 338	-
Woodpulp	-	-	207 577	2 560	210 136	-
Other paper and paper board	-	-	29	-	29	-
Lumber and sawn timber	-	-	413 101	777	413 878	-
Iron ore	-	-	56	-	56	-
Iron, steel, and alloys	-	-	-	-	-	-
Other ores & base metal products	-	-	20 583	-	20 583	-
Coal	-	-	5 526 042	-	5 526 042	-
Crude petroleum	-	-	-	-	-	-
Limestone	-	-	-	-	-	-
Sand and gravel	-	-	-	-	-	-
Salt	-	-	1	-	1	-
Oth. non-metallic mineral products	-	3 476	-	-	3 476	-
Miscellaneous chemicals	-	-	918	-	918	-
Gasoline	-	15 193	-	-	15 193	-
Fuel oil	-	37 512	-	-	37 512	-
Coke of petroleum and coal	-	-	160 127	-	160 127	-
Cement and related products	-	-	-	-	-	-
Machinery/equip. & misc. cargo	-	-	673	7	680	-
<b>Total</b>	<b>54 032</b>	<b>56 181</b>	<b>11 201 739</b>	<b>15 686</b>	<b>11 327 638</b>	<b>--</b>

Tableau H7

## Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime intérieur et international, 1990 à 1993 - suite

1992		1991		1990		Port
Domestic & International		Domestic & International		Domestic & International		
Intérieur & International		Intérieur & International		Intérieur & International		
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	
t	%	t	%	t	%	
						<b>Marchandise</b>
						<b>Hamilton - suite</b>
-	-	-	-	17	0.0	Bois à pâte
23	0.0	-	-	-	-	Papier journal
11	-	-	-	-	-	Autre papier et carton
399	-	-	-	-	-	Bois de construction et sciage
7 263 363	-	6 265 327	-	6 259 722	-	Minerai de fer
821 754	0.5	719 610	-	805 583	0.1	Fer, acier et alliage
21 180	-	19 240	-	-	-	Minerai et produits d'aluminium
349 918	2.9	261 820	-	282 217	-	Autres minerais/prod. métalliques
3 033 783	-	2 547 774	-	3 180 965	-	Houille
6 301	-	-	-	-	-	Pétrole brut
-	-	-	-	36 288	-	Castines
112 508	-	99 929	-	76 248	-	Sable et gravier
11 936	-	24 430	-	22 205	-	Gypse
-	-	-	-	2 183	-	Roches phosphatées
134 613	-	133 663	-	120 461	-	Sel
181 271	-	160 189	-	204 883	-	Autres prod. minéraux non-métal.
38 880	-	22 266	-	62 910	-	Chlorure de potassium (potasse)
213 476	-	127 626	-	131 495	-	Produits chimiques divers
41 479	-	19 951	-	66 709	-	Essence
170 279	9.3	162 459	-	269 265	-	Mazout
13 000	-	19 682	-	111 317	-	Coke de pétrole et de houille
54	99.6	72	0.0	48 269	-	Ciment et produits connexes
10 251	14.8	945	3.6	31 529	1.0	Machinerie/équip./cargaison divers
<b>12 625 758</b>	<b>0.3</b>	<b>10 688 490</b>	<b>-</b>	<b>11 860 194</b>	<b>-</b>	<b>Total</b>
						<b>Prince Rupert</b>
4 792	0.8	12 125	-	7 272	7.5	Viandes et poissons
213	-	179	0.3	3	0.0	Produits laitiers
1 068 410	-	1 393 913	1.4	1 466 105	-	Orge
7 252	-	-	-	-	-	Mais
3 146	-	6 796	-	14 744	-	Avoine et seigle
4 180 577	-	3 522 482	-	2 635 408	-	Blé
10 589	9.4	52 466	-	267 546	-	Autres céréales
42 079	44.6	1 400	-	-	-	Fruits/légumes & prod. alimentaires
-	-	0	10.1	12	0.0	Boissons et tabacs
-	-	0	0.0	-	-	Prod. d'orig. animale (non-comest.)
1 047	-	-	-	-	-	Graines de lin
43 560	-	51 346	-	33 987	-	Canola
156 756	4.8	189 787	-	119 973	-	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
186 220	-	347 349	-	467 500	-	Billes, billots et autres bois
-	-	-	-	-	-	Bois à pâte
128 271	-	116 628	-	287 759	-	Pâte de bois
-	-	3	99.7	3	0.0	Autre papier et carton
430 913	0.6	539 258	2.6	589 322	-	Bois de construction et sciage
-	-	1 031	0.0	-	-	Minerai de fer
1 100	-	3 657	-	27 921	5.7	Fer, acier et alliage
52 072	-	105 917	-	60 664	0.1	Autres minerais/prod. métalliques
6 125 995	-	6 237 373	-	6 029 641	-	Houille
-	-	-	-	18	0.0	Pétrole brut
-	-	3 629	-	-	-	Castines
-	-	21 078	-	42 638	-	Sable et gravier
2	-	3 754	-	10 620	-	Sel
2 478	-	11 056	0.2	3 064	0.2	Autres prod. minéraux non-métal.
1 122	-	24 404	0.3	50 449	-	Produits chimiques divers
43 330	-	38 754	-	44 183	-	Essence
83 923	-	86 441	-	99 653	-	Mazout
55 496	-	-	-	-	-	Coke de pétrole et de houille
-	-	365	86.9	1 063	0.0	Ciment et produits connexes
20 113	-	184 918	0.2	225 378	0.7	Machinerie/équip./cargaison divers
<b>12 649 456</b>	<b>0.2</b>	<b>12 956 109</b>	<b>0.3</b>	<b>12 484 927</b>	<b>-</b>	<b>Total</b>

Table H7

**Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1990 to 1993 - Concluded**

Port	1993						%
	Domestic		International		Domestic & International		
	Intérieur		International		Intérieur & International		
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Containerized	
Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Conteneurisé		
	t	t	t	t	t		
<b>Commodity</b>							
<b>Thunder Bay</b>							
Barley	43 617	-	67 698	-	111 315	-	
Corn	13 205	-	-	-	13 205	-	
Oats and rye	11 940	-	576 170	-	588 110	-	
Wheat	4 901 275	-	724 891	-	5 626 166	-	
Other cereals	-	-	53 719	-	53 719	1.5	
Fruits/vegetables and food products	-	-	410 624	-	410 624	-	
Animal/vegetable oils, fats & waxes	27 318	-	-	-	27 318	-	
Flaxseed	-	-	251 000	-	251 000	0.8	
Canola	377 978	-	321 179	-	699 157	0.1	
Fodder and feed (incl. soya beans)	8 392	-	172 063	-	180 455	-	
Logs, bolts, and other wood	-	-	-	9 896	9 896	-	
Pulpwood	-	-	-	-	-	-	
Woodpulp	-	-	3 432	-	3 432	-	
Newsprint	-	-	-	-	-	-	
Other paper and paper board	-	-	7 936	-	7 936	-	
Lumber and sawn timber	45 587	-	-	-	45 587	-	
Iron ore	-	-	-	14 796	14 796	-	
Iron, steel, and alloys	1 828	4 038	1 413	-	7 279	-	
Other ores & base metal products	-	-	-	-	-	-	
Coal	1 911 199	-	379 216	-	2 290 414	-	
Limestone	-	-	-	-	-	-	
Salt	-	86 670	-	-	86 670	-	
Oth. non-metallic mineral products	-	29 087	-	-	29 087	-	
Potassium chloride	60 173	-	458 791	-	518 964	-	
Miscellaneous chemicals	18 436	7 578	21 649	-	47 663	-	
Gasoline	-	59 443	-	-	59 443	-	
Fuel oil	-	57 798	-	9 073	66 871	-	
Coke of petroleum and coal	-	-	81 150	48 478	129 628	-	
Cement and related products	-	-	-	-	-	-	
Machinery/equip. & misc. cargo	-	-	-	-	-	-	
<b>Total</b>	<b>7 420 947</b>	<b>244 614</b>	<b>3 530 932</b>	<b>82 243</b>	<b>11 278 736</b>	<b>-</b>	
<b>Total of Above Ports</b>	<b>23 243 457</b>	<b>15 594 549</b>	<b>115 725 405</b>	<b>42 032 603</b>	<b>196 596 014</b>	<b>6.8</b>	

Tableau H7  
**Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime intérieur et international, 1990 à 1993 - fin**

1992		1991		1990		Port
Domestic & International		Domestic & International		Domestic & International		
Intérieur & International		Intérieur & International		Intérieur & International		
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	
t	%	t	%	t	%	
146 012	-	176 886	-	525 629	-	<b>Marchandise</b>
-	-	-	-	8 364	-	<b>Thunder Bay</b>
287 737	-	109 286	-	178 134	-	Orge
7 271 201	-	11 593 115	-	7 540 658	-	Maïs
54 964	-	50 278	-	40 540	-	Avoine et seigle
239 038	-	87 525	-	36 632	-	Blé
35 617	-	-	-	-	-	Autres céréales
169 941	-	151 477	-	139 820	-	Fruits/légumes & prod. alimentaires
359 978	-	291 829	-	375 714	-	Huiles/grasses/cires orig. ani/vég
184 918	-	217 279	-	124 480	-	Graines de lin
544	-	-	-	-	-	Canola
-	-	-	-	10 130	-	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
2 278	-	-	-	9 685	-	Billes, billots et autres bois
-	-	-	-	-	-	Bois à pâte
48 462	-	105 073	-	115 191	-	Pâte de bois
-	-	14 916	-	-	-	Papier journal
1 009	-	8 961	-	58 444	-	Autre papier et carton
-	-	-	-	15 774	-	Bois de construction et sciage
2 649 716	-	2 381 201	-	3 049 314	-	Mineral de fer
17 536	-	-	-	10 890	-	Fer, acier et alliage
138 695	-	133 323	-	125 541	-	Autres minerais/prod. métalliques
49 658	-	76 214	-	43 913	-	Houille
816 566	-	1 005 681	-	1 161 439	-	Castines
80 344	-	77 939	-	177 759	-	Sel
74 746	-	68 245	-	100 247	-	Autres prod. minéraux non-métal.
56 541	-	71 613	-	66 127	-	Chlorure de potassium (potasse)
21 318	-	57 175	-	11 161	-	Produits chimiques divers
-	-	30 337	-	-	-	Essence
1 119	-	25 672	-	4 652	-	Mazout
-	-	-	-	-	-	Coke de pétrole et de houille
-	-	-	-	-	-	Ciment et produits connexes
-	-	-	-	-	-	Machinerie/équip./cargaison divers
<b>12 707 938</b>	-	<b>16 734 024</b>	-	<b>13 930 238</b>	-	<b>Total</b>
<b>201 456 654</b>	<b>6.4</b>	<b>218 451 030</b>	<b>5.6</b>	<b>214 224 538</b>	<b>5.8</b>	<b>Total des ports ci-dessus</b>

Table H8

## Cargo Loaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1989 to 1993

Commodity	1993		1992		1993 / 1992 Variation %	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %		
	t	% Cumulatif	t	% Cumulatif		
<b>Canadian port</b> → <b>Foreign country</b>						
<b>Live animals</b>						
Sorel	Former USSR	167	67.0	-	0.0	...
Halifax	St Pierre-Miq.	64	92.7	24	2.0	169.1
Montréal/Contrecoeur	Portugal	7	95.6		2.0	...
Other routes		11	4.4	1 170	98.0	-99.1
Total		248	100.0	1 194	100.0	-79.2
<b>Meat and fish</b>						
Vancouver	Japan	91 669	22.9	62 468	15.4	46.7
Montréal/Contrecoeur	United Kingdom	25 328	29.3	20 952	20.6	20.9
Halifax	Japan	20 800	34.5	19 140	25.3	8.7
Other routes		261 671	65.5	303 210	74.7	-13.7
Total		399 468	100.0	405 769	100.0	-1.6
<b>Dairy products</b>						
Vancouver	Taiwan	9 115	14.3	3 223	4.1	182.8
Vancouver	Japan	8 465	27.5	7 796	13.9	8.6
Groscajou	Algeria	5 722	36.4	10 438	27.0	-45.2
Other routes		40 648	63.6	57 915	73.0	-29.8
Total		63 950	100.0	79 372	100.0	-19.4
<b>Barley</b>						
Prince Rupert	Saudi Arabia	893 954	30.9	328 456	10.4	172.2
Vancouver	Japan	579 182	51.0	568 511	28.3	1.9
Prince Rupert	Japan	309 988	61.7	432 748	41.9	-28.4
Other routes		1 105 395	38.3	1 842 871	58.1	-40.0
Total		2 888 519	100.0	3 172 586	100.0	-9.0
<b>Corn</b>						
Port-Cartier	Former USSR	272 287	30.8	259 909	38.4	4.8
Baie-Comeau	Former USSR	108 566	43.0	69 601	48.7	56.0
Baie-Comeau	Algeria	102 358	54.6	-	48.7	...
Other routes		401 996	45.4	347 348	51.3	15.7
Total		885 206	100.0	676 858	100.0	30.8
<b>Oats and rye</b>						
Thunder Bay	U.S. Great Lakes	574 595	73.1	267 862	62.9	114.5
Vancouver	Japan	170 128	94.8	131 675	93.8	29.2
Trois-Rivières	U.S. Great Lakes	10 400	96.1	-	93.8	...
Other routes		30 482	3.9	26 420	6.2	15.4
Total		785 605	100.0	425 957	100.0	84.4
<b>Wheat</b>						
Vancouver	China	1 644 365	8.9	2 804 470	11.3	-41.4
Vancouver	Korea South	1 491 657	17.0	723 154	14.2	106.3
Vancouver	Japan	1 454 331	24.9	1 503 800	20.3	-3.3
Other routes		13 871 825	75.1	19 751 205	79.7	-29.8
Total		18 462 178	100.0	24 782 629	100.0	-25.5
<b>Other cereals</b>						
Vancouver	Japan	247 887	45.0	212 555	45.6	16.6
Vancouver	China	77 255	59.1	307	45.7	...
Thunder Bay	Belgium-Luxemb.	34 521	65.3	33 842	53.0	2.0
Other routes		190 774	34.7	219 213	47.0	-13.0
Total		550 436	100.0	465 916	100.0	18.1



Table H8  
**Fret chargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1989 à 1993**

1991		1990		1989		Marchandise
Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
-	0.0	-	0.0	-	0.0	<b>Port canadien</b> → <b>Pays étranger</b>
7	0.1	13	0.2	7	0.2	<b>Animaux vivants</b>
5	0.2	-	0.2	-	0.2	Sorel Ancienne URSS
6 003	99.8	5 385	99.8	2 711	99.8	Halifax St Pierre-Miq.
6 014	100.0	5 398	100.0	2 718	100.0	Montréal/Contrecoeur Portugal
						Autres routes
						Total
64 063	18.1	66 435	17.3	57 479	13.8	<b>Viandes et poissons</b>
20 255	23.8	16 073	21.5	15 179	17.5	Vancouver Japon
16 873	28.5	14 284	25.3	11 023	20.2	Montréal/Contrecoeur Royaume-Uni
253 643	71.5	286 125	74.7	331 422	79.8	Halifax Japon
354 834	100.0	382 917	100.0	415 102	100.0	Autres routes
						Total
425	0.4	-	0.0	-	0.0	<b>Produits laitiers</b>
4 337	4.3	3 209	5.9	4 754	5.8	Vancouver Taïwan
15 772	18.4	7 070	18.8	-	5.8	Vancouver Japon
91 255	81.6	44 397	81.2	77 712	94.2	Groscacouna Algérie
111 789	100.0	54 676	100.0	82 466	100.0	Autres routes
						Total
310 639	8.7	469 598	13.0	343 984	9.3	<b>Orge</b>
260 794	16.0	242 059	19.7	202 413	14.7	Prince Rupert Arabie Saoudite
687 587	35.2	462 991	32.5	421 337	26.0	Vancouver Japon
2 318 415	64.8	2 443 190	67.5	2 750 916	74.0	Prince Rupert Japon
3 577 435	100.0	3 617 838	100.0	3 718 649	100.0	Autres routes
						Total
395 214	33.3	119 702	22.4	521 980	58.1	<b>Maïs</b>
530 056	77.9	75 726	36.5	120 550	71.5	Port-Cartier Ancienne URSS
-	77.9	-	36.5	6 750	72.2	Baie-Comeau Ancienne URSS
262 807	22.1	339 470	63.5	249 550	27.8	Baie-Comeau Algérie
1 188 077	100.0	534 898	100.0	898 830	100.0	Autres routes
						Total
94 932	26.5	145 866	30.2	314 795	59.9	<b>Avoine et seigle</b>
239 982	93.6	299 180	92.0	153 490	89.0	Thunder Bay É.-U. Grands Lacs
-	93.6	-	92.0	-	89.0	Vancouver Japon
22 814	6.4	38 687	8.0	57 675	11.0	Trois-Rivières É.-U. Grands Lacs
357 728	100.0	483 733	100.0	525 959	100.0	Autres routes
						Total
2 565 191	10.4	2 108 957	11.4	699 053	5.8	<b>Blé</b>
797 750	13.6	64 092	11.8	41 944	6.2	Vancouver Chine
1 399 579	19.3	1 445 042	19.6	1 380 576	17.6	Vancouver Corée du Sud
19 936 186	80.7	14 825 642	80.4	9 919 519	82.4	Vancouver Japon
24 698 706	100.0	18 443 733	100.0	12 041 092	100.0	Autres routes
						Total
184 873	20.6	179 662	13.8	217 708	14.4	<b>Autres céréales</b>
240 094	47.5	-	13.8	110 000	21.7	Vancouver Japon
15 318	49.2	28 769	16.0	14 887	22.7	Vancouver Chine
455 049	50.8	1 093 346	84.0	1 165 188	77.3	Thunder Bay Belgique-Luxemb.
895 334	100.0	1 301 777	100.0	1 507 784	100.0	Autres routes
						Total

Table H8

**Cargo Loaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1989 to 1993 - Continued**

Commodity	1993		1992		1993 / 1992	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation	
	t	%	t	%	%	
<b>Canadian port</b>	<b>Foreign country</b>					
<b>Fruits/vegetables and food products</b>						
Thunder Bay	Spain	206 078	15.0	86 337	7.4	138.7
Thunder Bay	Belgium-Luxemb.	133 502	24.7	86 511	14.8	54.3
Montréal/Contrecoeur	United Kingdom	74 397	30.1	97 200	23.1	-23.5
Other routes		963 560	69.9	899 362	76.9	7.1
Total		1 377 537	100.0	1 169 409	100.0	17.8
<b>Beverages and tobacco</b>						
Halifax	U.S. Atl & Gulf	13 048	14.4	7 202	9.9	81.2
Vancouver	Japan	10 903	26.4	10 886	24.9	0.2
Halifax	Cuba	10 549	38.0	942	26.2	...
Other routes		56 314	62.0	53 529	73.8	5.2
Total		90 814	100.0	72 558	100.0	25.2
<b>Crude animal products (inedible)</b>						
Vancouver	Taiwan	19 524	29.1	14 913	22.2	30.9
Vancouver	Japan	7 481	40.2	9 525	36.3	-21.5
Montréal/Contrecoeur	Italy	6 199	49.5	947	37.7	554.9
Other routes		33 925	50.5	41 872	62.3	-19.0
Total		67 129	100.0	67 257	100.0	-0.2
<b>Animal/vegetable oils, fats &amp; waxes</b>						
Vancouver	Japan	64 762	23.0	65 346	23.4	-0.9
Montréal/Contrecoeur	Netherlands	29 590	33.5	40 960	38.1	-27.8
Vancouver	Netherlands	23 214	41.8	25 234	47.1	-8.0
Other routes		163 962	58.2	147 783	52.9	10.9
Total		281 528	100.0	279 324	100.0	0.8
<b>Flaxseed</b>						
Thunder Bay	Belgium-Luxemb.	239 400	65.4	135 161	40.3	77.1
Vancouver	Japan	71 079	84.8	77 339	63.3	-8.1
Vancouver	Belgium-Luxemb.	27 867	92.4	34 651	73.7	-19.6
Other routes		27 885	7.6	88 384	26.3	-68.5
Total		366 231	100.0	335 535	100.0	9.1
<b>Canola</b>						
Vancouver	Japan	1 524 698	61.9	1 732 810	86.5	-12.0
Vancouver	Mexico	307 973	74.5	82 351	90.6	274.0
Thunder Bay	Belgium-Luxemb.	154 334	80.7	4 862	90.8	...
Other routes		474 228	19.3	183 438	9.2	158.5
Total		2 461 233	100.0	2 003 461	100.0	22.8
<b>Fodder and feed (incl. soya beans)</b>						
Vancouver	Japan	749 477	35.3	762 792	33.4	-1.7
Baie-Comeau	Netherlands	185 629	44.0	187 542	41.6	-1.0
Port-Cartier	Netherlands	98 679	48.6	-	41.6	...
Other routes		1 091 726	51.4	1 331 997	58.4	-18.0
Total		2 125 512	100.0	2 282 331	100.0	-6.9
<b>Logs, bolts, and other wood</b>						
Vancouver	Japan	287 401	20.1	398 795	25.3	-27.9
Vancouver	U.S. Pacific	152 677	30.7	186 125	37.1	-18.0
Prince Rupert	Japan	119 575	39.1	115 154	44.4	3.8
Other routes		871 905	60.9	875 062	55.6	-0.4
Total		1 431 558	100.0	1 575 137	100.0	-9.1

Table H8  
**Fret chargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1989 à 1993 - suite**

1991		1990		1989		Marchandise
Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	
t	%	t	%	t	%	
	Cumulatif		Cumulatif		Cumulatif	
18 048	1.7	-	0.0	-	0.0	
28 198	4.3	13 381	1.2	48 546	4.3	
84 480	12.2	98 207	10.3	63 680	10.0	
938 668	87.8	970 075	89.7	1 010 365	90.0	
1 069 393	100.0	1 081 663	100.0	1 122 591	100.0	
2 046	3.3	1 367	2.3	143	0.3	
6 207	13.2	7 933	15.6	9 668	19.8	
-	13.2	-	15.6	-	19.8	
54 420	86.8	50 257	84.4	39 805	80.2	
62 673	100.0	59 557	100.0	49 616	100.0	
15 725	18.7	18 954	14.3	17 643	23.5	
17 004	38.9	25 921	33.7	20 060	50.3	
1 119	40.2	5 429	37.8	-	50.3	
50 260	59.8	82 691	62.2	37 328	49.7	
84 108	100.0	132 996	100.0	75 032	100.0	
116 987	42.5	59 577	28.1	60 152	20.3	
21 863	50.4	24 800	39.8	23 896	28.4	
22 215	58.5	14 992	46.9	22 614	36.0	
114 389	41.5	112 397	53.1	189 623	64.0	
275 455	100.0	211 766	100.0	296 285	100.0	
119 233	42.6	124 020	49.9	119 679	45.0	
96 245	77.0	82 801	83.2	86 589	77.6	
17 293	83.2	-	83.2	-	77.6	
47 038	16.8	41 748	16.8	59 568	22.4	
279 810	100.0	248 569	100.0	265 837	100.0	
1 844 239	94.5	1 887 305	96.5	1 812 993	85.1	
-	94.5	-	96.5	165 378	92.9	
-	94.5	1 801	96.6	1 254	93.0	
107 442	5.5	66 622	3.4	150 090	7.0	
1 951 681	100.0	1 955 728	100.0	2 129 715	100.0	
722 210	43.6	633 560	45.5	597 170	34.1	
-	43.6	-	45.5	90 928	39.3	
-	43.6	-	45.5	-	39.3	
933 175	56.4	757 715	54.5	1 061 841	60.7	
1 655 385	100.0	1 391 275	100.0	1 749 940	100.0	
286 577	19.5	194 864	13.4	494 240	25.9	
214 013	34.1	216 083	28.3	348 787	44.1	
107 700	41.5	97 862	35.0	99 328	49.4	
858 265	58.5	943 772	65.0	967 175	50.6	
1 466 555	100.0	1 452 582	100.0	1 909 530	100.0	
						<b>Port canadien → Pays étranger</b>
						<b>Fruits/légumes &amp; prod. alimentaires</b>
						Thunder Bay Espagne
						Thunder Bay Belgique-Luxemb.
						Montréal/Contrecoeur Royaume-Uni
						Autres routes
						Total
						<b>Boissons et tabacs</b>
						Halifax É.-U. Atl & Golfe
						Vancouver Japon
						Halifax Cuba
						Autres routes
						Total
						<b>Prod. d'orig. animale (non-comest.)</b>
						Vancouver Taïwan
						Vancouver Japon
						Montréal/Contrecoeur Italie
						Autres routes
						Total
						<b>Huiles/grasses/cires orig. ani/vég</b>
						Vancouver Japon
						Montréal/Contrecoeur Pays-Bas
						Vancouver Pays-Bas
						Autres routes
						Total
						<b>Graines de lin</b>
						Thunder Bay Belgique-Luxemb.
						Vancouver Japon
						Vancouver Belgique-Luxemb.
						Autres routes
						Total
						<b>Canola</b>
						Vancouver Japon
						Vancouver Mexique
						Thunder Bay Belgique-Luxemb.
						Autres routes
						Total
						<b>Fourrage/alim. (incl fèves de soya)</b>
						Vancouver Japon
						Baie-Comeau Pays-Bas
						Port-Cartier Pays-Bas
						Autres routes
						Total
						<b>Billes, billots et autres bois</b>
						Vancouver Japon
						Vancouver É.-U. Pacifique
						Prince Rupert Japon
						Autres routes
						Total

Table H8

**Cargo Loaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1989 to 1993 - Continued**

Commodity	1993		1992		1993 / 1992 Variation	
	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif		
	t	%	t	%	%	
<b>Canadian port</b> → <b>Foreign country</b>						
<b>Pulpwood</b>						
Vancouver	Japan	844 306	57.7	1 200 223	64.0	-29.7
Vancouver	U.S. Pacific	216 494	72.5	364 214	83.5	-40.6
Kitimat	Japan	191 627	85.6	134 064	90.6	42.9
Other routes		209 944	14.4	175 548	9.4	19.6
Total		1 462 370	100.0	1 874 048	100.0	-22.0
<b>Woodpulp</b>						
Vancouver	Japan	560 761	10.7	520 218	9.4	7.8
Vancouver	Germany	238 203	15.3	246 912	13.8	-3.5
Squamish	Japan	228 748	19.7	263 965	18.6	-13.3
Other routes		4 197 300	80.3	4 521 994	81.4	-7.2
Total		5 225 012	100.0	5 553 089	100.0	-5.9
<b>Newsprint</b>						
Campbell River	U.S. Pacific	299 889	9.1	257 061	8.2	16.7
Crofton	U.S. Pacific	290 476	17.8	215 280	15.0	34.9
Comer Brook	U.S. Atl & Gulf	147 470	22.3	122 873	18.9	20.0
Other routes		2 575 307	77.7	2 546 981	81.1	1.1
Total		3 313 142	100.0	3 142 195	100.0	5.4
<b>Other paper and paper board</b>						
Kitimat	Belgium-Luxemb.	114 942	12.9	85 649	9.9	34.2
Kitimat	Korea South	69 016	20.7	29 799	13.4	131.6
Campbell River	U.S. Pacific	40 736	25.3	25 477	16.3	59.9
Other routes		663 206	74.7	722 667	83.7	-8.2
Total		887 900	100.0	863 592	100.0	2.8
<b>Lumber and sawn timber</b>						
Vancouver	Japan	1 376 815	24.1	1 214 685	19.7	13.3
New Westminster	Japan	664 500	35.8	584 337	29.1	13.7
Nanaimo	Japan	411 545	43.0	412 213	35.8	-0.2
Other routes		3 256 633	57.0	3 961 186	64.2	-17.8
Total		5 709 494	100.0	6 172 421	100.0	-7.5
<b>Iron ore</b>						
Sept-Îles/Pte-Noire	U.S. Atl & Gulf	4 117 012	15.1	3 933 530	15.0	4.7
Sept-Îles/Pte-Noire	Netherlands	3 123 279	26.5	3 050 112	26.7	2.4
Port-Cartier	Netherlands	3 046 007	37.7	2 848 238	37.6	6.9
Other routes		17 016 321	62.3	16 349 350	62.4	4.1
Total		27 302 619	100.0	26 181 230	100.0	4.3
<b>Iron, steel, and alloys</b>						
New Westminster	U.S. Pacific	88 582	5.4	88 190	4.3	0.4
Sault Ste. Marie	U.S. Great Lakes	84 583	10.5	71 131	7.7	18.9
Vancouver	U.S. Pacific	80 414	15.3	88 324	12.0	-9.0
Other routes		1 401 024	84.7	1 823 802	88.0	-23.2
Total		1 654 603	100.0	2 071 446	100.0	-20.1
<b>Aluminum ore and basic products</b>						
Kitimat	Japan	174 002	24.8	163 024	33.0	6.7
Sept-Îles/Pte-Noire	Netherlands	107 190	40.1	33 986	39.9	215.4
Baie-Comeau	Netherlands	67 639	49.8	94 970	59.1	-28.8
Other routes		352 295	50.2	201 729	40.9	74.6
Total		701 126	100.0	493 709	100.0	42.0

Table H8  
**Fret chargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1989 à 1993 - suite**

1991		1990		1989		Marchandise
Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
1 245 740	54.1	1 512 037	59.1	1 721 628	58.2	<b>Bois à pâte</b>
410 283	71.9	528 404	79.7	576 693	77.7	Vancouver Japon
240 431	82.4	77 764	82.8	-	77.7	Vancouver É.-U.Pacifique
406 206	17.6	440 515	17.2	661 484	22.3	Kitimat Japon
2 302 660	100.0	2 558 720	100.0	2 959 804	100.0	Autres routes
						Total
386 014	7.4	247 935	5.5	265 165	5.8	<b>Pâte de bois</b>
187 335	10.9	-	5.5	-	5.8	Vancouver Japon
269 038	16.1	312 558	12.5	333 426	13.0	Vancouver Allemagne
4 400 786	83.9	3 939 811	87.5	4 012 095	87.0	Squamish Japon
5 243 173	100.0	4 500 304	100.0	4 610 687	100.0	Autres routes
						Total
334 221	10.6	378 261	12.9	334 621	10.3	<b>Papier journal</b>
171 635	16.1	232 481	20.8	220 465	17.0	Campbell River É.-U.Pacifique
121 730	20.0	165 224	26.5	116 969	20.6	Crofton É.-U.Pacifique
2 511 970	80.0	2 156 386	73.5	2 584 105	79.4	Comer Brook É.-U.Atl & Golfe
3 139 556	100.0	2 932 353	100.0	3 256 160	100.0	Autres routes
						Total
118 368	12.9	116 495	14.6	95 524	13.5	<b>Autre papier et carton</b>
39 279	17.2	25 653	17.8	16 057	15.7	Kitimat Belgique-Luxemb.
3 226	17.6	225	17.9	105	15.8	Kitimat Corée du Sud
753 608	82.4	654 182	82.1	597 204	84.2	Campbell River É.-U.Pacifique
914 482	100.0	796 555	100.0	708 890	100.0	Autres routes
						Total
1 252 253	19.3	1 139 828	16.2	1 191 738	15.6	<b>Bois de construction et sciage</b>
391 992	25.3	213 238	19.3	207 607	18.3	Vancouver Japon
357 574	30.8	326 779	23.9	291 340	22.1	New Westminster Japon
4 487 988	69.2	5 342 205	76.1	5 962 654	77.9	Nanaimo Japon
6 489 808	100.0	7 022 050	100.0	7 653 339	100.0	Autres routes
						Total
4 341 361	15.1	4 142 875	14.2	5 003 239	15.7	<b>Minéral de fer</b>
3 492 639	27.2	2 561 409	22.9	2 685 077	24.1	Sept-Îles/Pte-Noire É.-U.Atl & Golfe
2 991 764	37.5	2 534 040	31.6	1 870 754	29.9	Sept-Îles/Pte-Noire Pays-Bas
18 016 636	62.5	19 989 315	68.4	22 408 585	70.1	Port-Cartier Pays-Bas
28 842 400	100.0	29 227 639	100.0	31 967 655	100.0	Autres routes
						Total
89 303	3.3	77 828	3.1	1 306	0.1	<b>Fer, acier et alliage</b>
228 241	11.7	114 402	7.7	15 680	0.8	New Westminster É.-U.Pacifique
11 312	12.1	5 390	7.9	5 241	1.0	Sault Ste.Marie É.-U.Grands Lacs
2 393 440	87.9	2 296 503	92.1	2 200 658	99.0	Vancouver É.-U.Pacifique
2 722 296	100.0	2 494 123	100.0	2 222 885	100.0	Autres routes
						Total
172 272	34.3	171 063	38.8	107 575	17.9	<b>Minéral et produits d'aluminium</b>
-	34.3	-	38.8	-	17.9	Kitimat Japon
76 194	49.5	31 644	46.0	16 702	20.6	Sept-Îles/Pte-Noire Pays-Bas
253 257	50.5	237 707	54.0	477 848	79.4	Baie-Comeau Pays-Bas
501 723	100.0	440 413	100.0	602 125	100.0	Autres routes
						Total

Table H8

## Cargo Loaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1989 to 1993 - Continued

Commodity	1993		1992		1993 / 1992	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation	
	t	%	t	%	%	
<b>Canadian port</b> → <b>Foreign country</b>						
<b>Other ores &amp; base metal products</b>						
Vancouver	Japan	483 236	13.6	538 498	16.2	-10.3
Dalhousie	Belgium-Luxemb.	296 971	21.9	282 735	24.6	5.0
Sorel	Belgium-Luxemb.	217 005	28.0	193 102	30.4	12.4
Other routes		2 558 696	72.0	2 318 674	69.6	10.4
Total		3 555 908	100.0	3 333 009	100.0	6.7
<b>Coal</b>						
Vancouver	Japan	10 378 041	37.4	9 360 334	34.5	10.9
Vancouver	Korea South	5 976 307	58.9	4 488 285	51.0	33.2
Prince Rupert	Japan	5 526 042	78.8	6 125 995	73.5	-9.8
Other routes		5 895 208	21.2	7 194 059	26.5	-18.1
Total		27 775 598	100.0	27 168 673	100.0	2.2
<b>Crude petroleum</b>						
Vancouver	U.S. Pacific	462 173	50.2	336 645	29.9	37.3
Vancouver	U.S. Atl & Gulf	222 421	74.3	175 818	45.5	26.5
Vancouver	China	57 123	80.5	60 629	50.9	-5.8
Other routes		179 556	19.5	553 603	49.1	-67.6
Total		921 273	100.0	1 126 694	100.0	-18.2
<b>Limestone</b>						
Blubber Bay	U.S. Pacific	801 226	33.9	502 460	32.9	59.5
Beale Cove	U.S. Pacific	499 495	55.1	474 206	64.0	5.3
Vancouver	U.S. Pacific	278 959	66.9	166 045	74.9	68.0
Other routes		782 499	33.1	383 091	25.1	104.3
Total		2 362 180	100.0	1 525 801	100.0	54.8
<b>Sand and gravel</b>						
Victoria	U.S. Pacific	407 648	57.7	271 084	46.4	50.4
Sault Ste. Marie	U.S. Great Lakes	75 267	68.3	58 241	56.4	29.2
Port Hawkesbury	British Africa	49 758	75.4	-	56.4	...
Other routes		174 106	24.6	254 811	43.6	-31.7
Total		706 779	100.0	584 135	100.0	21.0
<b>Gypsum</b>						
Halifax	U.S. Atl & Gulf	2 338 152	41.5	2 087 102	40.1	12.0
Hantsport	U.S. Atl & Gulf	1 619 798	70.3	1 521 876	69.3	6.4
Port Hawkesbury	U.S. Atl & Gulf	688 816	82.5	578 665	80.4	19.0
Other routes		982 453	17.5	1 021 344	19.6	-3.8
Total		5 629 219	100.0	5 208 986	100.0	8.1
<b>Phosphate rocks</b>						
Beale Cove	U.S. Pacific	3 629	57.4	5 897	64.4	-38.5
Montréal/Contrecoeur	Belgium-Luxemb.	1 127	75.2	1 422	80.0	-20.7
Montréal/Contrecoeur	Portugal	351	80.7	55	80.6	539.1
Other routes		1 218	19.3	1 779	19.4	-31.5
Total		6 326	100.0	9 152	100.0	-30.9
<b>Salt</b>						
Goderich	U.S. Great Lakes	1 698 168	54.0	1 279 457	54.1	32.7
Windsor Ont.	U.S. Great Lakes	841 816	80.8	757 803	86.2	11.1
Saint John	U.S. Atl & Gulf	232 779	88.2	187 254	94.1	24.3
Other routes		372 152	11.8	138 687	5.9	168.3
Total		3 144 915	100.0	2 363 201	100.0	33.1

Table H8  
**Fret chargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1989 à 1993 - suite**

1991		1990		1989		Marchandise	
Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %		
	Cumulatif		Cumulatif		Cumulatif		
t	%	t	%	t	%		
696 503	19.3	708 729	17.3	659 587	15.3	<b>Autres minerais/prod. métalliques</b>	
229 136	25.7	245 680	23.3	233 636	20.8		Vancouver Japon
179 131	30.6	183 136	27.7	209 962	25.7		Dalhousie Belgique-Luxemb.
2 502 192	69.4	2 965 079	72.3	3 194 145	74.3		Sorel Belgique-Luxemb.
3 606 962	100.0	4 102 623	100.0	4 297 330	100.0	Autres routes	
						Total	
12 928 877	38.8	12 205 462	39.5	13 784 896	42.7	<b>Houille</b>	
5 921 937	56.6	5 264 107	56.5	5 039 562	58.3		Vancouver Japon
6 237 373	75.3	6 029 641	76.0	5 605 238	75.6		Vancouver Corée du Sud
8 226 548	24.7	7 407 653	24.0	7 884 463	24.4		Prince Rupert Japon
33 314 735	100.0	30 906 863	100.0	32 314 159	100.0		Autres routes
						Total	
139 073	9.3	242 545	18.4	212 094	14.8	<b>Pétrole brut</b>	
390 763	35.6	146 574	29.6	46 301	18.0		Vancouver É.-U.Pacifique
-	35.6	-	29.6	-	18.0		Vancouver É.-U.Atl & Golfe
959 330	64.4	926 602	70.4	1 176 102	82.0		Vancouver Chine
1 489 166	100.0	1 315 721	100.0	1 434 497	100.0		Autres routes
						Total	
250 228	20.2	293 462	25.4	323 400	28.7	<b>Castines</b>	
362 870	49.5	332 665	54.3	382 986	62.6		Blubber Bay É.-U.Pacifique
186 915	64.6	169 960	69.0	80 558	69.7		Beale Cove É.-U.Pacifique
438 623	35.4	357 384	31.0	341 853	30.3		Vancouver É.-U.Pacifique
1 238 636	100.0	1 153 471	100.0	1 128 798	100.0		Autres routes
						Total	
198 207	40.1	188 182	38.7	192 935	40.4	<b>Sable et gravier</b>	
4 536	41.0	79 726	55.1	39 916	48.7		Victoria É.-U.Pacifique
-	41.0	-	55.1	-	48.7		Sault Ste.Marie É.-U.Grands Lacs
292 029	59.0	218 085	44.9	244 802	51.3		Port Hawkesbury Afrique Britan.
494 772	100.0	485 993	100.0	477 653	100.0		Autres routes
						Total	
1 916 643	40.1	2 543 746	47.9	2 500 679	44.0	<b>Gypse</b>	
1 191 178	65.0	1 141 161	69.4	1 509 172	70.6		Halifax É.-U.Atl & Golfe
843 279	82.7	731 176	83.2	784 334	84.4		Hantsport É.-U.Atl & Golfe
828 227	17.3	891 895	16.8	885 576	15.6		Port Hawkesbury É.-U.Atl & Golfe
4 779 328	100.0	5 307 978	100.0	5 679 761	100.0		Autres routes
						Total	
-	0.0	-	0.0	-	0.0	<b>Roches phosphatées</b>	
11 867	23.3	7 997	16.4	-	0.0		Beale Cove É.-U.Pacifique
-	23.3	-	16.4	-	0.0		Montréal/Contrecoeur Belgique-Luxemb.
38 984	76.7	40 660	83.6	2 722	100.0		Montréal/Contrecoeur Portugal
50 851	100.0	48 657	100.0	2 722	100.0		Autres routes
						Total	
1 397 336	54.5	1 236 323	63.0	1 119 720	55.4	<b>Sel</b>	
789 393	85.3	337 658	80.2	677 482	88.9		Goderich É.-U.Grands Lacs
139 753	90.7	171 051	88.9	106 807	94.1		Windsor Ont. É.-U.Grands Lacs
238 458	9.3	217 892	11.1	118 522	5.9		Saint John É.-U.Atl & Golfe
2 564 940	100.0	1 962 923	100.0	2 022 531	100.0		Autres routes
						Total	

Table H8

**Cargo Loaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1989 to 1993 - Continued**

Commodity	1993		1992		1993 / 1992 Variation	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %		
	t	% Cumulatif	t	% Cumulatif	%	
<b>Canadian port</b>	<b>Foreign country</b>					
<b>Sulphur</b>						
Vancouver	Morocco	815 784	27.1	976 206	26.3	-16.4
Vancouver	Brazil	434 426	41.5	271 200	33.7	60.2
Vancouver	Indonesia	304 553	51.6	266 606	40.8	14.2
Other routes		1 457 104	48.4	2 192 547	59.2	-33.5
Total		3 011 867	100.0	3 706 559	100.0	-18.7
<b>Oth. non-metallic mineral products</b>						
Meldrum Bay	U.S. Great Lakes	559 419	21.8	418 695	15.1	33.6
Port Hawkesbury	U.S. Atl & Gulf	388 498	37.0	578 837	35.9	-32.9
Port Colborne	U.S. Great Lakes	269 455	47.5	178 856	42.3	50.7
Other routes		1 345 522	52.5	1 603 259	57.7	-16.1
Total		2 562 895	100.0	2 779 647	100.0	-7.8
<b>Potassium chloride</b>						
Vancouver	Japan	723 525	16.0	475 175	9.4	52.3
Vancouver	China	679 906	31.0	518 290	19.6	31.2
Vancouver	Korea South	484 490	41.7	343 549	26.3	41.0
Other routes		2 636 986	58.3	3 744 413	73.7	-29.6
Total		4 524 907	100.0	5 081 427	100.0	-11.0
<b>Miscellaneous chemicals</b>						
Kitimat	U.S. Pacific	747 294	18.6	512 650	12.8	45.8
Vancouver	Japan	716 643	36.5	761 324	31.8	-5.9
Vancouver	Australia	450 730	47.7	446 727	42.9	0.9
Other routes		2 095 632	52.3	2 288 118	57.1	-8.4
Total		4 010 299	100.0	4 008 819	100.0	0.0
<b>Gasoline</b>						
Saint John	U.S. Atl & Gulf	1 217 221	41.6	842 961	34.1	44.4
Come-By-Chance	U.S. Atl & Gulf	893 492	72.1	568 231	57.1	57.2
Port Hawkesbury	U.S. Atl & Gulf	306 055	82.5	-	57.1	...
Other routes		512 540	17.5	1 060 279	42.9	-51.7
Total		2 929 309	100.0	2 471 471	100.0	18.5
<b>Fuel oil</b>						
Saint John	U.S. Atl & Gulf	2 444 184	36.5	1 661 129	30.3	47.1
Come-By-Chance	U.S. Atl & Gulf	1 099 630	52.9	851 928	45.9	29.1
Come-By-Chance	Indonesia	476 122	60.0	89 870	47.5	429.8
Other routes		2 676 712	40.0	2 877 234	52.5	-7.0
Total		6 696 648	100.0	5 480 161	100.0	22.2
<b>Coke of petroleum and coal</b>						
Prince Rupert	Japan	160 127	17.5	55 496	8.1	188.5
Vancouver	Japan	146 497	33.4	198 717	37.2	-26.3
Vancouver	Korea South	145 412	49.3	205 153	67.2	-29.1
Other routes		464 983	50.7	223 980	32.8	107.6
Total		917 019	100.0	683 346	100.0	34.2
<b>Cement and related products</b>						
Picton	U.S. Great Lakes	480 351	17.7	430 877	23.5	11.5
Bath	U.S. Great Lakes	477 471	35.3	256 346	37.6	86.3
Bowmanville	U.S. Great Lakes	370 937	49.0	452 989	62.3	-18.1
Other routes		1 385 277	51.0	689 588	37.7	100.9
Total		2 714 036	100.0	1 829 801	100.0	48.3



Table H8

**Fret chargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1989 à 1993 - suite**

1991		1990		1989		Marchandise
Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
						<b>Port canadien → Pays étranger</b>
						<b>Soufre</b>
1 136 982	25.0	903 148	18.4	404 989	8.7	Vancouver Maroc
261 300	30.8	340 300	25.3	503 417	19.5	Vancouver Brésil
224 966	35.7	403 004	33.5	246 669	24.8	Vancouver Indonésie
2 921 110	64.3	3 266 552	66.5	3 504 153	75.2	Autres routes
4 544 358	100.0	4 913 004	100.0	4 659 229	100.0	Total
						<b>Autres prod. minéraux non-métal.</b>
189 367	6.0	575 112	15.6	692 385	15.3	Meldrum Bay É.-U.Grands Lacs
522 030	22.4	644 023	33.1	762 863	32.1	Port Hawkesbury É.-U.Atl & Golfe
294 189	31.7	775 616	54.2	585 690	45.1	Port Colborne É.-U.Grands Lacs
2 170 321	68.3	1 688 007	45.8	2 489 183	54.9	Autres routes
3 175 907	100.0	3 682 758	100.0	4 530 122	100.0	Total
						<b>Chlorure de potassium (potasse)</b>
543 698	8.9	687 203	10.7	607 685	9.7	Vancouver Japon
1 179 961	28.4	942 897	25.4	877 345	23.8	Vancouver Chine
442 404	35.6	433 433	32.2	430 915	30.7	Vancouver Corée du Sud
3 912 966	64.4	4 347 773	67.8	4 333 408	69.3	Autres routes
6 079 029	100.0	6 411 306	100.0	6 249 354	100.0	Total
						<b>Produits chimiques divers</b>
270 656	5.7	242 580	5.0	218 975	4.4	Kitimat É.-U.Pacifique
914 166	25.2	746 658	20.2	828 138	21.1	Vancouver Japon
417 640	34.0	504 149	30.5	482 769	30.8	Vancouver Australie
3 105 071	66.0	3 395 459	69.5	3 433 790	69.2	Autres routes
4 707 533	100.0	4 888 845	100.0	4 963 672	100.0	Total
						<b>Essence</b>
744 366	27.1	585 450	22.5	658 763	33.7	Saint John É.-U.Atl & Golfe
844 974	57.9	1 131 309	66.1	663 405	67.6	Come-By-Chance É.-U.Atl & Golfe
-	57.9	-	66.1	-	67.6	Port Hawkesbury É.-U.Atl & Golfe
1 154 548	42.1	879 586	33.9	634 850	32.4	Autres routes
2 743 888	100.0	2 596 345	100.0	1 957 018	100.0	Total
						<b>Mazout</b>
2 310 381	35.8	1 655 949	27.2	1 314 719	25.2	Saint John É.-U.Atl & Golfe
965 855	50.8	2 189 107	63.2	2 213 648	67.7	Come-By-Chance É.-U.Atl & Golfe
-	50.8	-	63.2	-	67.7	Come-By-Chance Indonésie
3 173 813	49.2	2 241 638	36.8	1 687 200	32.3	Autres routes
6 450 049	100.0	6 086 694	100.0	5 215 567	100.0	Total
						<b>Coke de pétrole et de houille</b>
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Prince Rupert Japon
257 506	48.1	116 396	50.1	-	0.0	Vancouver Japon
-	48.1	-	50.1	-	0.0	Vancouver Corée du Sud
277 980	51.9	115 829	49.9	128 026	100.0	Autres routes
535 486	100.0	232 225	100.0	128 026	100.0	Total
						<b>Ciment et produits connexes</b>
448 409	22.4	468 725	27.6	638 052	42.0	Picton É.-U.Grands Lacs
299 596	37.4	244 525	42.1	278 973	60.3	Bath É.-U.Grands Lacs
131 416	44.0	-	42.1	25 098	62.0	Bowmanville É.-U.Grands Lacs
1 118 118	56.0	982 630	57.9	577 769	38.0	Autres routes
1 997 539	100.0	1 695 880	100.0	1 519 892	100.0	Total

Table H8

**Cargo Loaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1989 to 1993 - Concluded**

Commodity	1993		1992		1993 / 1992 Variation	
	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif		
	t	%	t	%	%	
<b>Canadian port</b> → <b>Foreign country</b>						
<b>Machinery/equip. &amp; misc. cargo</b>						
Montréal/Contrecoeur	Belgium-Luxemb.	778 455	35.6	815 300	35.3	-4.5
Halifax	U.S. Atl & Gulf	161 345	43.0	220 672	44.8	-26.9
Montréal/Contrecoeur	United Kingdom	125 992	48.7	119 316	50.0	5.6
Other routes		1 122 290	51.3	1 156 517	50.0	-3.0
<b>Total</b>		<b>2 188 082</b>	<b>100.0</b>	<b>2 311 805</b>	<b>100.0</b>	<b>-5.4</b>
<b>All commodities</b>						
Vancouver	Japan	20 848 301	13.7	20 596 755	13.4	1.2
Vancouver	Korea South	8 714 879	19.4	6 676 983	17.7	30.5
Prince Rupert	Japan	6 651 651	23.8	7 276 999	22.5	-8.6
Other routes		115 935 849	76.2	119 268 975	77.5	-2.8
<b>Total</b>		<b>152 150 679</b>	<b>100.0</b>	<b>153 819 712</b>	<b>100.0</b>	<b>-1.1</b>

Table H8  
**Fret chargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1989 à 1993 - fin**

1991		1990		1989		Marchandise
Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
						<b>Port canadien → Pays étranger</b>
						<b>Machinerie/équip./cargaison divers</b>
332 573	16.3	267 207	13.9	206 439	12.0	Montréal/Contrecoeur Belgique-Luxemb.
220 003	27.0	345 971	32.0	233 581	25.6	Halifax É.-U. Atl & Golfe
156 142	34.6	124 762	38.5	141 441	33.9	Montréal/Contrecoeur Royaume-Uni
1 336 741	65.4	1 180 152	61.5	1 134 581	66.1	Autres routes
2 045 459	100.0	1 918 092	100.0	1 716 042	100.0	Total
						<b>Toutes les marchandises</b>
24 034 556	14.3	22 796 762	14.3	24 675 890	15.5	Vancouver Japon
8 393 275	19.3	6 676 334	18.5	6 393 989	19.5	Vancouver Corée du Sud
7 726 517	23.9	7 243 012	23.1	7 112 275	24.0	Prince Rupert Japon
127 855 365	76.1	122 324 531	76.9	120 886 909	76.0	Autres routes
168 009 713	100.0	159 040 639	100.0	159 069 064	100.0	Total

Table H9

## Cargo Unloaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1989 to 1993

Commodity	1993		1992		1993 / 1992 Variation	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %		
	t	% Cumulatif	t	% Cumulatif	%	
<b>Foreign country → Canadian port</b>						
<b>Live animals</b>						
U.S. Atl & Gulf	Vancouver	456	45.2	434	29.9	5.0
U.S. Pacific	Vancouver	411	86.0	638	73.9	-35.6
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	78	93.8	-	73.9	...
Other routes		63	6.2	379	26.1	-83.4
Total		1 007	100.0	1 450	100.0	-30.5
<b>Meat and fish</b>						
U.S. Pacific	Prince Rupert	12 342	6.7	4 457	3.4	176.9
Singapore	Halifax	11 830	13.1	8 126	9.5	45.6
New Zealand	Halifax	9 508	18.3	7 812	15.5	21.7
Other routes		150 792	81.7	111 373	84.5	35.4
Total		184 473	100.0	131 768	100.0	40.0
<b>Dairy products</b>						
Germany	Montréal/Contrecoeur	5 418	17.8	2 980	12.3	81.8
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	4 090	31.2	2 529	22.7	61.7
Germany	Halifax	2 937	40.9	2 399	32.6	22.4
Other routes		17 987	59.1	16 352	67.4	10.0
Total		30 431	100.0	24 260	100.0	25.4
<b>Barley</b>						
U.S. Great Lakes	Baie-Comeau	222 044	55.1	67 723	8.0	227.9
U.S. Great Lakes	Port-Cartier	132 234	87.9	740 059	95.5	-82.1
U.S. Great Lakes	Trois-Rivières	43 829	98.8	31 408	99.2	39.5
Other routes		4 883	1.2	6 454	0.8	-24.3
Total		402 990	100.0	845 644	100.0	-52.3
<b>Corn</b>						
U.S. Great Lakes	Port-Cartier	375 067	40.3	338 391	34.6	10.8
U.S. Great Lakes	Baie-Comeau	252 306	67.4	96 702	44.5	160.9
U.S. Great Lakes	Québec/Lévis	106 210	78.8	143 857	59.3	-26.2
Other routes		197 640	21.2	398 101	40.7	-50.4
Total		931 222	100.0	977 051	100.0	-4.7
<b>Oats and rye</b>						
Japan	Vancouver	58	46.0	-	0.0	...
Netherlands	Montréal/Contrecoeur	40	77.5	-	0.0	...
United Kingdom	Montréal/Contrecoeur	16	90.3	-	0.0	...
Other routes		12	9.7	33	100.0	-62.4
Total		127	100.0	33	100.0	289.6
<b>Wheat</b>						
U.S. Great Lakes	Port-Cartier	680 991	65.3	689 913	64.6	-1.3
U.S. Great Lakes	Baie-Comeau	278 634	92.0	225 589	85.8	23.5
U.S. Great Lakes	Montréal/Contrecoeur	36 289	95.4	-	85.8	...
Other routes		47 521	4.6	151 951	14.2	-68.7
Total		1 043 435	100.0	1 067 453	100.0	-2.2
<b>Other cereals</b>						
U.S. Atl & Gulf	Sorel	41 602	29.3	59 449	39.2	-30.0
Italy	Montréal/Contrecoeur	11 734	37.6	6 311	43.4	85.9
Taiwan	Vancouver	8 845	43.8	8 326	48.9	6.2
Other routes		79 625	56.2	77 414	51.1	2.9
Total		141 806	100.0	151 499	100.0	-6.4

Table H9  
Fret déchargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1989 à 1993

1991		1990		1989		Marchandise
Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
-	0.0	-	0.0	-	0.0	<b>Pays étranger → Port canadien</b>
734	86.8	-	0.0	-	0.0	<b>Animaux vivants</b>
-	86.8	2	0.5	-	0.0	É.-U. Atl & Golfe Vancouver
111	13.2	318	99.5	929	100.0	É.-U. Pacifique Vancouver
845	100.0	319	100.0	929	100.0	Belgique-Luxemb. Montréal/Contrecoeur
						Autres routes
						Total
11 789	6.8	6 625	4.0	6 527	3.5	<b>Viandes et poissons</b>
4 283	9.2	2 775	5.7	2 940	5.0	É.-U. Pacifique Prince Rupert
20 329	20.9	27 235	22.0	27 745	19.8	Singapour Halifax
137 589	79.1	129 586	78.0	150 783	80.2	Nouv.-Zélande Halifax
173 990	100.0	166 221	100.0	187 996	100.0	Autres routes
						Total
2 275	9.7	-	0.0	-	0.0	<b>Produits laitiers</b>
2 834	21.7	2 567	7.8	1 730	7.1	Allemagne Montréal/Contrecoeur
1 978	30.1	-	7.8	-	7.1	Belgique-Luxemb. Montréal/Contrecoeur
16 470	69.9	30 528	92.2	22 689	92.9	Allemagne Halifax
23 557	100.0	33 095	100.0	24 419	100.0	Autres routes
						Total
38 639	11.1	137 217	21.3	322 265	49.0	<b>Orge</b>
288 077	93.9	480 752	95.9	159 908	73.4	É.-U. Grands Lacs Baie-Comeau
14 712	98.1	-	95.9	34 542	78.6	É.-U. Grands Lacs Port-Cartier
6 484	1.9	26 125	4.1	140 560	21.4	É.-U. Grands Lacs Trois-Rivières
347 913	100.0	644 094	100.0	657 275	100.0	Autres routes
						Total
335 932	44.8	106 820	30.8	1 021 131	56.9	<b>Maïs</b>
386 313	96.4	97 119	58.9	332 786	75.5	É.-U. Grands Lacs Port-Cartier
-	96.4	43 511	71.4	174 270	85.2	É.-U. Grands Lacs Baie-Comeau
27 135	3.6	99 073	28.6	265 807	14.8	É.-U. Grands Lacs Québec/Lévis
749 380	100.0	346 523	100.0	1 793 994	100.0	Autres routes
						Total
-	0.0	-	0.0	-	0.0	<b>Avoine et seigle</b>
12	54.5	9	6.7	-	0.0	Japon Vancouver
-	54.5	-	6.7	1 730	61.6	Pays-Bas Montréal/Contrecoeur
10	45.5	128	93.3	1 078	38.4	Royaume-Uni Montréal/Contrecoeur
22	100.0	137	100.0	2 807	100.0	Autres routes
						Total
469 532	48.3	238 693	28.7	746 653	70.7	<b>Blé</b>
411 088	90.6	272 407	61.4	45 735	75.0	É.-U. Grands Lacs Port-Cartier
-	90.6	-	61.4	-	75.0	É.-U. Grands Lacs Baie-Comeau
91 865	9.4	320 815	38.6	264 340	25.0	É.-U. Grands Lacs Montréal/Contrecoeur
972 484	100.0	831 915	100.0	1 056 728	100.0	Autres routes
						Total
61 232	37.5	50 024	11.2	65 220	44.2	<b>Autres céréales</b>
2 734	39.2	6 165	12.5	120	44.3	É.-U. Atl & Golfe Sorel
8 426	44.3	10 848	15.0	8 676	50.2	Italie Montréal/Contrecoeur
90 931	55.7	381 095	85.0	73 534	49.8	Taiwan Vancouver
163 322	100.0	448 132	100.0	147 550	100.0	Autres routes
						Total

Table H9

## Cargo Unloaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1989 to 1993 - Continued

Commodity	1993		1992		1993 / 1992	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation	
	t	% Cumulatif	t	% Cumulatif	%	
<b>Foreign country → Canadian port</b>						
<b>Fruits/vegetables and food products</b>						
Australia	Saint John	187 046	12.0	58 550	4.0	219.5
Australia	Montréal/Contrecoeur	129 487	20.4	48 835	7.3	165.2
Australia	Vancouver	124 525	28.4	60 677	11.4	105.2
Other routes		1 112 494	71.6	1 304 851	88.6	-14.7
Total		1 553 552	100.0	1 472 913	100.0	5.5
<b>Beverages and tobacco</b>						
France	Montréal/Contrecoeur	31 615	11.5	30 488	11.0	3.7
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	25 200	20.7	33 263	23.1	-24.2
Italy	Montréal/Contrecoeur	17 257	26.9	10 754	27.0	60.5
Other routes		200 987	73.1	201 670	73.0	-0.3
Total		275 059	100.0	276 176	100.0	-0.4
<b>Crude animal products (inedible)</b>						
United Kingdom	Montréal/Contrecoeur	2 726	27.6	3 435	30.3	-20.6
U.S. Atl & Gulf	Halifax	1 370	41.4	1 723	45.6	-20.5
Germany	Montréal/Contrecoeur	1 227	53.8	682	51.6	79.8
Other routes		4 569	46.2	5 478	48.4	-16.6
Total		9 893	100.0	11 318	100.0	-12.6
<b>Animal/vegetable oils, fats &amp; waxes</b>						
Italy	Montréal/Contrecoeur	9 236	15.8	5 552	9.2	66.3
Indonesia	Toronto	8 257	29.9	24 760	50.3	-66.7
Spain	Halifax	5 163	38.7	3 152	55.5	63.8
Other routes		35 844	61.3	26 791	44.5	33.8
Total		58 499	100.0	60 256	100.0	-2.9
<b>Flaxseed</b>						
Belgium-Luxemb.	Halifax	488	85.1	-	0.0	...
Italy	Montréal/Contrecoeur	40	92.1	-	0.0	...
United Kingdom	Montréal/Contrecoeur	39	98.9	-	0.0	...
Other routes		6	1.1	143	100.0	-95.7
Total		573	100.0	143	100.0	299.6
<b>Canola</b>						
United Kingdom	Sorel	19 996	51.9	-	0.0	...
France	Windsor Ont.	18 544	99.9	-	0.0	...
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	19	100.0	-	0.0	...
Other routes		-	0.0	37 790	100.0	-100.0
Total		38 559	100.0	37 790	100.0	2.0
<b>Fodder and feed (incl. soya beans)</b>						
U.S. Great Lakes	Baie-Comeau	207 834	56.4	506 230	80.5	-58.9
U.S. Great Lakes	Port-Cartier	90 823	81.1	42 264	87.2	114.9
U.S. Great Lakes	Hamilton	33 247	90.1	25 048	91.2	32.7
Other routes		36 314	9.9	55 315	8.8	-34.4
Total		368 218	100.0	628 858	100.0	-41.4
<b>Logs, bolts, and other wood</b>						
U.S. Pacific	Vancouver	47 105	35.4	25 070	9.4	87.9
U.S. Pacific	Howe Sound	16 571	47.9	77 409	38.6	-78.6
U.S. Great Lakes	Thunder Bay	9 896	55.3	-	38.6	...
Other routes		59 428	44.7	162 957	61.4	-63.5
Total		133 000	100.0	265 436	100.0	-49.9

Table H9

Fret déchargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1989 à 1993 - suite

1991		1990		1989		Marchandise
Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
112 272	7.6	79 060	5.0	112 565	7.6	<b>Pays étranger → Port canadien</b>
104 750	14.8	99 417	11.3	143 150	17.2	<b>Fruits/légumes &amp; prod. alimentaires</b>
62 656	19.0	120 727	18.9	102 465	24.0	Australie Saint John
1 190 534	81.0	1 284 515	81.1	1 131 741	76.0	Australie Montréal/Contrecoeur
1 470 212	100.0	1 583 719	100.0	1 489 920	100.0	Australie Vancouver
						Autres routes
						Total
						<b>Boissons et tabacs</b>
20 348	5.8	36 143	9.1	34 529	8.1	France Montréal/Contrecoeur
104 881	35.5	96 310	33.4	113 089	34.8	Belgique-Luxemb. Montréal/Contrecoeur
5 944	37.2	12 329	36.5	14 905	38.3	Italie Montréal/Contrecoeur
221 519	62.8	251 727	63.5	261 307	61.7	Autres routes
352 692	100.0	396 509	100.0	423 829	100.0	Total
						<b>Prod. d'orig. animale (non-comest.)</b>
2 180	20.0	2 752	26.7	-	0.0	Royaume-Uni Montréal/Contrecoeur
35	20.3	10	26.8	188	4.8	É.-U. Atl & Golfe Halifax
1 426	33.4	-	26.8	-	4.8	Allemagne Montréal/Contrecoeur
7 272	66.6	7 562	73.2	3 767	95.2	Autres routes
10 912	100.0	10 324	100.0	3 956	100.0	Total
						<b>Huiles/graissses/cires orig. ani/vég</b>
1 551	2.8	2 654	3.7	-	0.0	Italie Montréal/Contrecoeur
-	2.8	15 570	25.6	3 292	7.5	Indonésie Toronto
3 046	8.3	1 485	27.7	1 086	9.9	Espagne Halifax
50 665	91.7	51 445	72.3	39 706	90.1	Autres routes
55 263	100.0	71 154	100.0	44 085	100.0	Total
						<b>Graines de lin</b>
-	0.0	-	0.0	-	...	Belgique-Luxemb. Halifax
-	0.0	-	0.0	-	...	Italie Montréal/Contrecoeur
-	0.0	-	0.0	-	...	Royaume-Uni Montréal/Contrecoeur
573	100.0	232	100.0	-	...	Autres routes
573	100.0	232	100.0	-	...	Total
						<b>Canola</b>
-	0.0	-	0.0	-	...	Royaume-Uni Sorel
-	0.0	-	0.0	-	...	France Windsor Ont.
-	0.0	-	0.0	-	...	Belgique-Luxemb. Montréal/Contrecoeur
15 143	100.0	25 496	100.0	-	...	Autres routes
15 143	100.0	25 496	100.0	-	...	Total
						<b>Fourrage/alim. (incl fèves de soya)</b>
-	0.0	47 157	19.0	207 162	55.9	É.-U. Grands Lacs Baie-Comeau
-	0.0	45 477	37.3	-	55.9	É.-U. Grands Lacs Port-Cartier
-	0.0	12 230	42.2	-	55.9	É.-U. Grands Lacs Hamilton
44 237	100.0	143 469	57.8	163 129	44.1	Autres routes
44 237	100.0	248 333	100.0	370 291	100.0	Total
						<b>Billés, billots et autres bois</b>
23 118	8.1	942	0.5	1 426	0.5	É.-U. Pacifique Vancouver
-	8.1	-	0.5	-	0.5	É.-U. Pacifique Howe Sound
-	8.1	-	0.5	-	0.5	É.-U. Grands Lacs Thunder Bay
263 486	91.9	195 122	99.5	298 515	99.5	Autres routes
286 604	100.0	196 064	100.0	299 940	100.0	Total

Table H9

## Cargo Unloaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1989 to 1993 - Continued

Commodity	1993		1992		1993 / 1992 Variation	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %		
	t	% Cumulatif	t	% Cumulatif	%	
<b>Foreign country → Canadian port</b>						
<b>Pulpwood</b>						
U.S. Pacific	Campbell River	32 174	71.8	-	0.0	...
U.S. Pacific	Chemainus	3 644	79.9	-	0.0	...
U.S. Atl & Gulf	Saint John	3 581	87.9	-	0.0	...
Other routes		5 434	12.1	19 824	100.0	-72.6
Total		44 833	100.0	19 824	100.0	126.1
<b>Woodpulp</b>						
U.S. Pacific	Vancouver	17 936	24.1	24 675	21.9	-27.3
U.S. Pacific	Squamish	16 279	46.0	26 795	45.6	-39.2
U.S. Atl & Gulf	Comer Brook	15 243	66.5	5 573	50.6	173.5
Other routes		24 866	33.5	55 751	49.4	-55.4
Total		74 324	100.0	112 794	100.0	-34.1
<b>Newsprint</b>						
France	Montréal/Contrecoeur	3 555	15.3	375	1.1	846.9
U.S. Atl & Gulf	Comer Brook	3 161	29.0	114	1.4	...
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	3 138	42.5	2 529	8.9	24.1
Other routes		13 321	57.5	31 032	91.1	-57.1
Total		23 175	100.0	34 050	100.0	-31.9
<b>Other paper and paper board</b>						
Germany	Montréal/Contrecoeur	47 395	20.8	44 133	25.6	7.4
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	36 229	36.7	28 819	42.3	25.7
Germany	Halifax	20 548	45.7	4 412	44.9	365.7
Other routes		123 676	54.3	95 119	55.1	30.0
Total		227 848	100.0	172 484	100.0	32.1
<b>Lumber and sawn timber</b>						
U.S. Pacific	Howe Sound	12 701	54.5	-	0.0	...
U.S. Pacific	Port Clements	1 860	62.5	-	0.0	...
Brazil	Yarmouth	1 655	69.6	860	2.1	92.5
Other routes		7 097	30.4	40 820	97.9	-82.6
Total		23 313	100.0	41 680	100.0	-44.1
<b>Iron ore</b>						
U.S. Great Lakes	Sault Ste. Marie	2 315 428	37.2	1 758 148	32.5	31.7
U.S. Great Lakes	Nanticoke	1 790 210	66.0	1 702 707	64.1	5.1
U.S. Great Lakes	Hamilton	921 483	80.8	1 325 190	88.6	-30.5
Other routes		1 197 960	19.2	615 614	11.4	94.6
Total		6 225 081	100.0	5 401 658	100.0	15.2
<b>Iron, steel, and alloys</b>						
Belgium-Luxemb.	Hamilton	307 648	15.3	135 055	11.1	127.8
France	Hamilton	269 670	28.8	-	11.1	...
Netherlands	Hamilton	157 144	36.6	90 320	18.5	74.0
Other routes		1 269 817	63.4	995 357	81.5	27.6
Total		2 004 279	100.0	1 220 732	100.0	64.2
<b>Aluminum ore and basic products</b>						
Brazil	Port-Alfred	1 519 038	24.1	1 626 134	27.9	-6.6
Australia	Kitimat	478 614	31.7	475 415	36.0	0.7
U.S. Atl & Gulf	Bécancour	474 309	39.2	646 740	47.1	-26.7
Other routes		3 832 637	60.8	3 085 454	52.9	24.2
Total		6 304 597	100.0	5 833 743	100.0	8.1



Table H9

Fret déchargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1989 à 1993 - suite

1991		1990		1989		Marchandise
Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
2 150	18.6	1 996	16.4	5 959	6.8	<b>Pays étranger → Port canadien</b>
-	18.6	4 460	52.9	-	6.8	<b>Bois à pâte</b>
-	18.6	-	52.9	-	6.8	É.-U.Pacifique Campbell River
9 423	81.4	5 748	47.1	81 483	93.2	É.-U.Pacifique Chemainus
11 573	100.0	12 204	100.0	87 442	100.0	É.-U.Atl & Golfe Saint John
						Autres routes
						Total
12 718	11.7	11 144	18.3	3 859	4.4	<b>Pâte de bois</b>
4 160	15.5	7 858	31.2	-	4.4	É.-U.Pacifique Vancouver
164	15.6	-	31.2	-	4.4	É.-U.Pacifique Squamish
91 918	84.4	41 834	68.8	83 352	95.6	É.-U.Atl & Golfe Comer Brook
108 960	100.0	60 836	100.0	87 211	100.0	Autres routes
						Total
365	0.8	37	0.4	367	3.5	<b>Papier journal</b>
106	1.1	78	1.2	-	3.5	France Montréal/Contrecoeur
1 427	4.3	99	2.2	49	3.9	É.-U.Atl & Golfe Comer Brook
41 884	95.7	9 603	97.8	10 222	96.1	Belgique-Luxemb. Montréal/Contrecoeur
43 782	100.0	9 817	100.0	10 638	100.0	Autres routes
						Total
34 275	16.9	-	0.0	-	0.0	<b>Autre papier et carton</b>
51 432	42.1	57 690	25.3	38 379	22.1	Allemagne Montréal/Contrecoeur
4 170	44.2	-	25.3	-	22.1	Belgique-Luxemb. Montréal/Contrecoeur
113 506	55.8	170 620	74.7	135 061	77.9	Allemagne Halifax
203 383	100.0	228 310	100.0	173 440	100.0	Autres routes
						Total
-	0.0	-	0.0	-	0.0	<b>Bois de construction et sciage</b>
-	0.0	-	0.0	-	0.0	É.-U.Pacifique Howe Sound
1 604	2.7	2 827	8.6	5 913	7.8	É.-U.Pacifique Port Clements
58 630	97.3	30 179	91.4	69 837	92.2	Brésil Yarmouth
60 234	100.0	33 006	100.0	75 750	100.0	Autres routes
						Total
2 022 737	36.6	1 542 395	33.6	2 804 048	40.0	<b>Minéral de fer</b>
1 279 433	59.7	655 566	47.9	1 369 062	59.5	É.-U.Grands Lacs Sault Ste.Marie
1 752 612	91.4	1 055 989	70.9	1 027 211	74.2	É.-U.Grands Lacs Nanticoke
475 619	8.6	1 336 531	29.1	1 812 895	25.8	É.-U.Grands Lacs Hamilton
5 530 400	100.0	4 590 480	100.0	7 013 215	100.0	Autres routes
						Total
44 705	3.4	89 328	5.0	30 403	1.4	<b>Fer, acier et alliage</b>
-	3.4	17 211	6.0	-	1.4	Belgique-Luxemb. Hamilton
-	3.4	14 947	6.9	5 006	1.6	France Hamilton
1 264 647	96.6	1 648 229	93.1	2 159 495	98.4	Pays-Bas Hamilton
1 309 351	100.0	1 769 715	100.0	2 194 904	100.0	Autres routes
						Total
1 351 765	25.8	1 323 402	29.0	1 127 713	23.3	<b>Minéral et produits d'aluminium</b>
437 464	34.2	446 464	38.8	432 108	32.2	Brésil Port-Alfred
573 741	45.1	494 663	49.7	657 593	45.8	Australie Kitimat
2 872 655	54.9	2 295 909	50.3	2 623 058	54.2	É.-U.Atl & Golfe Bécancour
5 235 625	100.0	4 560 438	100.0	4 840 472	100.0	Autres routes
						Total

Table H9

**Cargo Unloaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1989 to 1993 - Continued**

Commodity	1993		1992		1993 / 1992 Variation	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %		
	t	% Cumulatif	t	% Cumulatif	%	
<b>Foreign country → Canadian port</b>						
<b>Other ores &amp; base metal products</b>						
U.S. Great Lakes	Michipicoten	154 273	14.4	167 981	18.2	-8.2
U.S. Pacific	Vancouver	109 193	24.6	208 707	40.8	-47.7
Japan	Vancouver	81 394	32.2	10 730	41.9	658.6
Other routes		726 238	67.8	536 533	58.1	35.4
Total		1 071 098	100.0	923 950	100.0	15.9
<b>Coal</b>						
U.S. Great Lakes	Hamilton	2 967 804	34.4	3 016 850	23.7	-1.6
U.S. Great Lakes	Nanticoke	2 598 956	64.6	4 557 392	59.5	-43.0
U.S. Great Lakes	Sault Ste.Marie	1 035 542	76.6	1 154 662	68.6	-10.3
Other routes		2 016 094	23.4	3 995 871	31.4	-49.5
Total		8 618 396	100.0	12 724 776	100.0	-32.3
<b>Crude petroleum</b>						
Saudi Arabia	Saint John	3 399 547	16.2	3 337 182	20.0	1.9
Nigeria	Saint John	2 850 341	29.8	539 182	23.3	428.6
Norway	Saint John	1 939 750	39.1	2 687 799	39.4	-27.8
Other routes		12 749 082	60.9	10 083 955	60.6	26.4
Total		20 938 720	100.0	16 648 117	100.0	25.8
<b>Limestone</b>						
U.S. Great Lakes	Windsor Ont.	845 067	31.7	685 811	31.8	23.2
U.S. Great Lakes	Sombra	397 219	46.6	306 294	46.0	29.7
U.S. Great Lakes	Sault Ste.Marie	303 817	58.0	239 154	57.1	27.0
Other routes		1 117 307	42.0	926 244	42.9	20.6
Total		2 663 411	100.0	2 157 503	100.0	23.4
<b>Sand and gravel</b>						
U.S. Pacific	Vancouver	751 730	44.0	519 333	38.6	44.7
U.S. Pacific	New Westminster	422 540	68.7	197 701	53.3	113.7
U.S. Great Lakes	Windsor Ont.	125 396	76.0	52 407	57.2	139.3
Other routes		410 421	24.0	576 581	42.8	-28.8
Total		1 710 088	100.0	1 346 022	100.0	27.0
<b>Gypsum</b>						
Mexico	Victoria	196 142	67.5	173 588	65.2	13.0
U.S. Great Lakes	Bath	40 784	81.6	15 265	71.0	167.2
Mexico	New Westminster	28 418	91.4	-	71.0	...
Other routes		25 071	8.6	77 319	29.0	-67.6
Total		290 415	100.0	266 173	100.0	9.1
<b>Phosphate rocks</b>						
Togo	Vancouver	646 510	58.8	859 153	79.0	-24.8
Senegal	Vancouver	159 857	73.3	-	79.0	...
U.S. Atl & Gulf	Belledune	116 866	84.0	173 056	95.0	-32.5
Other routes		176 442	16.0	54 896	5.0	221.4
Total		1 099 675	100.0	1 087 105	100.0	1.2
<b>Salt</b>						
Mexico	Vancouver	328 400	50.1	239 950	31.1	36.9
Chile	New Westminster	57 150	58.8	37 875	36.0	50.9
U.S. Great Lakes	Montréal/Contrecoeur	52 310	66.8	105 443	49.6	-50.4
Other routes		217 462	33.2	388 752	50.4	-44.1
Total		655 322	100.0	772 021	100.0	-15.1

Table H9

Fret déchargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1989 à 1993 - suite

1991		1990		1989		Marchandise
Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	
	Cumulatif		Cumulatif		Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
31 722	4.6	60 588	9.9	-	0.0	<b>Pays étranger → Port canadien</b>
145 253	25.7	138 662	32.7	5 144	0.8	<b>Autres minerais/prod. métalliques</b>
101 035	40.4	7 827	33.9	779	0.9	É.-U.Grands Lacs Michipicoten
410 842	59.6	403 156	66.1	638 779	99.1	É.-U.Pacifique Vancouver
688 852	100.0	610 233	100.0	644 701	100.0	Japon Vancouver
						Autres routes
						Total
2 534 731	22.6	3 068 230	22.0	3 670 539	24.0	<b>Houille</b>
4 068 884	59.0	3 730 998	48.8	3 753 783	48.6	É.-U.Grands Lacs Hamilton
1 277 806	70.4	1 035 342	56.3	1 425 489	57.9	É.-U.Grands Lacs Nanticoke
3 318 949	29.6	6 092 453	43.7	6 439 264	42.1	É.-U.Grands Lacs Sault Ste.Marie
11 200 371	100.0	13 927 022	100.0	15 289 075	100.0	Autres routes
						Total
2 700 021	15.0	2 262 176	11.7	1 893 517	10.2	<b>Pétrole brut</b>
1 020 495	20.6	762 525	15.6	1 311 135	17.3	Arabie Saoudite Saint John
2 188 980	32.8	1 137 448	21.5	114 058	17.9	Nigéria Saint John
12 108 894	67.2	15 230 181	78.5	15 189 967	82.1	Norvège Saint John
18 018 389	100.0	19 392 330	100.0	18 508 678	100.0	Autres routes
						Total
191 889	45.9	198 936	41.0	177 508	25.4	<b>Castines</b>
21 705	51.1	-	41.0	1 500	25.6	É.-U.Grands Lacs Windsor Ont.
21 188	56.2	72 640	56.0	112 474	41.7	É.-U.Grands Lacs Sombra
182 979	43.8	213 301	44.0	408 325	58.3	É.-U.Grands Lacs Sault Ste.Marie
417 760	100.0	484 877	100.0	699 807	100.0	Autres routes
						Total
686 689	50.9	762 992	55.3	489 501	35.9	<b>Sable et gravier</b>
263 537	70.4	264 271	74.5	332 240	60.3	É.-U.Pacifique Vancouver
65 279	75.3	88 306	80.9	104 606	68.0	É.-U.Pacifique New Westminster
333 442	24.7	264 212	19.1	435 323	32.0	É.-U.Grands Lacs Windsor Ont.
1 348 947	100.0	1 379 781	100.0	1 361 671	100.0	Autres routes
						Total
161 857	62.2	31 298	7.7	7 257	2.1	<b>Gypse</b>
12 089	66.8	44 527	18.6	15 828	6.8	Mexique Victoria
-	66.8	-	18.6	-	6.8	É.-U.Grands Lacs Bath
86 377	33.2	332 448	81.4	314 667	93.2	Mexique New Westminster
260 324	100.0	408 273	100.0	337 752	100.0	Autres routes
						Total
712 783	81.2	685 623	65.4	881 468	51.2	<b>Roches phosphatées</b>
-	81.2	-	65.4	-	51.2	Togo Vancouver
102 645	92.9	69 846	72.0	213 542	63.6	Sénégal Vancouver
62 405	7.1	293 466	28.0	626 114	36.4	É.-U.Atl & Golfe Belledune
877 833	100.0	1 048 935	100.0	1 721 124	100.0	Autres routes
						Total
226 277	33.4	324 278	21.5	224 981	14.7	<b>Sel</b>
30 922	38.0	90 662	27.5	90 728	20.6	Mexique Vancouver
-	38.0	146 798	37.3	414 786	47.7	Chili New Westminster
420 406	62.0	945 727	62.7	799 521	52.3	É.-U.Grands Lacs Montréal/Contrecoeur
677 604	100.0	1 507 466	100.0	1 530 015	100.0	Autres routes
						Total

Table H9

**Cargo Unloaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1989 to 1993 - Continued**

Commodity	1993		1992		1993 / 1992 Variation	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %		
	t	% Cumulatif	t	% Cumulatif	%	
<b>Foreign country → Canadian port</b>						
<b>Suiphur</b>						
Australia	New Westminster	482	100.0	-	0.0	...
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	-	100.0	-	0.0	...
Germany Fed.Rep	Montréal/Contrecoeur	-	100.0	-	0.0	...
Other routes		-	0.0	14	100.0	-100.0
Total		482	100.0	14	100.0	...
<b>Oth. non-metallic mineral products</b>						
U.S. Great Lakes	Windsor Ont.	150 269	9.8	116 259	8.4	29.3
U.S. Atl & Gulf	Trois-Rivières	133 577	18.4	116 735	16.9	14.4
U.S. Great Lakes	Toronto	71 668	23.1	60 646	21.2	18.2
Other routes		1 183 500	76.9	1 088 807	78.8	8.7
Total		1 539 014	100.0	1 382 447	100.0	11.3
<b>Potassium chloride</b>						
U.S. Atl & Gulf	Québec/Lévis	6 500	99.1	-	0.0	...
Belgium-Luxemb.	Halifax	16	99.3	3	2.7	434.5
United Kingdom	Halifax	11	99.5	-	2.7	...
Other routes		32	0.5	106	97.3	-70.3
Total		6 558	100.0	109	100.0	...
<b>Miscellaneous chemicals</b>						
Netherlands	Montréal/Contrecoeur	140 741	7.5	72 196	4.6	94.9
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	126 772	14.3	151 188	14.3	-16.1
Germany	Montréal/Contrecoeur	117 922	20.6	93 735	20.3	25.8
Other routes		1 486 298	79.4	1 244 551	79.7	19.4
Total		1 871 734	100.0	1 561 670	100.0	19.9
<b>Gasoline</b>						
United Kingdom	Montréal/Contrecoeur	222 684	15.3	49 424	5.1	350.6
U.S. Atl & Gulf	Montréal/Contrecoeur	126 129	24.0	120 413	17.4	4.7
Brazil	Port Hawkesbury	111 049	31.6	-	17.4	...
Other routes		995 377	68.4	805 455	82.6	23.6
Total		1 455 239	100.0	975 292	100.0	49.2
<b>Fuel oil</b>						
Venezuela	Saint John	501 332	11.0	883 905	16.1	-43.3
U.S. Pacific	Vancouver	404 884	19.9	220 697	20.1	83.5
U.S. Atl & Gulf	Holyrood	313 027	26.8	320 469	25.9	-2.3
Other routes		3 328 862	73.2	4 080 917	74.1	-18.4
Total		4 548 105	100.0	5 505 987	100.0	-17.4
<b>Coke of petroleum and coal</b>						
U.S. Great Lakes	Sept-Îles/Pte-Noire	155 462	11.8	103 166	10.2	50.7
U.S. Pacific	Port-Alfred	152 241	23.3	167 637	26.8	-9.2
U.S. Atl & Gulf	Bécancour	112 591	31.8	113 307	38.0	-0.6
Other routes		901 061	68.2	626 445	62.0	43.8
Total		1 321 355	100.0	1 010 555	100.0	30.8
<b>Cement and related products</b>						
Italy	Montréal/Contrecoeur	103 661	18.5	56 163	7.9	84.6
U.S. Great Lakes	Whitefish	76 414	32.1	99 829	21.9	-23.5
U.S. Great Lakes	Marathon	45 868	40.3	62 885	30.7	-27.1
Other routes		334 301	59.7	493 004	69.3	-32.2
Total		560 243	100.0	711 881	100.0	-21.3

Table H9

## Fret déchargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1989 à 1993 - suite

1991		1990		1989		Marchandise
Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
						<b>Pays étranger → Port canadien</b>
						<b>Soufre</b>
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Australie New Westminster
6	0.3	-	0.0	-	0.0	Belgique-Luxemb. Montréal/Contrecoeur
-	0.3	124	69.7	-	0.0	Rép.Féd.Allema. Montréal/Contrecoeur
2 229	99.7	54	30.3	55 044	100.0	Autres routes
2 234	100.0	178	100.0	55 044	100.0	Total
						<b>Autres prod. minéraux non-métal.</b>
452 484	16.2	865 339	19.1	903 955	18.9	É.-U.Grands Lacs Windsor Ont.
82 488	19.1	110 292	21.5	118 772	21.3	É.-U.Atl & Golfe Trois-Rivières
42 050	20.6	54 448	22.7	106 759	23.6	É.-U.Grands Lacs Toronto
2 224 171	79.4	3 501 982	77.3	3 662 924	76.4	Autres routes
2 801 193	100.0	4 532 061	100.0	4 792 411	100.0	Total
						<b>Chlorure de potassium (potasse)</b>
5 941	19.8	6 000	5.3	4 000	2.2	É.-U.Atl & Golfe Québec/Lévis
-	19.8	-	5.3	17	2.2	Belgique-Luxemb. Halifax
6	19.8	24	5.3	88	2.2	Royaume-Uni Halifax
24 121	80.2	106 605	94.7	180 349	97.8	Autres routes
30 068	100.0	112 629	100.0	184 453	100.0	Total
						<b>Produits chimiques divers</b>
104 800	6.9	113 945	5.3	91 175	4.7	Pays-Bas Montréal/Contrecoeur
246 296	23.1	255 075	17.1	324 182	21.2	Belgique-Luxemb. Montréal/Contrecoeur
61 692	27.2	-	17.1	-	21.2	Allemagne Montréal/Contrecoeur
1 104 972	72.8	1 785 548	82.9	1 545 301	78.8	Autres routes
1 517 761	100.0	2 154 567	100.0	1 960 659	100.0	Total
						<b>Essence</b>
-	0.0	33 709	4.0	73 862	5.5	Royaume-Uni Montréal/Contrecoeur
29 261	4.7	26 032	7.1	88 379	12.0	É.-U.Atl & Golfe Montréal/Contrecoeur
-	4.7	-	7.1	-	12.0	Brésil Port Hawkesbury
599 037	95.3	782 238	92.9	1 191 563	88.0	Autres routes
628 298	100.0	841 980	100.0	1 353 804	100.0	Total
						<b>Mazout</b>
961 747	17.2	794 188	13.7	1 042 658	16.8	Vénézuéla Saint John
335 501	23.2	214 236	17.4	215 162	20.3	É.-U.Pacifique Vancouver
203 416	26.8	166 777	20.2	347 917	25.9	É.-U.Atl & Golfe Holyrood
4 096 451	73.2	4 636 122	79.8	4 590 606	74.1	Autres routes
5 597 116	100.0	5 811 323	100.0	6 196 342	100.0	Total
						<b>Coke de pétrole et de houille</b>
79 159	9.4	140 909	13.2	123 870	9.7	É.-U.Grands Lacs Sept-Îles/Pte-Noire
114 897	22.9	117 197	24.2	105 497	18.0	É.-U.Pacifique Port-Alfred
149 383	40.6	97 812	33.3	84 639	24.6	É.-U.Atl & Golfe Bécancour
503 136	59.4	711 564	66.7	961 266	75.4	Autres routes
846 575	100.0	1 067 482	100.0	1 275 273	100.0	Total
						<b>Ciment et produits connexes</b>
41 674	3.3	60 192	5.9	-	0.0	Italie Montréal/Contrecoeur
84 332	9.8	82 004	13.8	40 993	6.7	É.-U.Grands Lacs Whitefish
71 954	15.5	39 640	17.7	8 100	8.0	É.-U.Grands Lacs Marathon
1 083 254	84.5	846 620	82.3	566 404	92.0	Autres routes
1 281 214	100.0	1 028 456	100.0	615 497	100.0	Total

Table H9

**Cargo Unloaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1989 to 1993 - Concluded**

Commodity	1993		1992		1993 / 1992 Variation	
	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif		
	t	%	t	%	%	
<b>Foreign country → Canadian port</b>						
<b>Machinery/equip. &amp; misc. cargo</b>						
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	928 086	26.1	809 110	23.3	14.7
Japan	Vancouver	284 140	34.1	303 069	32.0	-6.2
U.S. Atl & Gulf	Halifax	267 216	41.6	249 494	39.1	7.1
Other routes		2 079 480	58.4	2 117 943	60.9	-1.8
Total		3 558 923	100.0	3 479 616	100.0	2.3
<b>All commodities</b>						
U.S. Great Lakes	Nanticoke	4 397 586	6.1	6 260 100	9.0	-29.8
U.S. Great Lakes	Hamilton	4 184 272	11.9	4 581 232	15.6	-8.7
U.S. Great Lakes	Sault Ste.Marie	3 726 421	17.1	3 229 188	20.3	15.4
Other routes		59 700 794	82.9	55 271 729	79.7	8.0
Total		72 009 073	100.0	69 342 249	100.0	3.8

Table H9  
**Fret déchargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1989 à 1993 - fin**

1991		1990		1989		Marchandise
Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
339 670	12.3	309 309	11.4	352 506	12.6	<b>Pays étranger → Port canadien</b>
305 933	23.5	253 923	20.7	243 227	21.2	<b>Machinerie/équip./cargaison divers</b>
56 796	25.5	191 011	27.7	159 077	26.9	Belgique-Luxemb. Montréal/Contrecoeur
2 049 755	74.5	1 967 097	72.3	2 049 827	73.1	Japon Vancouver
2 752 154	100.0	2 721 340	100.0	2 804 637	100.0	É.-U. Atl & Golfe Halifax
						Autres routes
						Total
5 348 317	8.1	4 386 564	6.0	5 124 899	6.4	<b>Toutes les marchandises</b>
4 482 671	14.9	4 401 557	12.0	4 914 243	12.5	É.-U. Grands Lacs Nanticoke
3 587 548	20.3	2 881 819	15.9	4 679 084	18.3	É.-U. Grands Lacs Hamilton
52 698 614	79.7	61 626 065	84.1	65 599 505	81.7	É.-U. Grands Lacs Sault Ste. Marie
66 117 151	100.0	73 296 005	100.0	80 317 731	100.0	Autres routes
						Total

Table C1

**Major Commodities Loaded by Canadian Region, Tonnage and Top Port of Loading:  
International Shipping, 1992 and 1993**

Canadian region	Cargo loaded - Fret chargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1992	1993	Variation	1992	1993
	t	t	%	%	%
<b>Major commodity loaded</b>					
<b>Atlantic</b>					
Fuel oil	3 433 830	5 628 488	63.9	0.0	0.0
Gypsum	5 150 496	5 586 304	8.5	0.0	0.8
Gasoline	1 479 143	2 641 636	78.6	0.0	0.0
Potassium chloride	1 512 228	1 318 585	-12.8	0.0	0.0
Newsprint	1 262 007	1 202 203	-4.7	6.5	5.1
Coal	2 034 457	1 021 030	-49.8	0.0	0.0
Other commodities	5 631 211	6 440 583	14.4	26.8	25.3
Total	20 503 372	23 838 829	16.3	7.8	7.3
<b>St. Lawrence</b>					
Iron ore	26 051 406	27 297 522	4.8	0.0	0.0
Wheat	8 388 390	5 393 572	-35.7	0.1	0.6
Other ores & base metal products	1 352 950	1 443 541	6.7	19.5	15.1
Machinery/equip. & misc. cargo	1 261 107	1 219 668	-3.3	94.5	95.2
Corn	615 522	880 112	43.0	5.4	6.9
Iron, steel, and alloys	670 672	727 737	8.5	7.4	6.5
Other commodities	6 021 598	5 176 824	-14.0	24.5	25.0
Total	44 361 646	42 138 976	-5.0	6.8	6.7
<b>Great Lakes</b>					
Salt	2 037 260	2 602 593	27.7	0.0	1.1
Cement and related products	1 379 472	1 615 807	17.1	0.0	0.0
Oth. non-metallic mineral products	862 698	1 074 460	24.5	0.0	1.9
Wheat	898 012	799 893	-10.9	0.0	0.0
Oats and rye	272 509	576 170	111.4	0.0	0.0
Potassium chloride	716 712	476 390	-33.5	0.0	0.0
Other commodities	3 879 241	3 917 526	1.0	0.5	0.5
Total	10 045 903	11 062 839	10.1	0.2	0.6
<b>Pacific</b>					
Coal	24 882 685	26 313 701	5.8	0.0	0.0
Wheat	15 257 568	11 914 665	-21.9	0.0	0.0
Lumber and sawn timber	5 244 140	5 199 384	-0.9	7.2	8.2
Woodpulp	4 460 592	4 348 910	-2.5	5.6	5.7
Miscellaneous chemicals	2 838 409	2 919 895	2.9	2.6	2.3
Sulphur	3 706 542	2 871 547	-22.5	0.0	0.0
Other commodities	22 518 856	21 541 933	-4.3	9.0	9.4
Total	78 908 791	75 110 035	-4.8	3.5	3.7
<b>All regions</b>					
Coal	27 168 673	27 775 598	2.2	0.0	0.0
Iron ore	26 181 230	27 302 619	4.3	0.0	0.0
Wheat	24 782 629	18 462 178	-25.5	0.0	0.2
Fuel oil	5 480 161	6 696 648	22.2	0.0	0.1
Lumber and sawn timber	6 172 421	5 709 494	-7.5	7.6	8.7
Gypsum	5 208 986	5 629 219	8.1	0.0	0.8
Other commodities	58 825 613	60 574 923	3.0	11.7	11.2
Total	153 819 712	152 150 679	-1.1	4.8	4.9



Tableau C1

**Principales marchandises chargées par région canadienne, tonnage et premier port de chargements:  
transport maritime international, 1992 et 1993**

Top Canadian port of loading - Premier port de chargements canadien				Région canadienne
	Tonnage			
	1992	1993	Variation	
	t	t	%	
				<b>Principale marchandise chargée</b>
				<b>Atlantique</b>
Saint John	1 983 045	3 335 885	68.2	Mazout
Halifax	2 087 172	2 338 227	12.0	Gypse
Saint John	846 401	1 225 730	44.8	Essence
Saint John	1 510 631	1 315 947	-12.9	Chlorure de potassium (potasse)
Comer Brook	308 518	293 127	-5.0	Papier journal
Sydney	2 010 235	1 020 974	-49.2	Houille
				Autres marchandises
				Total
				<b>Saint-Laurent</b>
Sept-Îles/Pte-Noire	14 497 869	15 042 128	3.8	Minerai de fer
Québec/Lévis	2 779 897	1 385 826	-50.1	Blé
Sorel	646 439	648 522	0.3	Autres minerais/prod. métalliques
Montréal/Contrecoeur	1 231 224	1 203 652	-2.2	Machinerie/équip./cargaison divers
Port-Cartier	339 125	375 013	10.6	Maïs
Montréal/Contrecoeur	212 298	260 207	22.6	Fer, acier et alliage
				Autres marchandises
				Total
				<b>Grands Lacs</b>
Goderich	1 279 457	1 698 168	32.7	Sel
Picton	438 212	487 776	11.3	Ciment et produits connexes
Meldrum Bay	418 695	559 419	33.6	Autres prod. minéraux non-métal.
Thunder Bay	766 345	724 891	-5.4	Blé
Thunder Bay	272 509	576 170	111.4	Avoine et seigle
Thunder Bay	716 712	458 791	-36.0	Chlorure de potassium (potasse)
				Autres marchandises
				Total
				<b>Pacifique</b>
Vancouver	18 360 355	20 483 717	11.6	Houille
Vancouver	11 076 991	8 774 717	-20.8	Blé
Vancouver	2 284 792	2 116 106	-7.4	Bois de construction et sciage
Vancouver	1 898 706	1 969 316	3.7	Pâte de bois
Vancouver	1 736 730	1 626 694	-6.3	Produits chimiques divers
Vancouver	3 696 542	2 871 547	-22.3	Soufre
				Autres marchandises
				Total
				<b>Toutes les régions</b>
Vancouver	18 360 355	20 483 717	11.6	Houille
Sept-Îles/Pte-Noire	14 497 869	15 042 128	3.8	Minerai de fer
Vancouver	11 076 991	8 774 717	-20.8	Blé
Saint John	1 983 045	3 335 885	68.2	Mazout
Vancouver	2 284 792	2 116 106	-7.4	Bois de construction et sciage
Halifax	2 087 172	2 338 227	12.0	Gypse
				Autres marchandises
				Total

Table C2

**Major Commodities Unloaded by Canadian Region, Tonnage and Top Port of Unloading:  
International Shipping, 1992 and 1993**

Canadian region	Cargo unloaded - Fret déchargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1992	1993	Variation	1992	1993
	t	t	%	%	%
<b>Major commodity unloaded</b>					
<b>Atlantic</b>					
Crude petroleum	12 203 923	15 833 170	29.7	0.0	0.0
Fuel oil	3 358 882	2 940 937	-12.4	0.0	0.0
Machinery/equip. & misc. cargo	851 847	1 075 773	26.3	86.7	91.4
Coal	500	496 392	...	100.0	0.1
Fruits/vegetables and food products	460 575	433 593	-5.9	29.7	37.8
Gasoline	35 386	399 003	...	0.0	0.0
Other commodities	1 073 852	1 569 179	46.1	42.3	36.4
Total	17 984 965	22 748 046	26.5	7.4	7.6
<b>St. Lawrence</b>					
Aluminum ore and basic products	5 155 680	5 616 183	8.9	0.6	2.6
Crude petroleum	4 408 442	5 078 154	15.2	0.0	0.0
Machinery/equip. & misc. cargo	1 470 776	1 440 490	-2.1	80.9	95.3
Iron ore	531 934	1 099 104	106.6	0.0	0.0
Miscellaneous chemicals	944 949	1 081 614	14.5	37.9	35.5
Wheat	995 790	1 024 915	2.9	0.0	0.1
Other commodities	8 817 405	7 974 085	-9.6	11.1	14.5
Total	22 324 977	23 314 545	4.4	11.5	13.1
<b>Great Lakes</b>					
Coal	12 259 305	7 658 561	-37.5	0.0	0.0
Iron ore	4 860 938	5 113 136	5.2	0.8	0.0
Limestone	1 966 540	2 296 234	16.8	0.0	0.0
Iron, steel, and alloys	341 568	912 109	167.0	2.4	0.1
Oth. non-metallic mineral products	481 359	573 706	19.2	0.0	0.0
Miscellaneous chemicals	247 031	318 217	28.8	4.0	0.0
Other commodities	2 567 174	2 063 560	-19.6	0.2	0.1
Total	22 723 917	18 935 525	-16.7	0.3	0.0
<b>Pacific</b>					
Sand and gravel	876 265	1 377 523	57.2	0.1	0.2
Machinery/equip. & misc. cargo	1 150 279	1 038 469	-9.7	64.2	74.9
Phosphate rocks	859 153	884 119	2.9	0.0	0.0
Aluminum ore and basic products	514 630	542 293	5.4	0.8	1.0
Fuel oil	294 197	502 683	70.9	0.0	0.0
Iron, steel, and alloys	397 279	441 286	11.1	14.7	14.0
Other commodities	2 216 587	2 224 585	0.4	23.5	25.2
Total	6 308 390	7 010 958	11.1	20.9	20.1
<b>All regions</b>					
Crude petroleum	16 648 117	20 938 720	25.8	0.0	0.0
Coal	12 724 776	8 618 396	-32.3	0.0	0.0
Aluminum ore and basic products	5 833 743	6 304 597	8.1	0.7	2.5
Iron ore	5 401 658	6 225 081	15.2	0.9	0.1
Fuel oil	5 505 987	4 548 105	-17.4	0.0	0.0
Machinery/equip. & misc. cargo	3 479 616	3 558 923	2.3	76.7	88.1
Other commodities	19 748 352	21 815 250	10.5	12.8	13.2
Total	69 342 249	72 009 073	3.8	7.6	8.6

Tableau C2

**Principales marchandises déchargées par région canadienne, tonnage et premier port de déchargements:  
transport maritime international, 1992 et 1993**

Top Canadian port of unloading - Premier port de déchargements canadien				Région canadienne
	Tonnage			
	1992	1993	Variation	
	t	t	%	
				<b>Principale marchandise déchargée</b>
				<b>Atlantique</b>
Saint John	6 822 046	8 757 047	28.4	Pétrole brut
Come-By-Chance	1 316 415	1 155 230	-12.2	Mazout
Halifax	840 824	1 053 464	25.3	Machinerie/équip./cargaison divers
Belledune	0	495 659	-	Houille
Saint John	317 337	273 583	-13.8	Fruits/légumes & prod. alimentaires
Port Hawkesbury	0	343 414	-	Essence
				Autres marchandises
				Total
				<b>Saint-Laurent</b>
Port-Alfred	2 973 081	3 003 275	1.0	Minerai et produits d'aluminium
Québec/Lévis	4 408 442	5 078 154	15.2	Pétrole brut
Montréal/Contrecoeur	1 219 846	1 415 164	16.0	Machinerie/équip./cargaison divers
Québec/Lévis	356 731	655 078	83.6	Minerai de fer
Montréal/Contrecoeur	499 890	672 866	34.6	Produits chimiques divers
Port-Cartier	689 913	680 991	-1.3	Blé
				Autres marchandises
				Total
				<b>Grands Lacs</b>
Hamilton	3 016 850	2 967 804	-1.6	Houille
Sault Ste.Marie	1 758 148	2 315 428	31.7	Minerai de fer
Windsor Ont.	685 811	845 067	23.2	Castines
Hamilton	269 696	859 193	218.6	Fer, acier et alliage
Windsor Ont.	116 259	150 269	29.3	Autres prod. minéraux non-métal.
Sarnia	72 142	108 769	50.8	Produits chimiques divers
				Autres marchandises
				Total
				<b>Pacifique</b>
Vancouver	519 644	752 318	44.8	Sable et gravier
Vancouver	760 570	781 627	2.8	Machinerie/équip./cargaison divers
Vancouver	859 153	884 119	2.9	Roches phosphatées
Kitimat	509 911	536 520	5.2	Minerai et produits d'aluminium
Vancouver	232 341	413 103	77.8	Mazout
New Westminster	228 114	295 619	29.6	Fer, acier et alliage
				Autres marchandises
				Total
				<b>Toutes les régions</b>
Saint John	6 822 046	8 757 047	28.4	Pétrole brut
Hamilton	3 016 850	2 967 804	-1.6	Houille
Port-Alfred	2 973 081	3 003 275	1.0	Minerai et produits d'aluminium
Sault Ste.Marie	1 758 148	2 315 428	31.7	Minerai de fer
Come-By-Chance	1 316 415	1 155 230	-12.2	Mazout
Montréal/Contrecoeur	1 219 846	1 415 164	16.0	Machinerie/équip./cargaison divers
				Autres marchandises
				Total

Table C3  
Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual  
Variation by Canadian Region and Foreign Region:  
International Shipping, 1992 and 1993

Tableau C3  
Fret chargé et déchargé, tonnage et variation  
annuelle par région canadienne et région étrangère:  
transport maritime international, 1992 et 1993

Canadian region - Région canadienne	Cargo loaded - Fret chargé			Cargo unloaded - Fret déchargé		
	Tonnage			Tonnage		
	1992	1993	Variation	1992	1993	Variation
	t	t	%	t	t	%
<b>Foreign region - Région étrangère</b>						
<b>Atlantic - Atlantique</b>						
United Kingdom - Royaume-Uni	886 898	707 043	-20.3	2 157 727	2 871 038	33.1
Europe	3 837 360	2 544 783	-33.7	4 926 473	5 800 680	17.7
Middle East - Moyen-Orient	297 261	298 423	0.4	4 237 530	4 531 465	6.9
Africa - Afrique	245 104	462 446	88.7	2 099 002	3 844 868	83.2
Asia and Oceania - Asie et Océanie	1 301 391	1 733 644	33.2	482 901	638 523	32.2
Central America - Amérique centrale	1 232 055	1 137 266	-7.7	870 466	786 225	-9.7
South America - Amérique du sud	794 918	1 760 146	121.4	1 886 848	2 450 192	29.9
United-States - États-Unis:						
Atlantic - Atlantique	11 896 783	15 173 749	27.5	1 321 891	1 776 193	34.4
Great Lakes - Grands Lacs	-	-	-	-	2 331	-
Pacific - Pacifique	11 602	21 328	83.8	2 126	46 530	...
Total	20 503 372	23 838 829	16.3	17 984 965	22 748 046	26.5
<b>St. Lawrence - Saint-Laurent</b>						
United Kingdom - Royaume-Uni	4 113 763	4 141 395	0.7	2 272 110	2 569 616	13.1
Europe	22 441 112	19 160 442	-14.6	6 109 279	4 953 960	-18.9
Middle East - Moyen-Orient	1 408 108	1 896 716	34.7	106 571	271 959	155.2
Africa - Afrique	1 451 296	1 976 815	36.2	1 318 240	3 060 657	132.2
Asia and Oceania - Asie et Océanie	3 818 415	3 650 815	-4.4	1 318 140	1 819 718	38.1
Central America - Amérique centrale	933 248	627 056	-32.8	1 464 544	1 057 915	-27.8
South America - Amérique du sud	1 379 268	1 034 808	-25.0	2 697 620	3 285 122	21.8
United-States - États-Unis:						
Atlantic - Atlantique	5 907 467	5 604 991	-5.1	2 879 803	2 347 740	-18.5
Great Lakes - Grands Lacs	2 882 421	3 992 175	38.5	3 876 729	3 655 509	-5.7
Pacific - Pacifique	26 546	53 763	102.5	281 941	292 348	3.7
Total	44 361 646	42 138 976	-5.0	22 324 977	23 314 545	4.4
<b>Great Lakes - Grands Lacs</b>						
United Kingdom - Royaume-Uni	168 102	82 723	-50.8	44 624	107 157	140.1
Europe	1 496 725	1 734 682	15.9	488 965	1 076 910	120.2
Middle East - Moyen-Orient	105 977	92 828	-12.4	3 000	16 598	453.3
Africa - Afrique	310 027	90 556	-70.8	64 773	62 798	-3.0
Asia and Oceania - Asie et Océanie	300 532	199 740	-33.5	232 775	225 109	-3.3
Central America - Amérique centrale	50 690	9 519	-81.2	249 478	110 992	-55.5
South America - Amérique du sud	140 848	31 637	-77.5	42 447	31 344	-26.2
United-States - États-Unis:						
Atlantic - Atlantique	45 802	137 088	199.3	126 586	191 306	51.1
Great Lakes - Grands Lacs	7 427 201	8 680 488	16.9	21 471 269	17 103 610	-20.3
Pacific - Pacifique	-	3 578	-	-	9 700	-
Total	10 045 903	11 062 839	10.1	22 723 917	18 935 525	-16.7

Table C3  
Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual  
Variation by Canadian Region and Foreign Region:  
International Shipping, 1992 and 1993 - Concluded

Tableau C3  
Fret chargé et déchargé, tonnage et variation  
annuelle par région canadienne et région étrangère:  
transport maritime international, 1992 et 1993 - fin

Canadian region - Région canadienne	Cargo loaded - Fret chargé			Cargo unloaded - Fret déchargé		
	Tonnage			Tonnage		
	1992	1993	Variation	1992	1993	Variation
	t	t	%	t	t	%
<b>Foreign region - Région étrangère</b>						
<b>Pacific - Pacifique</b>						
United Kingdom - Royaume-Uni	1 847 414	1 223 090	-33.8	44 385	22 181	-50.0
Europe	6 121 187	4 432 018	-27.6	290 279	211 616	-27.1
Middle East - Moyen-Orient	2 253 577	2 149 135	-4.6	160	8 681	...
Africa - Afrique	1 742 460	1 801 142	3.4	859 173	848 270	-1.3
Asia and Oceania - Asie et Océanie	54 532 857	52 072 585	-4.5	2 310 599	2 403 372	4.0
Central America - Amérique centrale	1 093 269	1 512 933	38.4	489 521	647 096	32.2
South America - Amérique du sud	3 659 581	3 904 149	6.7	241 204	269 216	11.6
United-States - États-Unis:						
Atlantic - Atlantique	1 024 171	693 587	-32.3	12 099	99 185	719.8
Great Lakes - Grands Lacs	10 364	2 330	-77.5	-	-	-
Pacific - Pacifique	6 623 912	7 319 066	10.5	2 060 968	2 501 340	21.4
Total	78 908 791	75 110 035	-4.8	6 308 390	7 010 958	11.1
<b>All regions - Toutes les régions</b>						
United Kingdom - Royaume-Uni	7 016 177	6 154 251	-12.3	4 518 846	5 569 991	23.3
Europe	33 896 384	27 871 926	-17.8	11 814 996	12 043 166	1.9
Middle East - Moyen-Orient	4 064 923	4 437 101	9.2	4 347 262	4 828 703	11.1
Africa - Afrique	3 748 886	4 330 959	15.5	4 341 187	7 816 593	80.1
Asia and Oceania - Asie et Océanie	59 953 196	57 656 784	-3.8	4 344 416	5 086 722	17.1
Central America - Amérique centrale	3 309 262	3 286 774	-0.7	3 074 010	2 602 229	-15.3
South America - Amérique du sud	5 974 614	6 730 741	12.7	4 868 120	6 035 874	24.0
United-States - États-Unis:						
Atlantic - Atlantique	18 874 222	21 609 415	14.5	4 340 379	4 414 425	1.7
Great Lakes - Grands Lacs	10 319 986	12 674 993	22.8	25 347 998	20 761 450	-18.1
Pacific - Pacifique	6 662 060	7 397 735	11.0	2 345 035	2 849 919	21.5
Total	153 819 712	152 150 679	-1.1	69 342 249	72 009 073	3.8

Table C4

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Canadian Region:  
Domestic Shipping, 1992 and 1993**

Canadian region of origin	Canadian region of destination								
	Atlantic - Atlantique			St. Lawrence - Saint-Laurent			Great Lakes - Grand Lacs		
	1992	1993	Variation	1992	1993	Variation	1992	1993	Variation
	'000 t	'000 t	%	'000 t	'000 t	%	'000 t	'000 t	%
Atlantic	4 194	3 867	-7.8	2 310	1 980	-14.3	151	213	41.0
St. Lawrence	813	978	20.2	6 617	4 774	-27.9	6 439	6 510	1.1
Great Lakes	269	318	18.4	7 747	5 455	-29.6	9 619	8 573	-10.9
Pacific	2	104	...	--	-	-	19	5	-72.9
All regions	5 277	5 266	-0.2	16 674	12 208	-26.8	16 228	15 301	-5.7
Containerized	433	422	-2.4	30	7	-76.1	26	--	-98.3

Tableau C4

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région canadienne:  
transport maritime intérieur, 1992 et 1993**

Région canadienne de destination									Région canadienne d'origine
Pacific - Pacifique			All regions - Toutes les régions			Containerized - Conteneurisé			
1992	1993	Variation	1992	1993	Variation	1992	1993	Variation	
'000 t	'000 t	%	'000 t	'000 t	%	'000 t	'000 t	%	
-	-	-	6 655	6 060	-8.9	231	237	2.3	Atlantique
-	-	-	13 869	12 261	-11.6	247	193	-22.0	Saint-Laurent
-	-	-	17 635	14 346	-18.7	10	--	-95.5	Grands Lacs
14 082	17 200	22.1	14 103	17 309	22.7	24	17	-27.6	Pacifique
14 082	17 200	22.1	52 262	49 976	-4.4	512	447	-12.7	Toutes les régions
24	17	-27.6	512	447	-12.7	512	447	-12.7	Conteneurisé

Table C5

**Cargo Loaded, Tonnage by Province or Territory and Foreign Region: International Shipping, 1992 and 1993**

Province or territory of loading	Foreign region									
	Europe		United Kingdom		Middle East and Africa		Asia and Oceania		Central and South America	
			Royaume-Uni		Moyen-Orient et Afrique		Asie et Océanie		Amérique centrale et du Sud	
	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992
	'000 t									
Newfoundland	153	177	220	304	173	160	715	173	297	289
Prince Edward Island	-	-	12	19	4	6	5	-	120	87
Nova Scotia	355	385	1 312	2 101	243	143	480	517	783	808
New Brunswick	193	316	1 000	1 292	341	103	534	612	1 456	843
Quebec	4 147	4 124	19 161	22 443	3 874	2 859	3 651	3 818	1 662	2 313
Ontario	83	168	1 735	1 497	183	416	200	301	41	192
Manitoba	-	-	-	118	-	131	-	-	241	-
British Columbia	1 223	1 847	4 432	6 121	3 950	3 996	52 073	54 533	5 417	4 753
Northwest Territories	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Canada</b>	<b>6 154</b>	<b>7 016</b>	<b>27 872</b>	<b>33 896</b>	<b>8 768</b>	<b>7 814</b>	<b>57 657</b>	<b>59 953</b>	<b>10 018</b>	<b>9 284</b>

Table C6

**Cargo Unloaded, Tonnage by Province or Territory and Foreign Region: International Shipping, 1992 and 1993**

Province or territory of unloading	Foreign region									
	Europe		United Kingdom		Middle East and Africa		Asia and Oceania		Central and South America	
			Royaume-Uni		Moyen-Orient et Afrique		Asie et Océanie		Amérique centrale et du Sud	
	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992
	'000 t									
Newfoundland	896	253	1 465	599	921	1 188	2	98	156	134
Prince Edward Island	5	-	5	11	-	-	-	-	6	-
Nova Scotia	1 822	1 646	2 168	1 481	1 097	1 147	353	313	1 692	1 302
New Brunswick	148	258	2 078	2 783	6 358	4 002	252	61	1 377	1 321
Quebec	2 570	2 272	5 020	6 161	3 333	1 425	1 852	1 329	4 348	4 162
Ontario	107	45	1 077	489	79	68	225	233	142	292
Manitoba	-	-	20	-	-	-	-	-	-	-
British Columbia	22	44	212	290	857	859	2 403	2 311	916	731
Northwest Territories	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Canada</b>	<b>5 570</b>	<b>4 519</b>	<b>12 043</b>	<b>11 815</b>	<b>12 645</b>	<b>8 688</b>	<b>5 087</b>	<b>4 344</b>	<b>8 638</b>	<b>7 942</b>



Tableau C5  
Fret chargé, tonnage selon la province ou le territoire et la région étrangère: transport maritime International, 1992 et 1993

Région étrangère										Province ou territoire de chargement
U. S. Atlantic		U. S. Great Lakes		U. S. Pacific		U. S. Total		All regions Total		
É.-U. Atlantique	É.-U. Grands Lacs	É.-U. Pacifique	É.-U. Total	Toutes régions Total						
1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	
'000 t										
2 847	2 215	-	-	-	-	2 847	2 215	4 405	3 318	Terre-Neuve
10	-	-	-	-	-	10	-	151	112	Île-du-Prince-Édouard
7 453	6 153	-	-	20	11	7 473	6 164	10 647	10 117	Nouvelle-Écosse
4 621	3 314	-	-	-	-	4 621	3 314	8 145	6 480	Nouveau-Brunswick
5 848	6 122	3 992	2 882	54	27	9 894	9 031	42 388	44 588	Québec
137	46	8 680	7 427	4	-	8 821	7 473	11 063	10 046	Ontario
-	-	-	-	-	-	-	-	241	250	Manitoba
694	1 024	2	10	7 319	6 624	8 015	7 658	75 110	78 909	Colombie-Britannique
-	-	-	-	2	-	2	-	2	-	Territoires du Nord-Ouest
<b>21 609</b>	<b>18 874</b>	<b>12 675</b>	<b>10 320</b>	<b>7 398</b>	<b>6 662</b>	<b>41 682</b>	<b>35 856</b>	<b>152 151</b>	<b>153 820</b>	<b>Canada</b>

Tableau C6  
Fret déchargé, tonnage selon la province ou le territoire et la région étrangère: transport maritime international, 1992 et 1993

Région étrangère										Province ou territoire de déchargement
U. S. Atlantic		U. S. Great Lakes		U. S. Pacific		U. S. Total		All regions Total		
É.-U. Atlantique	É.-U. Grands Lacs	É.-U. Pacifique	É.-U. Total	Toutes régions Total						
1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	
'000 t										
427	358	1	-	45	-	473	358	3 913	2 631	Terre-Neuve
33	35	-	-	-	-	33	35	48	46	Île-du-Prince-Édouard
548	664	-	-	1	2	550	666	7 682	6 555	Nouvelle-Écosse
768	264	-	-	-	-	768	264	10 981	8 690	Nouveau-Brunswick
2 348	2 880	3 685	3 877	292	282	6 325	7 038	23 447	22 388	Québec
191	127	17 074	21 471	10	-	17 275	21 598	18 906	22 724	Ontario
-	-	-	-	-	-	-	-	20	-	Manitoba
99	12	-	-	2 501	2 061	2 601	2 073	7 011	6 308	Colombie-Britannique
-	-	2	-	-	-	2	-	2	-	Territoires du Nord-Ouest
<b>4 414</b>	<b>4 340</b>	<b>20 761</b>	<b>25 348</b>	<b>2 850</b>	<b>2 345</b>	<b>28 026</b>	<b>32 033</b>	<b>72 009</b>	<b>69 342</b>	<b>Canada</b>

Table C7

**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: International Shipping, 1993**

Tableau C7

**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime international, 1993**

Province	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Contain-erized
	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manutentionné	Conteneurisé
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	t	%
<b>Port</b>								
<b>Newfoundland - Terre-Neuve</b>								
Argentia	32	117 781	65 933	103	393 818	242 108	61 919	34.4
Bay Roberts	15	21 285	8 172	11	19 805	7 739	7 796	0.1
Botwood	59	412 755	238 224	57	399 393	230 063	212 105	-
Clarenville	5	8 708	4 968	5	8 708	4 968	4 011	-
Coley's Point	2	9 670	5 814	-	-	-	-	-
Come-By-Chance	125	4 301 267	2 689 626	122	4 279 413	2 662 318	6 420 162	-
Corner Brook	64	547 343	275 523	109	621 911	344 049	332 798	1.4
Fogo Island	1	10 099	3 929	3	21 387	9 325	2 351	-
Fortune	669	110 048	39 616	126	12 603	5 798	5 512	0.1
Gander	-	-	-	2	24 826	7 744	5 695	-
Goose Bay	1	982	394	-	-	-	-	-
Grand Bank	1	591	1	1	591	1	4	-
Harbour Grace	7	14 250	6 344	6	11 602	6 033	1 892	-
Holyrood	18	405 899	238 225	14	356 697	202 691	461 656	-
Lewisporte	2	14 654	8 385	1	5 154	1 741	4 722	-
Long Pond	13	42 648	21 307	10	36 698	17 810	35 946	-
Marystown	11	96 720	65 351	1	7 068	3 908	2 323	-
Port Aux Basques	18	31 651	12 146	11	7 995	1 936	633	-
Ramea	2	6 737	2 852	2	6 737	2 852	996	-
Roddickton	3	8 817	4 596	1	2 939	1 532	307	-
St. Anthony	10	80 430	26 958	-	-	-	-	-
St. John's	132	536 859	259 669	16	51 322	26 922	29 702	-
Stephenville	60	748 368	409 985	62	736 900	405 265	726 617	-
<b>Total</b>	<b>1,250</b>	<b>7 527 562</b>	<b>4 388 018</b>	<b>663</b>	<b>7 005 567</b>	<b>4 184 803</b>	<b>8 317 147</b>	<b>0.3</b>
<b>Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard</b>								
Charlottetown	66	947 289	411 016	19	132 995	76 481	64 553	-
Georgetown	1	6 400	3 249	1	6 400	3 249	3 524	-
Souris	14	66 750	27 777	14	66 750	27 777	27 921	0.4
Summerside	36	188 888	96 081	37	194 205	98 739	102 889	10.2
<b>Total</b>	<b>117</b>	<b>1 209 327</b>	<b>538 123</b>	<b>71</b>	<b>400 350</b>	<b>206 246</b>	<b>198 887</b>	<b>5.3</b>
<b>Nova Scotia - Nouvelle-Écosse</b>								
Baddeck	2	19 950	6 046	-	-	-	-	-
Canso	1	16 709	11 860	-	-	-	-	-
Halifax	1,153	16 319 406	8 539 001	1,354	39 555 759	18 041 702	11 293 243	27.9
Hantsport	98	1 249 513	560 205	98	1 249 513	560 205	1 619 798	0.8
Little Narrows	32	412 383	198 759	43	547 002	274 697	639 163	3.1
Liverpool	50	284 151	164 007	73	331 506	187 403	195 136	-
Louisburg	8	96 474	40 880	-	-	-	-	-
Lunenburg	8	54 615	16 700	2	1 153	550	302	-
Mulgrave	14	190 665	106 879	19	303 403	188 488	245 739	-
North Sydney	10	183 254	75 972	-	-	-	-	-
Pictou	10	79 608	44 081	10	79 608	44 081	27 885	-
Port Hawkesbury	142	1 899 811	1 077 898	149	2 041 850	1 166 706	2 828 328	-
Pugwash	6	39 159	27 745	7	43 649	30 922	54 397	-
Sheet Harbour	9	96 633	62 821	13	108 389	68 949	17 729	-
Shelburne	8	63 511	32 856	11	68 328	27 446	12 800	-
Sydney	117	1 726 178	981 005	67	1 059 410	677 703	1 375 514	-
Yarmouth	61	292 151	143 811	13	33 651	13 900	18 661	-
<b>Total</b>	<b>1,729</b>	<b>23 024 171</b>	<b>12 090 526</b>	<b>1,859</b>	<b>45 423 221</b>	<b>21 282 752</b>	<b>18 328 695</b>	<b>17.4</b>

Table C7  
Number of Movements, Vessel Capacity and  
Tonnage Transported by Province and Port:  
International Shipping, 1993 - Continued

Tableau C7  
Nombre de mouvements, capacité du navire et  
tonnage transporté selon la province et le port:  
transport maritime international, 1993 - suite

Province	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Contain-erized
	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manutentionné	Conte-neurisé
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	t	%
<b>Port</b>								
<b>New Brunswick - Nouveau-Brunswick</b>								
Bathurst	7	14 263	8 280	6	11 129	6 967	7 132	-
Bayside	35	178 612	89 860	51	258 414	116 496	102 991	4.1
Belledune	23	546 962	333 462	25	550 160	335 734	764 692	-
Blacks Harbour	236	11 935	8 505	230	11 557	8 347	5 059	-
Campobello	117	4 639	3 228	115	4 449	3 098	2 253	-
Caraquet	2	190	130	-	-	-	-	-
Chatham	1	11 488	7 811	1	11 488	7 811	2 735	-
Dalhousie	73	1 124 750	634 616	75	1 158 468	654 408	789 473	-
Grand Manan	155	8 342	4 375	148	7 948	4 189	2 737	-
Newcastle	16	95 259	48 826	17	100 209	51 209	109 643	-
Saint Andrews	820	20 010	14 228	282	11 449	7 315	3 144	-
Saint John	725	14 215 799	9 011 226	644	14 310 338	9 114 442	17 335 673	1.3
Welshpool	1	52	35	1	52	35	17	-
<b>Total</b>	<b>2,211</b>	<b>16 232 301</b>	<b>10 164 582</b>	<b>1,595</b>	<b>16 435 661</b>	<b>10 310 051</b>	<b>19 125 548</b>	<b>1.2</b>
<b>Québec</b>								
Bécancour	56	1 001 582	645 190	59	1 059 293	687 152	1 246 122	-
Baie-Comeau	143	2 604 088	1 585 258	219	3 777 367	2 357 620	4 386 855	1.2
Chandler	9	62 259	29 681	7	52 019	24 907	7 568	-
Chicoutimi	53	537 271	304 243	57	552 427	313 982	289 565	0.4
Côte-Ste-Catherine	11	139 498	84 842	14	156 122	92 421	112 223	1.0
Gaspe	80	854 774	385 501	33	244 774	133 648	249 128	-
Groscaouana	45	500 070	307 226	49	544 681	334 748	252 889	0.1
Havre-St-Pierre	9	276 527	187 249	12	341 467	234 033	288 007	-
Iles de la Madeleine	8	133 672	94 880	4	66 836	47 440	71 606	-
Les Mechins	5	12 926	8 737	-	-	-	-	-
Magdalen Islands	1	22 746	9 299	1	22 746	9 299	24 000	-
Matane	1	14 150	8 068	1	14 150	8 068	8 111	13.9
Montréal/Contrecoeur	1,775	25 064 483	15 001 492	1,007	18 768 662	10 617 046	10 718 055	53.4
Nanticoke	5	113 580	82 990	1	22 716	16 598	29 688	-
Perce	8	46 722	17 954	-	-	-	-	-
Pointe-Au-Pic	35	385 431	226 184	33	347 107	199 726	124 368	-
Port-Alfred	143	2 824 955	1 735 500	147	2 927 414	1 797 667	3 648 616	0.7
Port-Cartier	233	9 354 315	6 130 430	308	10 721 803	7 207 454	15 257 018	-
Québec/Lévis	526	11 287 440	6 077 603	320	8 104 248	4 886 978	9 508 435	0.1
Rimouski	2	7 010	4 332	1	11 157	6 380	1 917	-
Rivière-du-Loup	2	26 341	14 633	1	14 591	8 684	7 575	-
Sept-Îles/Pte-Noire	210	9 352 038	5 879 751	337	11 602 110	7 467 694	16 652 881	-
Sorel	105	1 799 778	1 107 208	122	2 034 872	1 240 571	1 590 938	0.6
Tadoussac	2	190	130	-	-	-	-	-
Trois-Rivières	121	1 813 193	1 047 772	108	1 622 137	1 021 560	1 283 124	3.8
Valleyfield	20	208 270	128 763	17	146 075	81 921	84 120	0.6
<b>Total</b>	<b>3,608</b>	<b>68 443 309</b>	<b>41 104 916</b>	<b>2,858</b>	<b>63 154 774</b>	<b>38 795 597</b>	<b>65 835 511</b>	<b>8.9</b>
<b>Ontario</b>								
Amherstburg	1,688	165 227	115 913	10	28 898	28 430	85 570	-
Badgeley Island	3	48 500	33 315	4	64 894	44 750	83 193	-
Bath	62	429 807	249 375	74	601 687	367 791	597 700	-
Bowmanville	35	302 450	232 947	25	381 710	284 183	493 221	-
Britt	8	32 016	28 169	4	19 928	17 693	22 932	-
Brockville	30	13 890	9 630	-	-	-	-	-
Cardinal	1	10 902	7 788	7	82 794	59 429	102 894	-
Clarkson	115	632 796	439 879	64	452 830	305 585	402 019	-
Collingwood	-	-	-	1	10 902	7 788	13 276	-

Table C7

**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: International Shipping, 1993 - Continued**

Tableau C7

**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime international, 1993 - suite**

Province	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Containerized
	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manutentionné	Conteneurisé
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	t	%
<b>Port</b>								
<b>Ontario - Concluded - fin</b>								
Cornwall	7	71 020	39 488	6	70 807	39 374	59 387	-
Courtright	11	224 199	160 808	24	544 738	381 570	690 334	-
Erieau	101	16 053	12 856	36	615	329	64 534	-
Gananoque	1,767	529 273	402 078	-	-	-	-	-
Goderich	41	709 459	493 655	87	1 529 705	1 082 118	1 731 502	1.7
Hamilton	386	5 917 506	4 042 909	367	6 446 230	4 367 214	5 831 781	-
Kingston	6,474	443 764	386 162	-	-	-	-	-
Kingsville	11	213 232	153 074	18	341 687	244 024	222 253	-
Lansdowne	694	41 438	34 746	-	-	-	-	-
Leamington	8	680	464	-	-	-	-	-
Little Current	1	16 290	11 261	-	-	-	-	-
Marathon	13	84 598	56 724	12	79 616	53 094	74 703	-
Meldrum Bay	59	954 272	671 147	47	780 032	544 450	656 055	-
Michipicoten	12	237 803	172 568	33	624 566	456 950	589 915	3.0
Midland	6	109 992	75 603	-	-	-	-	-
Morrisburg	14	27 536	20 994	1	21 436	16 608	25 310	-
Nanticoke	158	3 358 042	2 411 522	158	3 372 051	2 431 665	4 385 903	-
Oakville	6	46 861	29 469	11	70 956	45 039	82 175	-
Oshawa	23	192 495	120 582	20	155 275	103 008	118 447	-
Parry Sound	2	16 574	11 394	1	3 738	3 729	5 500	-
Pictou	40	236 951	150 037	73	680 367	472 430	600 839	-
Port Colborne	43	493 516	364 238	31	418 753	299 808	483 841	4.1
Port Maitland	4	1 132	1 026	-	-	-	-	-
Port McNicoll	1	17 070	13 138	-	-	-	-	-
Port Stanley	25	182 067	124 110	19	105 950	73 957	126 499	-
Prescott	27	23 029	16 347	1	17 382	12 701	22 635	-
Sarnia	1,723	26 630 680	20 982 093	155	1 056 472	712 199	994 302	-
Sault Ste. Marie	250	3 009 032	2 209 117	236	4 156 525	3 031 087	4 249 561	-
Serpent River	4	71 166	48 625	8	150 868	106 346	155 436	-
Sombra	5	100 606	71 976	22	419 484	295 317	430 237	-
Sprague	3	54 063	40 642	4	71 883	54 117	88 879	-
St. Catharines	19	155 609	101 453	8	127 676	86 952	54 185	-
Thorold	12	169 539	101 295	17	251 291	156 031	200 712	-
Thunder Bay	253	4 348 036	2 967 766	203	3 623 955	2 454 421	3 613 175	0.1
Toronto	101	812 422	514 163	70	624 637	408 281	428 940	0.4
Whitefish	11	81 376	53 819	11	81 376	53 819	103 112	-
Windsor Ont.	1,624	3 356 877	2 555 662	245	2 029 416	1 503 294	2 077 719	-
<b>Total</b>	<b>15,881</b>	<b>54 589 846</b>	<b>40 740 027</b>	<b>2,113</b>	<b>29 501 130</b>	<b>20 605 581</b>	<b>29 968 676</b>	<b>0.2</b>
<b>Manitoba</b>								
Churchill	11	200 467	124 169	9	189 005	117 619	260 994	-
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>200 467</b>	<b>124 169</b>	<b>9</b>	<b>189 005</b>	<b>117 619</b>	<b>260 994</b>	<b>-</b>
<b>British Columbia - Colombie-Britannique</b>								
Beale Cove	104	76 062	64 249	74	190 310	188 389	514 464	2.2
Becher Bay	1	15	10	-	-	-	-	-
Bella Coola	9	79 238	49 564	5	72 426	42 846	26 311	-
Blubber Bay	107	132 173	109 479	75	356 441	355 132	801 226	-
Butterfly Bay	14	1 994	152	15	42 641	42 514	98 611	-
Campbell River	347	2 662 664	1 606 506	232	2 825 873	1 741 301	675 420	0.1
Chemainus	83	1 176 229	612 823	46	806 009	385 408	167 675	0.5
Courtenay	2	2 666	2 571	-	-	-	-	-
Cowichan Bay	52	927 787	488 486	11	175 865	101 907	140 437	-
Crofton	388	3 900 883	2 368 178	242	3 754 040	2 274 655	802 479	0.4
Esquimalt	10	54 188	37 724	-	-	-	-	-

Table C7  
**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: International Shipping, 1993 - Concluded**

Tableau C7  
**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime international, 1993 - fin**

Province	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Contain-erized
	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manutentionné	Conte-neurisé
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	t	%
<b>Port</b>								
<b>British Columbia - Colombie-Britannique - continued - suite</b>								
Gold River	168	1 589 185	854 819	102	1 484 965	780 160	343 232	-
Howe Sound	6	42 660	20 429	4	24 858	11 261	40 340	-
Jervis Inlet	49	18 202	15 228	17	9 866	9 501	27 508	-
Kitimat	246	5 027 427	2 700 336	245	5 153 982	2 792 854	2 974 949	0.1
Kultus Cove	2	10 339	9 798	-	-	-	-	-
Ladysmith	47	43 117	34 727	15	20 688	20 688	47 000	-
Menzies Bay	1	237	27	1	1 850	1 850	2 722	-
Nanaimo	366	6 142 855	3 327 704	215	4 269 889	2 236 722	1 061 366	-
Nanoose Bay	4	1 796	1 650	-	-	-	-	-
New Westminster	1,386	7 980 167	4 010 097	911	12 238 365	5 902 903	3 014 062	10.4
North Arm Fraser Riv	40	56 352	38 872	20	32 623	32 258	81 496	-
Patricia Bay	1	27 138	21 936	1	27 138	21 936	4 586	-
Port Alberni	87	1 290 135	650 666	74	1 294 606	673 483	306 202	1.4
Port Alice	65	821 044	458 889	47	774 980	445 469	119 485	-
Port Clements	8	2 111	1 689	4	3 877	3 877	6 013	-
Port Hardy	6	173 291	95 726	-	-	-	-	-
Port Mellon	68	2 040 245	1 065 112	66	1 981 969	1 041 145	279 363	0.7
Port Simpson	5	86 864	50 469	3	54 201	30 970	15 833	-
Powell River	248	976 318	593 440	144	1 045 694	651 134	291 048	-
Prince Rupert	1,181	10 811 989	6 638 637	518	9 093 619	5 575 997	11 217 425	-
Rupert Inlet	13	225 063	129 026	13	231 231	132 744	159 591	-
Sandspit	2	190	130	-	-	-	-	-
Sewell Inlet	2	10 339	9 798	-	-	-	-	-
Sidney	936	2 038 236	1 179 378	4	4 292	4 211	9 457	-
Skidegate	14	19 694	10 242	-	-	-	-	-
Squamish	151	2 633 007	1 538 768	124	2 597 954	1 528 397	664 610	-
Stewart	46	196 718	123 788	19	216 205	150 667	154 902	-
Tahsis	37	857 928	504 951	35	809 206	478 765	184 577	1.1
Texada Island	11	142 482	90 773	10	152 910	101 869	276 130	-
Ucluelet	1	8 120	3 710	-	-	-	-	-
Vananda	3	424	27	3	9 074	9 074	19 051	-
Vancouver	4,933	66 400 186	38 395 470	3,326	72 663 431	40 287 743	56 330 323	6.8
Victoria	5,016	13 620 701	8 815 804	201	755 395	507 632	972 549	-
Watson Island	30	955 782	503 597	28	916 970	475 281	148 441	-
Woodfibre	56	1 483 574	799 478	47	1 281 838	689 396	142 110	0.1
<b>Total</b>	<b>16,352</b>	<b>134 747 815</b>	<b>78 034 933</b>	<b>6,897</b>	<b>125 375 281</b>	<b>69 730 139</b>	<b>82 120 993</b>	<b>5.1</b>
<b>Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest</b>								
King William Island	3	69 385	57 204	1	1 136	1 136	1 781	-
Nanisivik	2	4 250	2 036	-	-	-	-	-
Pangnirtung	2	4 428	2 098	-	-	-	-	-
Tuktoyaktuk	5	4 851	3 648	1	1 250	1 250	1 520	-
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>82 914</b>	<b>64 986</b>	<b>2</b>	<b>2 386</b>	<b>2 386</b>	<b>3 301</b>	<b>-</b>
<b>Grand Total</b>	<b>41,171</b>	<b>306 057 712</b>	<b>187 250 280</b>	<b>16,067</b>	<b>287 487 375</b>	<b>165 235 174</b>	<b>224 159 752</b>	<b>6.1</b>

Table C8

**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: Domestic Shipping, 1993**

Tableau C8

**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime intérieur, 1993**

Province	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison					Contain-erized
	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Conte-neurisé	
	Nombre de mou-vements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mou-vements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manu-tentionné		
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	t		
<b>Port</b>									
<b>Newfoundland - Terre-Neuve</b>									
Argentia	2	21 199	15 037	2	21 199	15 037	13 732	-	
Baie Verte	1	4 488	3 168	1	4 488	3 168	3 780	-	
Bay Roberts	3	34 949	24 179	2	33 418	23 720	37 104	-	
Botwood	22	194 308	130 967	19	214 707	145 813	140 597	-	
Burgeo	1	1 135	526	369	220 595	116 714	627	-	
Carmanville	3	13 464	9 504	3	13 464	9 504	3 150	-	
Catalina	2	8 980	6 354	2	8 980	6 354	6 707	-	
Clarenville	9	28 768	21 175	5	25 960	20 803	14 227	-	
Come-by-Chance	1	16 709	11 860	1	16 709	11 860	6 120	-	
Corner Brook	40	317 938	193 242	206	2 279 068	1 210 204	303 262	19.8	
Fortune	1	2 534	1 632	1	2 534	1 632	1 395	-	
Goose Bay	8	64 462	44 054	795	2 251 114	1 259 574	112 267	23.7	
Grand Bank	2	7 022	4 800	2	7 022	4 800	2 778	-	
Harbour Breton	-	-	-	106	73 560	37 506	109	-	
Harbour Grace	3	24 778	12 742	3	24 778	12 742	8 719	-	
Hawke's Bay	1	5 924	4 176	1	5 924	4 176	1 096	-	
Holyrood	30	196 833	127 815	31	202 757	131 991	165 260	-	
Lewisporte	12	80 572	52 528	717	2 049 090	1 154 618	129 148	10.7	
Long Harbour	-	-	-	16	10 932	10 932	3 573	-	
Long Pond	8	32 956	20 049	6	29 758	17 741	34 324	-	
Marystown	20	117 132	73 303	21	124 200	77 211	47 178	-	
Nfld nes/T.-N. nda	55	241 086	159 943	7,785	13 112 195	7 029 301	231 292	4.3	
Port aux Basques	11	59 287	33 927	739	1 619 348	765 836	142 872	-	
Port Hope Simpson	-	-	-	364	644 798	322 648	2 281	24.6	
Ramea	2	5 068	3 264	342	209 578	111 294	2 779	-	
St. Alban's	1	4 488	3 168	1	4 488	3 168	5 570	-	
St. John's	64	568 169	357 790	745	4 011 963	2 122 144	800 180	41.2	
Stephenville	11	49 013	34 370	6	45 998	33 983	38 452	-	
<b>Total</b>	<b>313</b>	<b>2 101 262</b>	<b>1 349 573</b>	<b>12,291</b>	<b>27 268 625</b>	<b>14 664 474</b>	<b>2 258 579</b>	<b>19.5</b>	
<b>Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard</b>									
Charlottetown	228	546 277	378 097	441	1 162 673	692 177	635 858	0.2	
P.E.I.nes/I.P.-E.nda	76	46 982	32 664	21	38 969	28 081	52 648	-	
Summerside	114	95 229	69 985	32	87 931	67 167	111 714	-	
<b>Total</b>	<b>418</b>	<b>688 488</b>	<b>480 746</b>	<b>494</b>	<b>1 289 573</b>	<b>787 425</b>	<b>800 220</b>	<b>0.2</b>	
<b>Nova Scotia - Nouvelle-Écosse</b>									
Halifax	242	1 826 158	1 209 124	340	3 888 610	2 349 375	2 885 076	6.6	
Little narrows	13	263 938	174 306	13	263 938	174 306	327 025	-	
Liverpool	11	11 473	8 077	-	-	-	-	-	
Mulgrave	22	207 569	144 327	7	120 477	84 231	122 675	-	
N.S. nes/N.-É. nda	353	173 899	143 114	105	116 080	114 743	243 209	-	
North Sydney	3	16 395	7 455	229	1 251 485	569 065	105 538	-	
Port Hawkesbury	57	229 346	154 799	20	154 785	108 723	174 353	-	
Pugwash	35	173 568	121 153	24	132 170	93 488	169 333	-	
Shelburne	6	8 244	5 514	1	23 207	15 218	13 566	-	
Sydney	81	384 251	254 173	53	370 882	246 936	344 968	-	
Yarmouth	9	64 494	42 048	11	79 984	52 152	78 284	-	
<b>Total</b>	<b>832</b>	<b>3 359 335</b>	<b>2 264 090</b>	<b>803</b>	<b>6 401 618</b>	<b>3 808 237</b>	<b>4 464 028</b>	<b>4.3</b>	
<b>New-Brunswick - Nouveau-Brunswick</b>									
Bathurst	1	5 925	4 109	1	5 925	4 109	1 782	-	
Belledune	8	40 863	27 120	8	40 863	27 120	44 675	-	
Chatham	24	160 775	99 766	23	155 710	96 320	171 871	-	
Dalhousie	4	19 392	14 459	3	19 185	14 444	26 502	-	

Table C8  
Number of Movements, Vessel Capacity and  
Tonnage Transported by Province and Port:  
Domestic Shipping, 1993 - Continued

Tableau C8  
Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage  
transporté selon la province et le port: transport  
maritime intérieur, 1993 - suite

Province	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison					Contain- erized
	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Conte- neurisé	
	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manu- tentionné		
	No	GRT JBR	NRT JNR	No	GRT JBR	NRT JNR	t		
<b>Port</b>									
<b>New-Brunswick - Nouveau- Brunswick - Continued - suite</b>									
Grand Manan	9	59 283	38 628	9	59 283	38 628	6 120	-	
N.B. nes/N.-B. nda	1	22 706	15 531	1	22 706	15 531	33 314	-	
Saint John	173	1 371 955	905 452	118	1 553 712	1 019 498	1 930 502	0.5	
<b>Total</b>	<b>220</b>	<b>1 680 899</b>	<b>1 105 065</b>	<b>163</b>	<b>1 857 384</b>	<b>1 215 650</b>	<b>2 214 766</b>	<b>0.4</b>	
<b>Quebec - Québec</b>									
Bécancour	7	76 145	54 089	6	46 767	30 293	41 981	-	
Baie-Comeau	129	2 015 243	1 426 341	230	2 400 999	1 541 258	1 764 437	-	
Basse Côte-Nord	75	70 234	40 000	77	71 832	40 902	13 397	-	
Blanc-Sablon	10	29 880	20 349	10	29 880	20 349	15 168	-	
Chandler	6	35 120	24 282	6	35 120	24 282	38 587	-	
Chicoutimi	11	103 142	69 055	5	72 651	51 424	72 697	-	
Côte-Ste-Catherine	6	121 053	83 621	5	104 867	72 534	116 595	-	
Gaspé	23	151 746	99 216	22	141 712	92 211	96 432	-	
Havre-St-Pierre	58	1 430 957	918 662	48	1 272 356	811 810	1 706 955	-	
Iles-de-la-Madeleine	85	1 117 567	757 753	160	1 268 836	828 741	1 195 821	0.6	
Matane	18	203 963	132 468	251	1 905 885	1 109 758	552 633	1.2	
Mont-Louis	5	35 113	27 320	5	35 113	27 320	42 487	-	
Montréal/Contrecoeur	475	4 485 767	3 000 454	636	5 647 599	3 557 388	5 088 611	3.8	
New Richmond	9	58 499	43 489	8	50 535	37 051	49 304	-	
Paspebiac	3	23 235	15 156	3	23 235	15 156	20 297	-	
Port Alfred	29	201 866	126 721	27	154 394	92 538	188 145	-	
Port Cartier	151	2 268 922	1 588 796	157	2 899 095	2 050 541	4 012 759	-	
Port-Menier	12	11 174	6 362	10	9 576	5 460	2 733	-	
Québec-North/Nord	65	267 777	177 528	82	293 818	191 501	72 208	1.8	
Québec/Lévis	396	3 615 058	2 403 161	356	3 206 403	2 118 441	3 670 060	-	
Que. nes/Qc nda	63	294 868	191 648	24	161 659	105 863	72 060	0.1	
Rimouski	49	218 862	145 469	51	210 428	139 305	217 434	-	
Saint-Augustin	12	16 983	10 370	12	16 983	10 370	4 083	-	
Sept-Iles/Pte-Noire	329	4 866 749	3 443 322	227	3 608 935	2 567 624	4 365 973	-	
Sorel	180	1 984 569	1 289 649	72	1 500 944	967 713	1 971 436	-	
Ste-Anne-des-Monts	1	4 488	3 168	1	4 488	3 168	5 200	-	
Trois-Rivières	51	878 480	639 579	38	716 953	512 644	473 414	-	
Valleyfield	9	155 935	108 221	8	133 054	92 059	102 975	-	
<b>Total</b>	<b>2,267</b>	<b>24 743 395</b>	<b>16 846 249</b>	<b>2,537</b>	<b>26 024 117</b>	<b>17 117 704</b>	<b>25 973 883</b>	<b>0.8</b>	
<b>Ontario</b>									
Amherstburg	13	37 070	26 894	7	34 550	25 696	52 539	-	
Badgeley Island	14	233 616	161 352	13	217 222	149 917	271 781	-	
Bath	36	331 216	206 256	25	165 975	91 500	148 853	-	
Britt	10	55 948	36 615	10	55 948	36 615	50 875	-	
Cardinal	8	92 783	66 067	2	15 392	10 965	15 735	-	
Clarkson	47	871 658	653 727	54	1 024 120	780 008	1 238 519	-	
Colborne	42	900 312	697 536	43	921 748	714 144	1 221 530	-	
Collingwood	2	21 804	15 576	-	-	-	-	-	
Cornwall	6	39 725	24 628	6	39 725	24 628	40 642	-	
Courtright	19	411 678	286 480	5	83 375	58 388	44 097	-	
Goderich	98	1 722 501	1 236 681	54	954 561	685 395	933 940	-	
Hamilton	273	4 527 708	3 266 308	284	5 207 283	3 730 769	6 561 841	-	
Kingston	2	11 132	6 725	2	11 132	6 725	15 826	-	
Kingsville	33	446 132	317 293	50	33 159	22 777	9 860	0.8	
Little Current	1	16 290	11 261	2	32 580	22 522	41 352	-	
Marathon	5	26 678	18 824	8	41 624	29 714	53 342	-	
Meldrum Bay	64	1 120 936	791 775	77	1 402 837	989 944	1 289 431	-	
Midland	12	207 508	143 359	18	317 500	218 962	359 215	-	
Morrisburg	31	239 303	166 046	28	243 312	169 052	295 005	-	

Table C8

**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: Domestic Shipping, 1993 - Continued**

Tableau C8

**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime intérieur, 1993 - suite**

Province	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				Contain-erized
	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	
	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manutentionné	
Port	No	GRT JBR	NRT JNR	No	GRT JBR	NRT JNR	t	%
<b>Ontario - continued - suite</b>								
Nanticoke	115	1 915 053	1 353 928	126	2 057 101	1 459 297	2 572 922	-
Oakville	21	104 012	65 107	21	103 747	69 825	137 827	-
Ont. nes/nda	66	1 264 034	907 989	17	354 903	253 707	318 099	-
Oshawa	43	103 798	85 571	9	89 569	65 881	62 720	-
Owen Sound	9	94 878	73 296	9	94 878	73 296	113 713	-
Parry Sound	21	177 778	125 773	20	190 046	133 172	217 842	-
Pelee Island	9	153	108	48	816	576	788	9.6
Pictou	68	503 791	343 837	45	305 839	199 018	283 087	-
Port Colborne	44	505 798	357 780	29	281 067	199 211	270 505	-
Port Stanley	12	61 776	45 444	8	98 626	72 003	69 954	-
Prescott	21	362 249	257 062	20	353 049	252 605	344 485	-
Sarnia	280	2 862 652	2 032 622	178	1 369 293	979 031	1 490 903	-
Sault Ste. Marie	190	2 285 136	1 660 127	73	788 753	562 879	716 788	-
Serpent River	9	182 414	131 232	4	77 703	55 017	96 048	-
St. Catharines	26	435 460	309 424	3	63 998	44 819	72 091	-
Thorold	8	141 962	101 248	3	54 395	40 684	39 376	-
Thunder Bay	334	5 519 651	3 957 446	363	6 177 859	4 425 430	7 665 562	-
Toronto	154	1 009 459	701 910	90	824 830	554 870	806 545	-
Whitefish	1	6 639	3 660	1	6 639	3 660	6 751	-
Windsor Ont.	164	2 259 218	1 637 833	134	2 084 956	1 521 372	1 716 332	-
<b>Total</b>	<b>2,311</b>	<b>31 109 909</b>	<b>22 284 800</b>	<b>1,889</b>	<b>26 180 110</b>	<b>18 734 074</b>	<b>29 646 722</b>	<b>-</b>
<b>British Columbia - Colombie-</b>								
<b>Britannique</b>								
B.C. nes/C.-B. nda	-	-	-	23	70 135	70 135	138 458	-
Bella Coola	4	7 028	7 028	16	28 112	28 112	8 905	-
Blubber Bay	-	-	-	10	8 397	8 397	20 021	-
Britannia Beach	-	-	-	65	96 354	96 354	29 050	-
Broughton Strait	-	-	-	39	13 260	7 020	98	-
Burrard Inlet	-	-	-	377	418 356	418 090	912 666	-
Bute Inlet	-	-	-	5	1 700	900	16	-
Campbell River	-	-	-	104	200 398	168 688	171 021	-
Chatham Sound	1	5 675	2 706	5	12 824	8 763	14 343	-
Chemainus	-	-	-	20	62 008	35 548	53 353	-
Courtenay	6	10 542	10 542	61	51 863	42 947	159 990	-
Cowichan Bay	-	-	-	5	370	105	17 763	-
Crofton	-	-	-	1,157	1 203 553	1 203 553	1 894 052	-
East Coast Vanc Isl	-	-	-	2,724	2 812 864	2 742 874	4 749 023	-
Esquimalt	-	-	-	1	2 580	2 580	4 728	-
Fitz Hugh Sound	3	24 360	11 130	181	380 525	275 817	491 112	-
Fraser River	3	2 163	2 163	1,651	1 599 513	1 599 418	3 053 344	-
Gold River	-	-	-	6	32 421	32 421	55 562	-
Hecate Strait	4	32 480	14 840	6	44 476	26 836	68 364	-
Howe Sound	1	8 120	3 710	2,496	3 025 384	2 603 029	5 936 676	0.2
Jervis Inlet	2	3 514	3 514	192	398 766	398 446	760 223	-
Johnstone Strait	-	-	-	127	60 932	40 077	163 734	-
Kitimat	11	25 690	21 280	14	44 977	30 655	38 742	3.1
Knight Inlet	-	-	-	5	290	195	37 950	-
Ladysmith	-	-	-	6	8 490	3 815	25 719	-
Lyll Harbour	-	-	-	-	-	-	5 193	-
Masset	10	36 659	23 429	25	172 972	103 028	111 308	-
Milbanke Sound	5	8 785	8 785	171	72 064	43 800	7 480	-
Namu	-	-	-	2	6 094	3 910	57	-
Nanaimo	36	69 615	65 205	666	1 124 753	883 005	1 157 571	-
New Westminster	-	-	-	1,601	2 106 914	2 106 914	3 216 971	-
North Arm Fraser Riv	1	720	720	1,827	1 453 733	1 446 372	3 472 616	-
Port Alberni	1	8 120	3 710	51	418 317	194 718	422 536	-



Table C8

**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: Domestic Shipping, 1993 - Concluded**

Tableau C8

**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime intérieur, 1993 - fin**

Province	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Contain-erized
	Nombre de mouve-ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouve-ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manu-tenantionné	Conte neurisé
	No	GRT JBR	NRT JNR	No	GRT JBR	NRT JNR	t	%
<b>Port</b>								
<b>British Columbia - Colombie-Britannique - continued - suite</b>								
Port Alice	-	-	-	63	174 960	166 140	173 623	-
Port Hardy	-	-	-	7	17 233	17 233	8 550	-
Port Mcneill	-	-	-	236	100 298	64 298	25 602	-
Port Mellon	-	-	-	137	226 174	226 174	146 455	-
Portland Inlet	-	-	-	1	8 120	3 710	9 577	-
Powell River	-	-	-	695	1 337 672	947 904	788 156	-
Prince Rupert	10	17 570	17 570	37	126 133	96 960	110 213	-
Quatsino	-	-	-	4	6 848	6 848	15 482	-
Queen Charlo. Strait	-	-	-	47	18 952	12 316	34 758	-
Queen Charlotte	-	-	-	88	643 233	408 117	925 452	1.5
Rivers Inlet	-	-	-	126	115 284	97 204	142 429	-
Rupert Inlet	-	-	-	10	17 578	17 578	15 261	-
Seymour Inlet	-	-	-	45	24 707	17 667	17 957	-
Skidegate	-	-	-	14	55 602	34 552	31 699	-
Smith Inlet	5	40 600	18 550	5	40 600	18 550	45 519	-
Squamish	-	-	-	76	86 069	85 857	112 706	-
Stewart	2	16 240	7 420	12	78 351	38 661	88 674	0.6
Tahsis	-	-	-	1	5 776	5 776	10 160	-
Texada Island	-	-	-	109	479 874	479 674	585 747	-
Vancouver	55	118 189	100 549	2,132	3 689 904	2 956 820	2 547 410	0.1
Victoria	-	-	-	122	297 852	257 448	340 700	-
W Coast Van Is North	1	10 034	7 005	257	514 357	511 328	959 254	-
W Coast Van Is South	7	56 840	25 970	17	133 796	67 646	174 370	-
<b>Total</b>	<b>168</b>	<b>502 944</b>	<b>355 826</b>	<b>17,880</b>	<b>24 132 568</b>	<b>21 164 983</b>	<b>34 508 396</b>	<b>0.1</b>
<b>Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest</b>								
Frobisher Bay	11	74 639	49 936	17	118 207	80 900	43 671	4.5
NWT nes/T.N.-O. nda	52	272 267	169 433	81	371 135	226 115	41 047	8.8
<b>Total</b>	<b>63</b>	<b>346 906</b>	<b>219 369</b>	<b>98</b>	<b>489 342</b>	<b>307 015</b>	<b>84 718</b>	<b>6.6</b>
<b>Grand Total</b>	<b>6,592</b>	<b>64 533 138</b>	<b>44 905 718</b>	<b>36,155</b>	<b>113 643 337</b>	<b>77 799 562</b>	<b>99 951 312</b>	<b>0.9</b>

Table C9  
Cargo Loaded and Unloaded at 20 Leading  
Canadian Ports, Tonnage by Sector:  
Domestic and International Shipping, 1993

Tableau C9  
Fret chargé et déchargé aux 20 principaux ports  
canadiens, tonnage par secteur: transport maritime  
intérieur et international, 1993

Port	Domestic			International			Domestic and international		
	Intérieur		Total	Loaded	Unloaded	Total	Intérieur et international		Total
	Loaded	Unloaded					Loaded	Unloaded	
Chargé	Déchargé		Chargé	Déchargé		Chargé	Déchargé		
	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t
Vancouver	1 766	781	2 547	51 838	4 492	56 330	53 605	5 273	58 878
Sept-Îles/Pte-Noire	3 796	570	4 366	15 461	1 191	16 653	19 258	1 761	21 019
Port-Cartier	3 148	865	4 013	13 578	1 679	15 257	16 726	2 544	19 270
Saint John	1 606	325	1 931	7 250	10 086	17 336	8 856	10 411	19 266
Montréal/Contrecoeur	1 024	4 065	5 089	4 868	5 850	10 718	5 892	9 915	15 807
Halifax	2 132	753	2 885	4 477	6 816	11 293	6 609	7 569	14 178
Québec/Lévis	1 999	1 671	3 670	3 075	6 433	9 508	5 075	8 104	13 178
Hamilton	297	6 265	6 562	445	5 387	5 832	742	11 652	12 394
Prince Rupert	54	56	110	11 202	16	11 217	11 256	72	11 328
Thunder Bay	7 421	245	7 666	3 531	82	3 613	10 952	327	11 279
Nanticoke	252	2 321	2 573	18	4 398	4 416	270	6 719	6 989
Come-By-Chance	-	6	6	3 049	3 371	6 420	3 049	3 377	6 426
New Westminster	1 733	1 484	3 217	1 834	1 180	3 014	3 567	2 664	6 231
Baie-Comeau	431	1 334	1 764	2 503	1 884	4 387	2 934	3 218	6 151
Howe Sound	1 144	4 792	5 937	-	40	40	1 144	4 833	5 977
Sault Ste. Marie	313	403	717	500	3 750	4 250	813	4 153	4 966
East Coast Vanc Isl	1 274	3 475	4 749	-	-	-	1 274	3 475	4 749
Port-Alfred	-	188	188	140	3 508	3 649	140	3 697	3 837
Windsor Ont.	691	1 025	1 716	921	1 156	2 078	1 612	2 182	3 794
Sorel	53	1 918	1 971	1 183	408	1 591	1 236	2 327	3 562
<b>Sub-total - Sous-total</b>	<b>29 134</b>	<b>32 543</b>	<b>61 677</b>	<b>125 874</b>	<b>61 728</b>	<b>187 602</b>	<b>155 008</b>	<b>94 271</b>	<b>249 279</b>
Other ports - Autres ports	20 841	17 433	38 274	26 277	10 281	36 558	47 118	27 714	74 832
<b>Grand total</b>	<b>49 976</b>	<b>49 976</b>	<b>99 951</b>	<b>152 151</b>	<b>72 009</b>	<b>224 160</b>	<b>202 126</b>	<b>121 985</b>	<b>324 111</b>

Table C10  
**Vessel Capacity, Tonnage Transported and  
 Number of Movements by Flag of Registry:  
 International Shipping, 1984, 1992 and 1993**

Tableau C10  
**Capacité des navires, tonnage transporté et  
 mouvements selon le pays d'immatriculation: transport  
 maritime international, 1984, 1992 et 1993**

Vessel Flag Nationalité	Total vessel capacity <sup>1</sup>			Tonnage transported <sup>2</sup>			Number of movements <sup>1</sup>		
	Capacité totale des navires <sup>1</sup>			Tonnage transporté <sup>2</sup>			Nombre de mouvements <sup>1</sup>		
	1984	1992	1993	1984	1992	1993	1984	1992	1993
	'000 000 GRT '000 000 JBR			'000 000 t					
<b>Transborder traffic - Trafic transfrontalier:</b>									
Canada	75.2	66.0	61.1	46.6	40.3	39.5	16,680	19,622	20,132
United States - États-Unis	13.2	44.2	44.3	4.7	3.6	4.2	5,851	13,658	12,916
Others - Autres	146.7	188.6	192.8	20.9	24.0	26.0	8,578	10,641	10,366
<b>Sub-total - Sous-total</b>	<b>235.1</b>	<b>298.8</b>	<b>298.2</b>	<b>72.1</b>	<b>67.9</b>	<b>69.7</b>	<b>31,109</b>	<b>43,921</b>	<b>43,414</b>
<b>Overseas traffic - Trafic outre-mer:</b>									
Canada	1.3	1.9	2.6	0.5	0.2	0.1	170	205	241
United States - États-Unis	2.3	0.6	0.7	0.3	0.2	0.3	143	101	186
Liberia - Libéria	41.0	39.7	37.8	24.7	23.4	23.9	1,869	1,595	1,407
Bahamas - Îles Bahamas	1.2	31.8	32.0	0.6	12.2	12.3	63	1,230	1,286
Panama	26.9	30.8	30.5	16.5	14.7	16.9	1,870	1,655	1,496
Norway - Norvège	13.9	21.9	26.0	6.7	10.9	12.5	542	988	1,064
Greece - Grèce	20.8	19.5	17.5	11.3	13.4	10.9	1,256	740	702
Cyprus - Chypre	1.8	14.7	15.9	0.9	8.4	9.5	183	783	807
Japan - Japon	26.8	18.0	13.4	19.3	13.1	10.0	935	359	239
Philippines - Philippines	3.0	11.7	13.3	1.4	5.8	6.2	213	564	580
Hong Kong	9.0	10.7	9.9	5.2	7.1	6.0	327	323	337
Former USSR - Ancienne URSS	13.1	12.8	9.7	6.8	4.0	2.9	1,025	800	724
Malta And Gozo - Malte et Gozzo	0.6	13.4	9.0	0.3	4.9	4.8	42	759	427
Korea South - Corée du Sud	6.6	7.0	6.9	5.3	5.2	5.2	237	183	155
Denmark - Danemark	1.1	6.5	5.6	0.6	1.7	1.7	171	327	329
United Kingdom - Royaume-Uni	11.2	4.3	5.1	5.5	1.6	2.0	538	481	430
Singapore - Singapour	4.5	5.2	5.0	1.9	3.4	3.3	264	204	176
China - Chine	2.4	6.0	4.9	1.9	3.7	2.8	96	220	175
Others - Autres	61.5	49.1	49.5	23.5	21.7	23.0	4,098	3,442	3,063
<b>Sub-total - Sous-total</b>	<b>249.0</b>	<b>305.5</b>	<b>295.2</b>	<b>133.3</b>	<b>155.3</b>	<b>154.5</b>	<b>14,042</b>	<b>14,959</b>	<b>13,824</b>
<b>Total</b>	<b>484.0</b>	<b>604.3</b>	<b>593.5</b>	<b>205.4</b>	<b>223.2</b>	<b>224.2</b>	<b>45,151</b>	<b>58,880</b>	<b>57,238</b>

<sup>1</sup> Total vessel capacity and number of movements were classified according to the next or last foreign port in the ships' itinerary. - La capacité totale des navires et le nombre de mouvements ont été classés selon le prochain ou le dernier port étranger dans l'itinéraire du navire.

<sup>2</sup> Tonnage transported was classified according to the origin or destination of the cargo. - Le tonnage transporté a été classé selon l'origine ou la destination de la marchandise.

Table C13

## Cargo Loaded and Unloaded by Commodity and Canadian Region: Domestic Shipping, 1993

Commodity	Loadings - Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized				
	Tonnage Total	Conteneurisé	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique
t	%	t	t	t	t	
Meat and fish	7 437	28.5	3 718	2 600	-	1 119
Barley	43 617	-	-	-	43 617	-
Corn	67 544	-	-	-	67 544	-
Oats and rye	11 940	-	-	-	11 940	-
Wheat	5 040 616	-	-	-	5 040 616	-
Fruits/vegetables and food products	19 204	26.5	7 387	11 817	-	-
Beverages and tobacco	4 594	78.9	4 594	-	-	-
Animal/vegetable oils, fats & waxes	27 524	-	206	-	27 318	-
Canola	397 917	0.1	-	19 939	377 978	-
Fodder and feed (incl. soya beans)	234 699	-	547	-	234 152	-
Logs, bolts, and other wood	6 210 337	0.2	1 998	-	-	6 208 338
Pulpwood	7 009 085	-	30 839	-	-	6 978 246
Woodpulp	308 406	-	-	11 884	-	296 522
Newsprint	348 127	0.4	1 464	209 668	-	136 995
Other paper and paper board	1 422	2.5	-	1 372	-	50
Lumber and sawn timber	233 882	2.3	10 094	-	45 587	178 201
Iron ore	6 977 070	-	-	6 925 132	51 938	-
Iron, steel, and alloys	56 848	1.8	1 404	24 913	26 397	4 133
Aluminum ore and basic products	45 323	-	-	45 323	-	-
Other ores & base metal products	2 132 648	0.1	4 943	1 896 794	226 411	4 500
Coal	1 911 199	-	-	-	1 911 199	-
Crude petroleum	113 586	-	-	-	13 389	100 197
Limestone	1 854 116	-	-	-	1 213 497	640 618
Sand and gravel	1 545 718	-	104 825	-	237 293	1 203 599
Gypsum	671 883	-	624 063	-	-	47 820
Salt	2 530 644	-	1 264 682	-	1 254 451	11 511
Sulphur	2 734	-	-	-	-	2 734
Oth. non-metallic mineral products	3 387 267	0.3	1 246 851	340 484	1 756 833	43 099
Potassium chloride	60 173	-	-	-	80 173	-
Miscellaneous chemicals	368 365	0.3	796	47 918	78 631	241 020
Gasoline	2 554 416	-	899 632	865 545	257 843	531 396
Fuel oil	4 522 029	-	1 425 763	1 574 102	922 352	599 812
Coke of petroleum and coal	88 572	-	-	9 000	79 572	-
Cement and related products	485 432	0.5	10 650	1 201	406 894	66 688
Machinery/equip. & misc. cargo	701 285	55.9	415 572	273 778	-	11 935
<b>Grand Total</b>	<b>49 975 656</b>	<b>0.9</b>	<b>6 060 028</b>	<b>12 261 470</b>	<b>14 345 625</b>	<b>17 308 533</b>

Tableau C13  
**Fret chargé et déchargé par marchandise et par région canadienne: transport maritime intérieur, 1993**

Unloadings - Déchargements						
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada		Marchandise
				Total Tonnage	Containerized	
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Tonnage Total	Conteneurisé	
t	t	t	t	t	%	
6 288	31	-	1 119	7 437	28.5	Viandes et poissons
18 921	24 696	-	-	43 617	-	Orge
25 560	11 778	30 206	-	67 544	-	Maïs
1 183	-	10 757	-	11 940	-	Avoine et seigle
205 032	4 076 374	759 210	-	5 040 616	-	Blé
7 387	-	11 817	-	19 204	26.5	Fruits/légumes & prod. alimentaires
4 594	-	-	-	4 594	78.9	Boissons et tabacs
-	206	27 318	-	27 524	-	Huiles/grasses/cires orig.ani/vég
-	-	397 917	-	397 917	0.1	Canola
9 520	218 257	6 922	-	234 699	-	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
1 781	217	-	6 208 338	6 210 337	0.2	Billes, billots et autres bois
30 839	-	-	6 978 246	7 009 085	-	Bois à pâte
-	11 884	-	296 522	308 406	-	Pâte de bois
-	211 132	-	136 995	348 127	0.4	Papier journal
152	1 220	-	50	1 422	2.5	Autre papier et carton
10 094	-	45 587	178 201	233 882	2.3	Bois de construction et sciage
-	726 768	6 250 302	-	6 977 070	-	Minerai de fer
18 651	26 692	7 366	4 138	56 848	1.8	Fer, acier et alliage
-	28 889	16 434	-	45 323	-	Minerai et produits d'aluminium
11 771	1 889 966	226 411	4 500	2 132 648	0.1	Autres minerais/prod. métalliques
-	-	1 911 199	-	1 911 199	-	Houille
100 197	-	13 389	-	113 586	-	Pétrole brut
-	-	1 213 497	640 618	1 854 116	-	Castines
104 825	-	237 293	1 203 599	1 545 718	-	Sable et gravier
33 314	407 321	183 428	47 820	671 883	-	Gypse
397 254	1 204 822	917 056	11 511	2 530 644	-	Sel
-	-	-	2 734	2 734	-	Soufre
1 068 360	889 924	1 386 103	42 880	3 387 267	0.3	Autres prod. minéraux non-métal.
-	14 907	45 266	-	60 173	-	Chlorure de potassium (potasse)
24 990	31 203	71 153	241 020	368 365	0.3	Produits chimiques divers
947 233	782 556	293 231	531 396	2 554 416	-	Essence
1 568 858	1 513 237	848 669	591 265	4 522 029	-	Mazout
-	88 572	-	-	88 572	-	Coke de pétrole et de houille
10 580	17 599	390 566	66 688	485 432	0.5	Ciment et produits connexes
658 847	30 215	-	12 223	701 285	55.9	Machinerie/équip./cargaison divers
<b>5 266 230</b>	<b>12 208 466</b>	<b>15 301 097</b>	<b>17 199 863</b>	<b>49 975 656</b>	<b>0.9</b>	<b>Grand Total</b>

Table C15

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Foreign Region and Country:  
International Shipping, 1992 and 1993**

Foreign region	Cargo loaded - Fret chargé			Cargo unloaded - Fret déchargé		
	Tonnage			Tonnage		
	1992	1993	Variation	1992	1993	Variation
	t	t	%	t	t	%
<b>Foreign country</b>						
<b>Europe</b>						
United Kingdom	7 016 177	6 154 251	-12.3	4 518 846	5 569 991	23.3
Netherlands	8 384 912	8 103 367	-3.4	739 868	1 146 724	55.0
Belgium-Luxemb.	5 273 651	6 138 662	16.4	1 680 595	2 033 282	21.0
Norway	261 911	227 400	-13.2	5 759 223	4 120 681	-28.5
Italy	3 447 049	2 977 117	-13.6	509 109	534 296	4.9
France	2 837 092	2 278 573	-19.7	315 224	680 131	115.8
Germany	2 621 721	2 057 748	-21.5	1 129 736	807 568	-28.5
Former USSR	6 443 969	1 835 535	-71.5	145 747	820 606	463.0
Spain	1 673 152	1 940 257	16.0	322 024	634 258	97.0
Sweden	351 115	660 553	88.1	73 814	171 058	131.7
Portugal	668 874	429 814	-35.7	534 419	391 026	-26.8
Denmark	1 217 567	367 681	-69.8	71 068	14 951	-79.0
Gibraltar	4 921	37 334	658.7	7 729	226 795	...
Greece	144 818	118 162	-18.4	235 216	143 743	-38.9
Poland	144 725	231 694	60.1	12 168	24 745	103.4
Finland	123 200	106 664	-13.4	126 950	138 674	9.2
Malta And Gozo	50 597	10 764	-78.7	85 134	84 328	-0.9
Ireland	32 524	91 271	180.6	34 379	382	-98.9
St Pierre-Miq.	108 686	74 639	-31.3	13 531	15 787	16.7
Romania	6 469	69 665	976.9	5 479	8 122	48.3
Yugoslavia	47 085	60 535	28.6	8 405	4 259	-49.3
Bulgaria	22 659	33 441	47.6	-	29 096	...
Iceland	29 385	20 468	-30.3	3 691	12 593	241.2
Greenland	282	576	104.3	1 487	60	-96.0
Albania	-	8	...	-	-	...
France Atl	19	-	-100.0	-	-	...
Total	40 912 562	34 026 177	-16.8	16 333 842	17 613 157	7.8
<b>Middle East</b>						
Saudi Arabia	1 014 083	1 332 753	31.4	3 495 244	3 430 755	-1.8
Iran	1 716 739	861 669	-49.8	455 972	515 488	13.1
Israel	399 016	717 337	79.8	155 150	25 202	-83.8
Egypt	407 344	336 881	-17.3	27 439	390 292	...
Turkey	139 959	506 306	261.8	12 733	119 392	837.7
Syria	14 006	22 053	57.5	9	218 402	...
Libya	134 959	231 735	71.7	-	-	...
Cyprus	17 705	50 885	187.4	1 090	99 811	...
Lebanon	16 121	105 733	555.9	1 143	8 495	643.2
Ethiopia	38 649	100 389	159.7	-	-	...
Jordan	58 146	84 765	45.8	-	2	...
Emirates,U.A.	33 381	24 116	-27.8	13 143	16 711	27.1
Yemen,P.D.R.	22 061	31 493	42.8	144 989	-	-100.0
Kuwait	29 552	22 283	-24.6	61	51	-15.8
Somali Rep.	-	5 774	...	-	4 084	...
Sultan. Of Oman	153	1 541	910.1	-	-	...
Bahrain	65	1 278	...	402	18	-95.6
Qatar	2	92	...	39 885	-	-100.0
Djibouti Rep.	100	17	-83.3	-	-	...
Sudan	22 881	-	-100.0	-	-	...
Total	4 064 923	4 437 101	9.2	4 347 262	4 828 703	11.1

Tableau C15

Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région et pays étrangers:  
transport maritime international, 1992 et 1993

Cargo handled - Fret manutentionné						Région étrangère
Tonnage			Containerized - Conteneurisé		Pays étranger	
1992	1993	Variation	1992	1993		
t	t	%	%	%		
11 535 024	11 724 242	1.6	11.7	11.7	<b>Europe</b>	
9 124 780	9 250 091	1.4	5.0	5.2	Royaume-Uni	
6 954 246	8 171 944	17.5	35.1	29.9	Pays-Bas	
6 021 135	4 348 080	-27.8	0.2	0.1	Belgique-Luxemb.	
3 956 158	3 511 413	-11.2	14.3	20.1	Norvège	
3 152 317	2 958 705	-6.1	12.0	14.3	Italie	
3 751 457	2 865 316	-23.6	28.7	39.6	France	
6 589 716	2 656 141	-59.7	0.1	0.8	Allemagne	
1 995 176	2 574 515	29.0	19.1	19.4	Ancienne URSS	
424 929	831 611	95.7	25.5	18.8	Espagne	
1 203 293	820 839	-31.8	4.5	8.3	Suède	
1 288 635	382 631	-70.3	0.2	0.5	Portugal	
12 650	264 129	...	-	-	Danemark	
380 035	261 905	-31.1	12.2	16.8	Gibraltar	
156 893	256 439	63.4	15.9	13.4	Grèce	
250 150	245 338	-1.9	1.1	0.2	Pologne	
135 731	95 092	-29.9	0.2	0.4	Finlande	
66 903	91 653	37.0	9.2	6.2	Malte et Gozzo	
122 217	90 427	-26.0	21.2	19.2	Irlande	
11 948	77 787	551.1	60.2	12.1	St Pierre-Miq.	
55 490	64 794	16.8	63.5	25.0	Roumanie	
22 659	62 536	176.0	1.8	2.4	Yougoslavie	
33 076	33 060	-	55.3	76.2	Bulgarie	
1 769	636	-64.1	0.7	12.1	Islande	
-	8	...	...	100.0	Groënland	
19	-	-100.0	100.0	...	Albanie	
57 246 404	51 639 334	-9.8	12.2	14.5	France Atl	
					Total	
					<b>Moyen-Orient</b>	
4 509 328	4 763 507	5.6	0.4	0.4	Arabie Saoudite	
2 172 712	1 377 158	-36.6	-	0.2	Iran	
554 166	742 539	34.0	14.0	11.2	Israël	
434 783	727 173	67.2	4.5	2.9	Égypte	
152 692	625 698	309.8	13.5	6.4	Turquie	
14 015	240 456	...	17.8	0.9	Syrie	
134 959	231 735	71.7	-	-	Libye	
18 795	150 695	701.8	49.6	21.9	Chypre	
17 265	114 229	561.6	67.3	9.3	Liban	
38 649	100 389	159.7	-	-	Éthiopie	
58 146	84 767	45.8	0.1	0.2	Jordanie	
46 524	40 827	-12.2	36.4	50.5	Émirats, A.U.	
167 051	31 493	-81.1	0.3	-	Yemen, R.D.P.	
29 613	22 334	-24.6	1.9	3.6	Koweït	
-	9 857	...	...	26.0	Rép. Somalie	
153	1 541	910.1	13.8	13.3	Sultanat D'Oman	
468	1 296	177.2	84.5	8.1	Bahrein	
39 887	92	-99.8	-	100.0	Qatar	
100	17	-83.3	-	100.0	Rép. Djibouti	
22 881	-	-100.0	0.1	...	Soudan	
8 412 185	9 265 804	10.1	2.1	2.5	Total	

Table C15

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Foreign Region and Country:  
International Shipping, 1992 and 1993 - Continued**

Foreign region	Cargo loaded - Fret chargé			Cargo unloaded - Fret déchargé		
	Tonnage			Tonnage		
	1992	1993	Variation	1992	1993	Variation
	t	t	%	t	t	%
<b>Foreign country</b>						
<b>Other Africa</b>						
Nigeria	34 698	491 564	...	1 979 246	4 055 782	104.9
Algeria	894 258	1 335 263	49.3	469 340	1 337 045	184.9
Morocco	1 242 805	1 190 658	-4.2	76 696	140 235	82.8
South Africa	567 524	671 553	18.3	182 021	299 011	64.3
Togo	114 948	-	-100.0	859 296	646 510	-24.8
Guinea	1 102	36 112	...	307 214	450 037	46.5
Gabon	8 500	-	-100.0	-	390 770	...
Senegal	175 636	187 736	6.9	28 121	159 947	468.8
Ghana	45 693	74 479	63.0	147 763	79 136	-46.4
Tunisia	330 084	145 010	-56.1	141	-	-100.0
Angola	3 852	3 559	-7.6	-	123 273	...
Sierra Leone	-	-	...	192 861	81 729	-57.6
Liberia	173 257	80 647	-53.5	8	-	-100.0
British Africa	-	69 545	...	-	-	...
Cameroon Rep	1 097	-	-100.0	-	44 445	...
Mozambique	65 462	20 554	-68.6	-	-	...
Mauritania	5 959	13 426	125.3	-	-	...
Spanish Africa	5 773	581	-89.9	-	8 469	...
Ivory Coast	16 175	6 139	-62.0	34 992	169	-99.5
Kenya	44 181	2 372	-94.6	1 062	25	-97.6
Mauritius-Dep.	125	1 598	...	31 500	1	-100.0
Tanzania	2 637	70	-97.4	28	10	-64.8
Benin	-	74	...	3	-	-100.0
South W. Africa	18	19	4.8	-	-	...
Gambia, The	502	-	-100.0	-	-	...
Zaire	14 600	-	-100.0	30 897	-	-100.0
Total	3 748 886	4 330 959	15.5	4 341 187	7 816 593	80.1
<b>Asia</b>						
Japan	33 328 796	33 026 561	-0.9	925 570	821 018	-11.3
Korea South	8 214 590	11 341 050	38.1	223 717	219 494	-1.9
China	7 462 428	4 719 522	-36.8	187 353	194 226	3.7
Taiwan	2 056 275	2 231 903	8.5	377 878	228 893	-39.4
Indonesia	1 389 471	1 858 351	33.7	179 791	85 720	-52.3
Philippines	956 076	691 947	-27.6	56 219	56 684	0.8
Hong Kong	614 584	337 293	-45.1	304 929	374 403	22.8
Thailand	385 315	440 080	14.2	22 840	75 532	230.7
India	2 132 349	323 389	-84.8	61 608	156 044	153.3
Malaysia	930 934	359 829	-61.3	98 478	21 370	-78.3
Singapore	366 824	214 982	-41.4	149 934	148 905	-0.7
Pakistan	304 954	236 800	-22.3	1 293	8 687	571.9
Korea North	24 442	163 118	567.4	-	-	...
Bangladesh	355 815	82 515	-76.8	1 676	2 792	66.6
Viet-Nam	488	10 297	...	71	9 689	...
Sri Lanka	4 973	4 252	-14.5	6 575	14 950	127.4
Khmer Rep.-Laos	607	-	-100.0	-	504	...
Portuguese Asia	-	307	...	42	7	-84.6
Total	58 528 921	56 042 196	-4.2	2 597 973	2 418 918	-6.9
<b>Oceania</b>						
Australia	1 055 805	1 185 760	12.3	1 718 189	2 626 652	52.9
New Zealand	367 919	427 484	16.2	28 195	16 173	-42.6
Fiji	-	581	...	-	24 961	...
U.S. Oceania	81	485	499.5	37	18	-51.0
French Oceania	172	162	-5.7	22	-	-100.0
Western Samoa	299	95	-68.1	-	-	...
Vanuatu	-	21	...	-	-	...
Total	1 424 275	1 614 588	13.4	1 746 442	2 667 804	52.8



Tableau C15

Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région et pays étrangers:  
transport maritime international, 1992 et 1993 - suite

Cargo handled - Fret manutentionné						Région étrangère
Tonnage			Containerized - Conteneurisé			
1992	1993	Variation	1992	1993		
t	t	%	%	%		
<b>Pays étranger</b>						
<b>Autres pays d'Afrique</b>						
2 013 944	4 547 346	125.8	0.3	0.1	Nigéria	
1 363 598	2 672 308	96.0	-	0.3	Algérie	
1 319 501	1 330 894	0.9	-	0.8	Maroc	
749 545	970 564	29.5	6.4	5.6	Afrique du Sud	
974 244	646 510	-33.6	-	-	Togo	
308 316	486 149	57.7	-	-	Guinée	
8 500	390 770	...	-	-	Gabon	
203 756	347 683	70.6	0.8	0.8	Sénégal	
193 456	153 615	-20.6	0.2	0.1	Ghana	
330 225	145 010	-56.1	0.1	0.8	Tunisie	
3 852	126 832	...	-	-	Angola	
192 861	81 729	-57.6	-	-	Sierra Leone	
173 265	80 647	-53.5	0.5	-	Liberia	
-	69 545	...	...	-	Afrique Britann.	
1 097	44 445	...	-	-	Rép. Cameroun	
65 462	20 554	-68.6	5.3	1.1	Mozambique	
5 959	13 426	125.3	-	-	Mauritanie	
5 773	9 050	56.8	2.1	2.8	Afrique Espag.	
51 167	6 308	-87.7	2.4	35.7	Côte-D'Ivoire	
45 242	2 397	-94.7	16.1	12.0	Kenia	
31 625	1 599	-94.9	0.4	94.6	Maurice et Dep.	
2 665	79	-97.0	99.2	100.0	Tanzanie	
3	74	...	100.0	100.0	Benin	
18	19	4.8	93.4	100.0	Sud O. Africain	
502	-	-100.0	-	...	Gambie, La	
45 497	-	-100.0	-	...	Zaïre	
8 090 074	12 147 552	50.2	0.9	0.7	Total	
<b>Asie</b>						
34 254 366	33 847 579	-1.2	4.6	4.8	Japon	
8 438 307	11 560 544	37.0	3.8	2.2	Corée du Sud	
7 649 781	4 913 748	-35.8	1.7	3.0	Chine	
2 434 153	2 460 796	1.1	38.2	35.9	Taiwan	
1 569 262	1 944 070	23.9	5.8	4.8	Indonésie	
1 012 295	748 631	-26.0	3.2	3.9	Philippines	
919 512	711 697	-22.6	61.8	89.2	Hong Kong	
408 155	515 612	26.3	31.7	22.1	Thaïlande	
2 193 957	479 433	-78.1	2.4	14.0	Inde	
1 029 412	381 199	-63.0	6.2	18.3	Malaisie	
516 759	363 887	-29.6	35.0	60.8	Singapour	
306 247	245 487	-19.8	1.8	5.1	Pakistan	
24 442	163 118	567.4	-	-	Corée du Nord	
357 490	85 307	-76.1	1.9	8.2	Bangladesh	
559	19 986	...	100.0	18.2	Viet-Nam	
11 548	19 202	66.3	64.2	89.6	Sri Lanka	
807	504	-16.9	38.6	23.8	Khmer Rep.-Laos	
42	314	643.9	100.0	100.0	Asie Portugaise	
61 126 895	58 461 114	-4.4	6.7	7.2	Total	
<b>Océanie</b>						
2 773 994	3 812 412	37.4	2.7	3.6	Australie	
396 114	443 658	12.0	4.6	4.6	Nouv.-Zélande	
-	25 542	...	...	1.4	Fidji	
118	503	327.4	71.6	92.2	É.-U.Océanie	
193	162	-16.2	73.4	72.9	Océanie Franc.	
299	95	-68.1	95.7	100.0	Samoa Ouest	
-	21	...	...	-	Vanuatu	
3 170 717	4 282 393	35.1	3.0	3.7	Total	

Table C15

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Foreign Region and Country:  
International Shipping, 1992 and 1993 - Concluded**

Foreign region	Cargo loaded - Fret chargé			Cargo unloaded - Fret déchargé		
	Tonnage			Tonnage		
	1992	1993	Variation	1992	1993	Variation
	t	t	%	t	t	%
<b>Foreign country</b>						
<b>South America</b>						
Brazil	3 346 092	3 990 408	19.3	2 425 374	3 034 075	25.1
Venezuela	697 029	716 293	2.8	2 136 858	1 757 600	-17.7
Colombia	762 291	785 934	3.1	18 114	82 734	356.7
Ecuador	208 051	187 626	-9.8	282	672 182	...
Chile	700 881	668 263	-4.7	107 790	116 693	8.3
Argentina	125 751	122 838	-2.3	64 386	118 052	83.3
Peru	111 695	142 139	27.3	72 395	89 020	23.0
Guyana	4 560	33 651	637.9	41 755	164 467	293.9
Uruguay	18 262	83 585	357.7	675	727	7.8
Paraguay	-	5	...	490	324	-33.9
Total	5 974 614	6 730 741	12.7	4 868 120	6 035 874	24.0
<b>Central America and Antilles</b>						
Mexico	1 613 719	1 796 724	11.3	535 521	805 653	50.4
Jamaica	172 935	148 326	-14.2	720 951	513 416	-28.8
Cuba	389 180	307 077	-21.1	440 263	154 411	-64.9
Neth.-Antilles	4 483	36 977	724.8	492 999	315 587	-36.0
Puerto Rico	352 792	298 729	-15.3	970	34 093	...
Panama	13 854	172 498	...	54 061	96 275	78.1
Trinidad-Tobago	55 387	96 114	73.5	219 876	133 377	-39.3
Virgin Islands	-	-	...	234 837	209 097	-11.0
Bahamas	206 150	15 891	-92.3	180 968	157 182	-13.1
Bermuda	70 688	45 961	-35.0	104 028	105 268	1.2
Dominican Rep.	131 350	109 403	-16.7	3 041	36 722	...
Honduras	27 565	78 530	184.9	15 162	1 312	-91.3
El Salvador	8 261	47 948	480.4	701	1 686	140.5
Costa Rica	25 811	43 875	70.0	1 852	5 124	176.7
Guatemala	53 863	34 525	-35.9	16 528	5 078	-69.3
Barbados	21 037	32 118	52.7	109	-	-100.0
Belize	-	-	...	20 926	27 830	33.0
Haiti	9 677	9 846	1.7	23	23	0.1
French W. Indie	11 977	7 068	-41.0	24	-	-100.0
Leew.-Wind. Is.	130 106	4 436	-96.6	31 144	95	-99.7
Nicaragua	10 426	726	-93.0	26	-	-100.0
Total	3 309 262	3 286 774	-0.7	3 074 010	2 602 229	-15.3
<b>United States</b>						
Great Lakes	10 319 986	12 674 993	22.8	25 347 998	20 761 450	-18.1
Atl & Gulf	18 874 222	21 609 415	14.5	4 340 379	4 414 425	1.7
Pacific	6 208 422	6 946 354	11.9	1 894 992	2 581 778	36.2
Alaska	338 777	368 126	8.7	445 349	217 177	-51.2
Hawaii	114 862	83 256	-27.5	4 695	50 964	985.6
Total	35 856 268	41 682 143	16.2	32 033 413	28 025 794	-12.5
Grand Total	153 819 712	152 150 679	-1.1	69 342 249	72 009 073	3.8

Tableau C15

Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région et pays étrangers:  
transport maritime international, 1992 et 1993 - fin

Cargo handled - Fret manutentionné						Région étrangère
Tonnage			Containerized - Conteneurisé			
1992	1993	Variation	1992	1993		
t	t	%	%	%		
<b>Pays étranger</b>						
<b>Amérique du Sud</b>						
5 771 466	7 024 483	21.7	1.5	1.2	Brésil	
2 833 888	2 473 894	-12.7	1.5	1.7	Vénézuela	
780 405	868 668	11.3	5.6	2.3	Colombie	
208 333	859 807	312.7	4.9	1.2	Equateur	
808 672	784 957	-2.9	2.5	3.7	Chili	
190 137	240 890	26.7	3.2	2.6	Argentine	
184 090	231 158	25.6	8.7	6.5	Pérou	
46 316	198 118	327.8	-	11.0	Guyane	
18 937	84 312	345.2	4.7	2.8	Uruguay	
490	329	-32.9	100.0	100.0	Paraguay	
10 842 734	12 766 615	17.7	2.1	1.8	Total	
<b>Amérique centrale et Antilles</b>						
2 149 240	2 602 376	21.1	1.3	-	Mexique	
893 886	661 742	-26.0	2.7	6.9	Jamaïque	
829 442	461 489	-44.4	2.1	16.9	Cuba	
497 483	352 563	-29.1	-	-	Antilles-Néerl.	
353 762	332 822	-5.9	9.9	11.4	Porto Rico	
67 915	268 774	295.8	1.7	1.8	Panama	
275 263	229 491	-16.6	5.5	7.2	Trinidad-Tobago	
234 837	209 097	-11.0	-	-	Îles Vierges	
387 118	173 074	-55.3	-	-	Îles Bahamas	
174 716	151 229	-13.4	-	-	Bermudes	
134 391	146 125	8.7	11.1	15.5	Rép. Dominicaine	
42 727	79 841	86.9	0.8	2.0	Honduras	
8 962	49 633	453.8	11.4	3.4	Salvador	
27 663	49 000	77.1	8.9	3.1	Costa Rica	
70 391	39 604	-43.7	6.6	19.7	Guatemala	
21 146	32 118	51.9	34.3	17.2	Barbade	
20 926	27 830	33.0	-	-	Belize	
9 700	9 869	1.7	100.0	100.0	Haïti	
12 001	7 068	-41.1	1.2	-	Antilles Franc.	
161 251	4 531	-97.2	-	8.7	Î. Leew.-Wind.	
10 452	726	-93.0	0.3	-	Nicaragua	
6 383 272	5 889 003	-7.7	2.5	4.0	Total	
<b>États-Unis</b>						
35 667 984	33 436 443	-6.3	0.2	0.2	Grands Lacs	
23 214 601	26 023 840	12.1	2.5	2.3	Atl & Golfe	
8 103 414	9 528 132	17.6	1.5	2.7	Pacifique	
784 125	585 302	-25.4	4.2	6.8	Alaska	
119 556	134 220	12.3	-	0.7	Hawaï	
67 889 681	69 707 937	2.7	1.2	1.4	Total	
223 161 961	224 159 752	0.4	5.7	6.1	Grand Total	

Table C16

**Containerized Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Containerization Rate:  
International Shipping, 1992 and 1993**

	Tonnage Containerized - Conteneurisé		Tonnage Not containerized - Non conteneurisé	
	1992	1993	1992	1993
	t	t	t	t
<b>Major containerized commodities</b>				
<b>Loaded:</b>				
Machinery/equip. & misc. cargo	2 070 430	2 032 790	241 375	155 292
Fruits/vegetables and food products	678 928	549 501	490 482	828 036
Lumber and sawn timber	471 152	496 567	5 701 269	5 212 926
Other ores & base metal products	473 649	468 875	2 859 360	3 087 033
Oth. non-metallic mineral products	453 010	446 637	2 326 637	2 116 258
Fodder and feed (incl. soya beans)	378 504	392 740	1 903 827	1 732 772
Woodpulp	476 524	381 359	5 076 564	4 843 654
Meat and fish	321 865	332 221	83 904	67 247
Miscellaneous chemicals	296 001	310 792	3 712 818	3 699 507
Other cereals	313 383	296 911	152 534	253 525
Logs, bolts, and other wood	219 052	292 510	1 356 084	1 139 048
Other paper and paper board	305 268	279 759	558 324	608 141
Newsprint	308 453	242 209	2 833 742	3 070 933
Iron, steel, and alloys	133 014	158 549	1 938 432	1 496 054
Cement and related products	133 698	155 132	1 696 103	2 558 904
Beverages and tobacco	70 567	90 551	1 991	263
Crude animal products (inedible)	65 964	67 127	1 293	1
Corn	34 449	65 851	642 410	819 355
Gypsum	784	44 592	5 208 202	5 584 627
Aluminum ore and basic products	48 191	43 993	445 518	657 134
Other commodities	118 170	241 679	109 217 787	106 829 623
<b>Total</b>	<b>7 371 057</b>	<b>7 390 346</b>	<b>146 448 655</b>	<b>144 760 333</b>
<b>Unloaded:</b>				
Machinery/equip. & misc. cargo	2 667 242	3 134 545	812 374	424 377
Fruits/vegetables and food products	484 817	573 807	988 096	979 745
Miscellaneous chemicals	485 105	547 539	1 076 565	1 324 194
Cement and related products	326 380	368 169	385 501	192 074
Iron, steel, and alloys	286 524	355 285	934 208	1 648 994
Beverages and tobacco	250 874	255 315	25 302	19 744
Other paper and paper board	168 254	222 004	4 230	5 843
Aluminum ore and basic products	38 787	157 174	5 794 956	6 147 424
Other ores & base metal products	125 347	149 444	798 603	921 655
Meat and fish	91 151	120 431	40 617	64 042
Other cereals	89 948	98 130	61 551	43 676
Oth. non-metallic mineral products	33 947	34 852	1 348 500	1 504 162
Fodder and feed (incl. soya beans)	33 947	31 965	594 910	336 252
Dairy products	23 512	30 376	748	56
Logs, bolts, and other wood	25 063	30 111	240 373	102 888
Animal/vegetable oils, fats & waxes	24 505	28 103	35 751	30 397
Newsprint	9 536	10 386	24 514	12 788
Crude animal products (inedible)	11 316	9 887	2	6
Iron ore	49 157	7 111	5 352 501	6 217 970
Lumber and sawn timber	5 329	5 187	36 351	18 126
Other commodities	43 694	18 699	45 512 161	45 826 137
<b>Total</b>	<b>5 274 435</b>	<b>6 188 523</b>	<b>64 067 814</b>	<b>65 820 550</b>

Tableau C16  
 Tonnage conteneurisé chargé et déchargé, tonnage et taux de conteneurisation:  
 Transport maritime international, 1992 et 1993

Tonnage		Rate of Containerization Taux de conteneurisation		Principales marchandises conteneurisées
1992	1993	1992	1993	
t	t	%	%	
2 311 805	2 188 082	89.6	92.9	<b>Chargé:</b> Machinerie/équip./cargaison divers
1 169 409	1 377 537	58.1	39.9	Fruits/légumes & prod. alimentaires
6 172 421	5 709 494	7.6	8.7	Bois de construction et sciage
3 333 009	3 555 908	14.2	13.2	Autres minerais/prod. métalliques
2 779 647	2 562 895	16.3	17.4	Autres prod. minéraux non-métal.
2 282 331	2 125 512	16.6	18.5	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
5 553 089	5 225 012	8.6	7.3	Pâte de bois
405 769	399 468	79.3	83.2	Viandes et poissons
4 008 819	4 010 299	7.4	7.7	Produits chimiques divers
465 916	550 436	67.3	53.9	Autres céréales
1 575 137	1 431 558	13.9	20.4	Billes, billots et autres bois
863 592	887 900	35.3	31.5	Autre papier et carton
3 142 195	3 313 142	9.8	7.3	Papier journal
2 071 446	1 654 603	6.4	9.6	Fer, acier et alliage
1 829 801	2 714 036	7.3	5.7	Ciment et produits connexes
72 558	90 814	97.3	99.7	Boissons et tabacs
67 257	67 129	98.1	100.0	Prod. d'orig. animale (non-comest.)
676 858	885 206	5.1	7.4	Maïs
5 208 986	5 629 219	0.0	0.8	Gypse
493 709	701 126	9.8	6.3	Minerai et produits d'aluminium
109 335 957	107 071 302	0.1	0.2	Autres marchandises
153 819 712	152 150 679	4.8	4.9	Total
3 479 616	3 558 923	76.7	88.1	<b>Déchargé:</b> Machinerie/équip./cargaison divers
1 472 913	1 553 552	32.9	36.9	Fruits/légumes & prod. alimentaires
1 561 670	1 871 734	31.1	29.3	Produits chimiques divers
711 881	560 243	45.8	65.7	Ciment et produits connexes
1 220 732	2 004 279	23.5	17.7	Fer, acier et alliage
276 176	275 059	90.8	92.8	Boissons et tabacs
172 484	227 848	97.5	97.4	Autre papier et carton
5 833 743	6 304 597	0.7	2.5	Minerai et produits d'aluminium
923 950	1 071 098	13.6	14.0	Autres minerais/prod. métalliques
131 768	184 473	69.2	65.3	Viandes et poissons
151 499	141 806	59.4	69.2	Autres céréales
1 382 447	1 539 014	2.5	2.3	Autres prod. minéraux non-métal.
628 858	368 218	5.4	8.7	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
24 260	30 431	96.9	99.8	Produits laitiers
265 436	133 000	9.4	22.6	Billes, billots et autres bois
60 256	58 499	40.7	48.0	Huiles/grasses/cires orig. ani/vég
34 050	23 175	28.0	44.8	Papier journal
11 318	9 893	100.0	99.9	Prod. d'orig. animale (non-comest.)
5 401 658	6 225 081	0.9	0.1	Minerai de fer
41 680	23 313	12.8	22.2	Bois de construction et sciage
45 555 854	45 844 836	0.1	0.0	Autres marchandises
69 342 249	72 009 073	7.6	8.6	Total



**Shipping  
in  
Canada**

**Le transport  
maritime  
au Canada**

**Part II**

**Partie II**

**Financial and  
Operational  
Statistics**

**Statistiques  
financières et  
d'exploitation**





## Chapter II

Canadian-domiciled Marine Carriers,  
1992

## Chapitre II

Transporteurs maritimes domiciliés au  
Canada, 1992

## Introductory Note

The financial and operating statistics in this chapter apply only to Canadian-domiciled marine carriers that generated revenues or expenses of over \$500,000 in 1992.

Three sectors comprise the universe of firms in the marine industry: for-hire; private; and government. Marine transport firms are assigned to a particular sector on the basis of where the majority of the firm's revenue was derived. If "51%" of the business of a particular carrier is associated with private operations and "49%" with for-hire, then this firm would be assigned to the private sector. Therefore a carrier which changes its mix of operations from one year to another could be private one year and for-hire the following year.

Carriers in the survey conduct a variety of activities from the transport of passengers and freight to the towing of barges and log booms, and vessel charters. For clarification of terms or methodological issues, please refer to the **Notes to users** and **Glossary** sections found at the end of this publication.

## Overview

The following summary of Canadian-domiciled marine carriers includes 204 respondents, a decrease of 2 carriers from 1991. In 1992, there were 153 carriers in the for-hire sector, 24 in the government sector, and 27 in the private sector. (See Table 2.1)

Operating revenue for all carriers totalled \$2.5 billion in 1992, a decrease of 8.0% from 1991. Operating expenses were \$3.2 billion, a slight decrease of 3.3%. The drop in operating revenue reported in the for-hire sector, was the major contributor to the decline of the industry's total operating revenue. In 1992, the operating ratio of the for-hire sector was 101 compared with 91 in 1991 and 100 in 1990.

An absence of revenue data for a number of government and private carriers (see below) makes it impossible to calculate the level of profitability for the entire Canadian marine transport industry.

## Introduction

Les statistiques financières et d'exploitation de ce chapitre ne s'appliquent qu'aux transporteurs maritimes domiciliés au Canada ayant généré des recettes ou des dépenses supérieures à \$500,000 en 1992.

L'univers des entreprises opérant au sein de cette industrie sont regroupées selon trois secteurs d'activité: transporteurs pour compte d'autrui (ou commerciaux), pour compte propre (ou privés) et gouvernementaux (ou publics). Les entreprises de transport maritime sont classées selon le pourcentage de leur participation à chaque activité. Ainsi, si "51%" des activités d'un transporteur donné sont associées au transport privé et si "49%" des activités sont associées au transport pour compte d'autrui, toutes les données concernant ce transporteur seront attribuées au "secteur privé". Ainsi, un transporteur dont le ratio d'exploitation change d'une année à l'autre sera classé comme transporteur privé une année et transporteur commercial l'année suivante.

Les transporteurs qui participent à l'enquête exercent des activités différentes, incluant le transport de passagers et de fret, le touage de chalands et d'estacades flottantes et l'affrètement de navires. Pour obtenir une explication des termes ou des méthodes, veuillez consulter les **Notes aux utilisateurs** et le **Glossaire** qui se trouvent à la fin de la publication.

## Aperçu

Les données agrégées suivantes portent sur 204 transporteurs domiciliés au Canada, soit deux de moins qu'en 1991. En 1992, on a dénombré 153 transporteurs pour compte d'autrui, 24 transporteurs publics et 27 transporteurs privés. (Voir tableau 2.1)

Les recettes d'exploitation de l'ensemble des transporteurs ont totalisé \$2.5 milliards en 1992, une baisse de 8.0% par rapport à 1991. Les dépenses d'exploitation se sont chiffrées à \$3.2 milliards, un léger recul de 3.3%. La chute des recettes d'exploitation observée chez les transporteurs pour compte d'autrui a été le facteur qui a le plus contribué à la baisse des recettes d'exploitation totales pour l'ensemble de l'industrie. En 1992, le ratio d'exploitation du secteur pour compte-d'autrui était de 101 comparativement à 91 en 1991 et 100 en 1990.

En raison de l'absence de données sur les recettes d'un certain nombre de transporteurs gouvernementaux et privés, (voir ci-dessous) il est impossible de calculer le niveau de rentabilité pour l'ensemble du secteur canadien du transport maritime.

Sector - Secteur	Revenue - Recettes		Total
	Reported Déclarées	Not reported Non-déclarées	
	Number of carriers - Nombre de transporteurs		
For hire - Pour compte d'autrui	153	0	153
Government - Gouvernement	16	8	24
Private - Privé	20	7	27

For-hire carriers had an operating revenue of \$1.7 billion in 1992 and operating expenses of \$1.7 billion. The minimal profit level recorded in 1992 was comparable with the 1990 results. Operating revenue reported by the government carriers was \$620 million, and operating expenses were \$1.2 billion. Private carriers reported \$264 million in operating revenue and \$391 million in operating expenses.

The main source of operating revenue was domestic services which accounted for a total of \$1.2 billion, a decrease of 8.1% from 1991. Revenue generated from international services was \$880 million, a 4.3% decrease from the previous year. This represents the third consecutive annual decrease in revenue generated from international services.

The operating revenue earned from domestic services was greater in the for-hire and government sectors, while international services are dominant in the private sector. The total operating revenue in the for-hire sector was split between domestic services (\$786 million) and international services (\$736 million). Nearly half of the domestic revenue of for-hire carriers were derived from inland services. Government carriers received \$315 million in domestic services, mainly from the Pacific region.

The revenue earned from domestic services in the private sector was \$81 million, 92.5% of which was generated from the Pacific and Atlantic regions. The private sector revenue from international services represented \$144 million.

The average operating revenue per carrier was \$12.4 million in 1992, a decrease of 7.1% from \$13.4 million reported in 1991.

The Canadian marine industry employed 22,998 persons in 1992, a drop of 2.2% from the 1991 total of 23,520. Vessel crew employees accounted for 61.9% of the total employees. The vessel crew wages represented 28.1% of total vessel operating costs. The average wage per vessel crew was \$44,151 in 1992, compared to \$43,684 in 1991.

The number of vessels operating in the Canadian marine industry totalled 1,646 in 1992, a decrease of 1.4% from 1991. Of the 1,646 vessels 68.6% were operated by the for-hire sector, 16.7% by the government sector and 14.7% by the private sector. The average number of vessels per carrier was 7 in the for-hire sector, 11 in the government sector and 9 in the private sector. The major components of the fleet were tugs and barges (59.1%), ferries and passenger vessels (14%) and tankers (8.6%).

The total value of property and equipment of Canadian marine carriers was \$3.3 billion in 1992, up from \$3.1 billion in 1991. This was the sixth consecutive year of property value increase. The accumulated depreciation increased by 7.3% to reach \$1.4 billion in 1992.

In 1992, Canadian marine carriers transported 32.2 million passengers, down 3.4% from 1991, and 11.9 million vehicles, unchanged from last year. Of the industry total, the government carriers transported 88.3% of the passengers and 94.7% of the vehicles.

En 1992, les transporteurs pour compte d'autrui ont enregistré des recettes d'exploitation de \$1.7 milliard et des dépenses d'exploitation de \$1.7 milliard. Le niveau de profit minimal enregistré en 1992 est conforme aux résultats obtenus en 1990. Les transporteurs publics ont déclaré des recettes d'exploitation de \$620 millions et des dépenses d'exploitation de \$1.2 milliard. Les recettes d'exploitation des transporteurs privés se sont chiffrées à \$264 millions, et les dépenses d'exploitation, à \$391 millions.

Les mouvements intérieurs ont été la principale source de recettes d'exploitation; ils ont représenté \$1.2 milliard, un recul de 8.1% par rapport à 1991. Les recettes générées par les mouvements internationaux se sont chiffrées à \$880 millions, une diminution de 4.3% par rapport à l'année précédente. Il s'agit de la troisième baisse annuelle consécutive au titre des recettes provenant des mouvements internationaux.

Les services de transport maritime intérieur ont été la principale source de recettes pour les transporteurs pour compte d'autrui de même que pour ceux du secteur public; par ailleurs, les mouvements internationaux ont dominé dans le secteur privé. Les recettes d'exploitation totales des transporteurs pour compte d'autrui ont été réparties entre les mouvements intérieurs (\$786 millions) et les mouvements internationaux (\$736 millions). Près de la moitié des recettes des mouvements intérieurs des transporteurs pour compte d'autrui ont été tirées des mouvements en eaux intérieures. Les transporteurs publics ont tiré \$315 millions des services intérieurs, surtout en provenance de la région du Pacifique.

Les recettes provenant de services intérieurs pour les transporteurs privés ont totalisé \$81 millions, dont 92.5% proviennent des régions du Pacifique et de l'Atlantique. Les recettes provenant de services internationaux de ces mêmes transporteurs se sont chiffrées à \$144 millions.

En 1992, les recettes d'exploitation moyennes par transporteur ont été établies à \$12.4 millions, un recul de 7.1% par rapport à \$13.4 millions en 1991.

En 1992, le secteur canadien du transport maritime a employé 22,998 personnes, soit une diminution de 2.2% par rapport à un total de 23,520 personnes en 1991. Les membres d'équipage représentaient 61.9% de l'effectif total. La rémunération des équipages figure pour 28.1% des frais d'exploitation des navires. La rémunération moyenne par membre d'équipage s'élevait à \$44,151 en 1992 par rapport à \$43,684 en 1991.

Le nombre de navires dans le secteur canadien du transport maritime a totalisé 1,646 en 1992, un recul de 1.4% par rapport à 1991. Des 1,646 navires, 68.6% étaient exploités par les transporteurs pour compte d'autrui, 16.7% par les transporteurs publics, et 14.7% par les transporteurs privés. Le nombre moyen de navires par transporteur s'élevait à 7 pour les transporteurs pour compte d'autrui, à 11 pour les transporteurs publics et à 9 pour les transporteurs privés. La flotte se composait surtout de remorqueurs et de chalands (59.1%), de traversiers et de paquebots (14%) et de bateaux-citernes (8.6%).

La valeur totale des biens et du matériel des transporteurs maritimes canadiens s'est chiffrée à \$3.3 milliards en 1992, une hausse par rapport à \$3.1 milliards en 1991. Il s'agit de la sixième croissance annuelle consécutive de la valeur des biens. L'amortissement cumulé a progressé de 7.3% pour atteindre \$1.4 milliard en 1992.

En 1992, les transporteurs maritimes canadiens ont transporté 32.2 millions de passagers, une baisse de 3.4% par rapport à 1991, ainsi que 11.9 millions de véhicules, nombre inchangé par rapport à l'an dernier. Pour l'ensemble du secteur d'activité, les transporteurs publics ont transporté 88.3% des passagers et 94.7% des véhicules.

## Revenue

The operating revenue for all sectors of the Canadian marine industry totalled \$2.5 billion in 1992, down \$221 million from 1991. The overall decrease was the result of the substantial decline in the for-hire sector, down \$269 million from 1991. The for-hire sector accounted for 65.1% of total industry revenue, followed by government carriers with 24.5% and private carriers with 10.4%. Compared to 1991, revenue generated from domestic services decreased by \$104 million (or 8.1%), and the revenue from international services posted a drop of \$40 million (or 4.3%). (See Table 2.2)

The transportation of commodities generated 51.8% of the industry's total operating revenue. International services in the transport of commodities represented 56.1%, while domestic services accounted for 43.9%.

For-hire carriers derived \$935 million (or 56.6%) of their total revenue in 1992 from the transportation of commodities, a slight drop from 1991. Income from charter services accounted for 15.0% of total operating revenue, towing of barges and log booms 12.5% and non-transportation revenue (subsidies, incidental and other) 7.9%. The average operating revenue in the for-hire sector was \$10.8 million in 1992, down from \$12.6 million reported in 1991.

Within the government sector in 1992, 33.0% of total operating revenue was derived from the transport of commodities, down from 34.9% reported in 1991. The second largest component of government marine carrier revenue came in the form of direct subsidies. These amounted to 26.3% of total government revenue, decreasing slightly from 29.7% reported in 1991. In 1992, the average operating revenue for the government sector was \$25.8 million, up from \$23.6 million reported in 1991.

In 1992, 64.7% of the private sector revenue was attributed to the transport of commodities, virtually the same percentage as in 1991. Income from the towing of barges and log booms accounted for 13.4% of the private sector revenue, down from 14.6% reported in 1991. The average operating revenue in the private sector for the year 1992 was \$9.8 million, a slight increase from \$9.3 million reported in 1991.

## Expenses

Canadian marine industry expenses totalled \$3.2 billion in 1992, down 3.3% from 1991. The decline was reflected in all types of operating expenses. Vessel operating costs represented 69.6% of total operating expenses, compared with 69.4% reported in 1991. (See Table 2.3)

The for-hire carriers accounted for 52.0% of the industry's total operating costs. The ratio of their vessel operating expenses over total operating costs was 76.2%, a slight decrease from 1991. The major cost components in the for-hire vessel operating expenses were wages and salaries with 23%, fuel and lubricating oil with 12.1%, maintenance with 10.4%, and purchased transportation with 25.5%. The average operating expense was \$10.9 million per carrier in the for-hire sector during 1992, as compared to the 1991 reported average of \$11.4 million. In the for-hire sector, the average operating cost per vessel was \$1.1 million, virtually unchanged from last year.

## Recettes

Les recettes d'exploitation de l'ensemble des transporteurs maritimes du Canada ont totalisé \$2.5 milliards en 1992, un recul de \$221 millions par rapport à 1991. La baisse globale est attribuable à la chute marquée des recettes des transporteurs pour compte d'autrui qui ont régressé de \$269 millions par rapport à 1991. Ces transporteurs figurent pour 65.1% des recettes totales; viennent ensuite les transporteurs publics avec 24.5% et les transporteurs privés avec 10.4%. Par rapport à 1991, les recettes tirées des mouvements intérieurs ont diminué de \$104 millions (ou 8.1%), et les recettes tirées des mouvements internationaux, de \$40 millions (ou 4.3%). (Voir tableau 2.2)

Le transport des marchandises a représenté 51.8% des recettes d'exploitation totales. En ce qui a trait au transport de marchandises, 56.1% des recettes provenaient de services internationaux et 43.9%, de services intérieur.

Les transporteurs pour compte d'autrui ont généré \$935 millions (ou 56.6%) de leurs recettes totales du transport de marchandises en 1992, une légère baisse par rapport à 1991. Les recettes tirées des services d'affrètement ont représenté 15.0% des recettes d'exploitation totales, le touage de chalands et d'estacades flottantes, 12.5%, et les activités non-liées au transport, (subventions, services auxiliaires et autres) 7.9%. Les recettes d'exploitation moyennes des transporteurs pour compte d'autrui sont de \$10.8 millions en 1992, un recul par rapport à \$12.6 millions en 1991.

En 1992, le transport de marchandises est intervenu pour 33.0% des recettes d'exploitation totales des transporteurs publics, une diminution par rapport à 34.9% en 1991. Les subventions directes ont représenté la deuxième composante des recettes des transporteurs maritimes publics, soit 26.3%. Il s'agit d'une légère baisse par rapport à 29.7% en 1991. En 1992, les recettes d'exploitation moyennes des transporteurs publics se sont chiffrées à \$25.8 millions, un gain par rapport à \$23.6 millions en 1991.

En 1992, le transport des marchandises a figuré pour 64.7% des recettes des transporteurs privés, soit presque le même pourcentage qu'en 1991. Les recettes tirées du touage de chalands et d'estacades flottantes ont représenté 13.4% des recettes de ces transporteurs, une diminution par rapport à 14.6% en 1991. En 1992, les recettes d'exploitation moyennes des transporteurs privés ont totalisé \$9.8 millions, une légère hausse par rapport à \$9.3 millions en 1991.

## Dépenses

Les dépenses d'exploitation de l'ensemble des transporteurs maritimes du Canada se sont chiffrées à \$3.2 milliards en 1992, un recul de 3.3% par rapport à 1991. La baisse a touché tous les types de dépenses d'exploitation. Les frais d'exploitation des navires ont représenté 69.6% des dépenses d'exploitation totales, par rapport à 69.4% en 1991. (Voir tableau 2.3)

Les transporteurs pour compte d'autrui ont figuré pour 52.0% des dépenses d'exploitation totales du secteur. Le ratio des frais d'exploitation des navires aux dépenses d'exploitation totales s'est fixé à 76.2%, une légère baisse par rapport à 1991. Les principaux postes de dépenses pour l'exploitation des navires sont les salaires et les traitements (23%), les combustibles et l'huile de graissage (12.1%), l'entretien (10.4%) et l'achat de services de transport (25.5%). En 1992, les dépenses d'exploitation moyennes par transporteur pour compte d'autrui ont totalisé \$10.9 millions contre \$11.4 millions en 1991. Dans le secteur du transport pour compte d'autrui, les frais d'exploitation moyens par navire se sont élevés à \$1.1 milliard, chiffre pratiquement inchangé par rapport à l'an dernier.

The operating expenses in the government sector represented 35.8% of the total operating costs for the industry. In 1992, the ratio of vessel operating expenses over total costs was 54.7%. This low ratio highlights the fact that for the government sector administrative expenses are significant. The wages paid in the government sector accounted for 47.2% of vessel operating costs. The government sector reported an average operating expense per carrier of \$48.0 million in 1992, compared to \$48.2 million in 1991. The average 1992 operating cost in the government sector was almost four times higher than the one reported in the for-hire sector and three times higher than the private sector. The average operating cost per vessel in the government sector was \$2.3 million, the same as last year.

The private sector's operating expenses were 12.2% of the total operating costs for all sectors. In the private sector, the vessel operating costs were 85.0% of the operating expenses. The major component of vessel operating costs was the purchased transportation expense at 55.8%. In the private sector, wages represented 11.1% of the vessel operating costs. The average operating expenses for 1992 in the private sector was \$14.5 million, slightly lower than \$14.6 million reported in 1991. The average operating cost per vessel in the private sector was \$1.4 million, unchanged from last year.

### Fleet composition

For-hire carriers operated 68.6% of the industry fleet, followed by government carriers at 16.7%, and private carriers at 14.7%. Tugs and barges accounted for 76.5% of the fleet operated by the for-hire sector. Ferry vessels were the major contributor to the government fleet at 50.5%. The major component of the private sector fleet was tugs and barges with 43.4%. The average number of vessels for the for-hire sector was 7.4, while the government sector had 11.5 and the private sector had 9. (See Table 2.4)

In 1992, there was an average of 5.3 crew members per vessel in the for-hire sector. The results for the government and private sectors were 27.1 and 3.2 respectively.

### Property and Equipment

In 1992, the total value of property and equipment of the Canadian marine industry was \$3.3 billion, up 7.0% from 1991. The for-hire sector accounted for 42.4% of the value of property and equipment, the government sector 54.3% and the private sector 3.4%. The for-hire and government sectors held 96.1% of the vessel value. The government sector also accounted for 85.4% of the terminal value. (See Table 2.5)

Collectively, marine carriers accumulated \$1.4 billion in depreciation of property and equipment in 1992, representing 43% of the total value of property and equipment. Depreciated value stood at \$1.9 billion compared to \$1.8 billion in 1991. The for-hire sector was responsible for 37.6% of the depreciated value in 1992, the government sector for 61.1% and the private sector for 1.3%.

The average vessel value was \$1.1 million for the for-hire carriers, \$4.8 million for the government sector and \$426 thousand for the private sector.

Les dépenses d'exploitation des transporteurs publics ont représenté 35.8% des dépenses d'exploitation totales du secteur. En 1992, le ratio des frais d'exploitation des navires aux dépenses totales s'est fixé à 54.7%. La raison pour laquelle le ratio est si bas est que les dépenses d'exploitation sont souvent de nature administrative dans ce secteur. La rémunération versée par les transporteurs publics a représenté 47.2% des frais d'exploitation des navires. Les transporteurs publics ont déclaré des dépenses d'exploitation moyennes de \$48.0 millions en 1992 par rapport à \$48.2 millions en 1991. Les dépenses d'exploitation moyennes des transporteurs publics en 1992 sont presque quatre fois plus élevées que les dépenses déclarées par les transporteurs pour compte d'autrui et trois fois plus élevées que celles déclarées par les transporteurs privés. Les frais d'exploitation moyens par navire chez les transporteurs publics s'élèvent à \$2.3 millions, soit le même montant que l'an dernier.

Les dépenses d'exploitation des transporteurs privés ont représenté 12.2% des dépenses d'exploitation totales du secteur. Chez les transporteurs privés, les frais d'exploitation des navires ont figuré pour 85.0% des dépenses d'exploitation. Le principal poste de dépenses était l'achat de services de transport (55.8%). Chez les transporteurs privés, les salaires ont représenté 11.1% des frais d'exploitation des navires. En 1992, les dépenses d'exploitation moyennes des transporteurs privés ont totalisé \$14.5 millions, une légère baisse par rapport à \$14.6 millions en 1991. Les frais d'exploitation moyens par navire chez les transporteurs privés se sont élevés à \$1.4 million, montant inchangé par rapport à l'an dernier.

### Composition de la flotte

Les transporteurs pour compte d'autrui exploitent 68.6% de la flotte; viennent ensuite les transporteurs publics avec 16.7% et les transporteurs privés avec 14.7%. Les remorqueurs et les chalands représentent 76.5% de la flotte exploitée par les transporteurs pour compte d'autrui. La flotte des transporteurs publics se compose surtout de traversiers (50.5%), tandis que celle des transporteurs privés se compose principalement de remorqueurs et de chalands (43.4%). Le nombre moyen de navires s'élève à 7.4 chez les transporteurs pour compte d'autrui, à 11.5 chez les transporteurs publics et à 9 chez les transporteurs privés. (Voir tableau 2.4)

En 1992, on a dénombré en moyenne 5.3 membres d'équipage par navire chez les transporteurs pour compte d'autrui, 27.1 chez les transporteurs publics et 3.2 chez les transporteurs privés.

### Biens et matériel

En 1992, la valeur totale des biens et du matériel des transporteurs maritimes canadiens s'est chiffrée à \$3.3 milliards, une hausse de 7.0% par rapport à 1991. Les transporteurs pour compte d'autrui sont intervenus pour 42.4% de la valeur des biens et du matériel, les transporteurs publics, 54.3%, et les transporteurs privés, 3.4%. Les transporteurs pour compte d'autrui et les transporteurs publics détenaient 96.1% de la valeur des navires; par ailleurs, les transporteurs publics détenaient également 85.4% de la valeur des terminus. (Voir tableau 2.5)

Ensemble, les transporteurs maritimes ont enregistré un amortissement cumulé de \$1.4 milliard pour les biens et le matériel en 1992, ce qui représente 43% de la valeur totale des biens et du matériel. La valeur amortie des biens et du matériel a été établie à \$1.9 milliard par rapport à \$1.8 milliard en 1991. Les transporteurs pour compte d'autrui ont figuré pour 37.6% de la valeur amortie en 1992, les transporteurs publics, pour 61.1%, et les transporteurs privés, pour 1.3%.

La valeur moyenne d'un navire s'élevait à \$1.1 million chez les transporteurs pour compte d'autrui, à \$4.8 millions chez les transporteurs publics et à \$426,000 chez les transporteurs privés.

Despite owning 14.7% of the total fleet, the private sector claimed ownership of only 3.4% of total value of property and equipment. The government carriers owned 16.7% of the total fleet and accounted for 54.3% of the total value of property and equipment. In many instances, the depreciation of property and equipment used by a private shipping firm is distributed to the ultimate parent. As such, the value and importance of the private sector to the overall Canadian marine carrier industry is likely underestimated.

## Employment

In 1992, Canadian marine carriers employed 22,998 persons, a decrease of 2.2% from 1991. Of the total number of employees, the government carriers accounted for 58.7%, followed by the for-hire sector with 36.6% and the private sector with 4.7%. (See Table 2.6)

The for-hire sector employed 42.2% of the total vessel crew for the industry, up from 41.9% in 1991, and 23.0% of the total industry administration employees. Based on the type of occupation, the major components of the for-hire carriers employees were vessel crew with 71.3% and administration with 15.4%. The average wage for a vessel crew employee in the for-hire sector was \$48,908 in 1992, a 3.7% decrease from 1991 which averaged \$50,767. In 1992, the average number of crew per vessel in the for-hire sector was 5.3, same as in 1991.

The government carriers accounted for 52.4% of vessel crew employees and 74.9% of administration employees. Within the government carriers, vessel crew employees accounted for 55.2% and administration employees for 31.3%. In 1992, the average wage per vessel crew employee was \$39,941, unchanged from 1991. The average number of crew per vessel was 27.1, down from 28.4 in 1991.

The private carriers generated 4.7% of all employment in the marine carrier industry. Vessel crew at 72% was the major type of occupation in the private sector. In 1992, the average wage per vessel crew employee was \$47,773, down slightly from \$48,265 in 1991. The number of crew per vessel was 3.2 in 1992, remaining virtually the same as last year.

## Fuel and Lubricating Oil

Total fuel costs for Canadian marine carriers in 1992 was \$256 million, down 10.2% from 1991, along with a drop in total fuel consumption of 8.5%. Consumption of fuel oil, the most commonly used fuel group, declined 8.6%, while use of gasoline dropped 11.1%. The only increase in consumption of fuel occurred in the lubricants category, with a rise of 6.8%. The rise was due to an increase in the use of the lubricants of 35.5% reported in the province of Ontario. (See Table 2.7)

The average cost of a litre of fuel (all types included) was 14.2 cents in Quebec, followed by Ontario at 17.7 cents, Pacific region at 21.6 cents and Atlantic region at 26.5 cents.

At the industry level, the average fuel consumption per vessel was 861 568 litres and the average fuel cost was \$155,461.

Même s'ils possédaient 14.7% de la flotte de l'ensemble du secteur, les transporteurs privés ont déclaré détenir 3.4% seulement de la valeur totale des biens et du matériel. Les transporteurs publics possédaient 16.7% de la flotte et figuraient pour 54.3% de la valeur totale des biens et du matériel. Il arrive souvent que l'amortissement des biens et du matériel exploités par un transporteur maritime privé soit attribué à la société mère supérieure. Ainsi, la valeur et l'importance des transporteurs privés par rapport à l'ensemble du secteur canadien du transport maritime sont probablement sous-estimées.

## Effectif

En 1992, les transporteurs maritimes canadiens ont employé 22 998 personnes, un recul de 2.2% par rapport à 1991. Les transporteurs publics ont représenté 58.7% de l'effectif total, les transporteurs pour compte d'autrui, 36.6%, et les transporteurs privés, 4.7%. (Voir tableau 2.6)

Les transporteurs pour compte d'autrui ont employé 42.2% du nombre total des membres d'équipage pour l'industrie, un gain par rapport à 41.9% en 1991, et 23.0% du nombre total des employés de l'administration. Selon le type de profession, les principaux postes de dépenses au titre de l'effectif des transporteurs pour compte d'autrui ont été les membres d'équipage avec 71.3% et les employés de l'administration avec 15.4%. En 1992, la rémunération moyenne d'un membre d'équipage était de \$48,908, une diminution de 3.7% par rapport à \$50,767 en 1991. Le nombre moyen de membres d'équipage par navire chez les transporteurs pour compte d'autrui était de 5.3 en 1992 soit le même qu'en 1991.

Les transporteurs publics ont employé 52.4% des membres d'équipage et 74.9% des employés de l'administration. Chez ces transporteurs, les membres d'équipage ont figuré pour 55.2% des dépenses, et les employés de l'administration, pour 31.1%. En 1992, la rémunération moyenne d'un membre d'équipage s'est chiffrée à \$39,941, montant inchangé par rapport à 1991; le nombre moyen de membres d'équipage par navire a été de 27.1, une baisse par rapport à 28.4 en 1991.

Les transporteurs privés ont figuré pour 4.7% de tout l'effectif du secteur canadien du transport maritime. Chez ces transporteurs, les membres d'équipage ont représenté 72% de l'effectif. En 1992, la rémunération moyenne par membre d'équipage s'est chiffrée à \$47,773, une légère baisse par rapport à \$48,265 en 1991. Le nombre de membres d'équipage par navire a été de 3.2 en 1992, soit pratiquement le même nombre que celui enregistré l'an dernier.

## Combustibles et huile de graissage

Les transporteurs maritimes domiciliés au Canada ont dépensé \$256 millions au titre des combustibles en 1992, un recul de 10.2% par rapport à 1991. La consommation totale de combustibles a également chuté de 8.5%. La consommation de mazout, le combustible le plus couramment utilisé, a régressé de 8.6%, tandis que la consommation d'essence a diminué de 11.1%. La seule augmentation quant à la consommation de combustibles a été observée au titre des huiles de graissage (6.8%). L'utilisation accrue (35.5%) des huiles de graissage dans la province de l'Ontario a le plus contribué à la hausse. (Voir tableau 2.7)

Le coût moyen du litre de combustible (tous les types) était de 14.2 cents au Québec, de 17.7 cents en Ontario, de 21.6 cents dans la région du Pacifique et de 26.5 cents dans la région de l'Atlantique.

Au niveau de l'ensemble du secteur, la consommation moyenne de combustible par navire a totalisé 861 568 litres, et le coût moyen du combustible s'est chiffré à \$155,461.

Table 2.1  
**Summary Statistics for Canadian-domiciled  
 Marine Carriers, 1991<sup>r</sup> and 1992<sup>p</sup>**

Tableau 2.1  
**Statistiques sommaires sur les transporteurs  
 maritimes établis au Canada, 1991<sup>r</sup> et 1992<sup>p</sup>**

	For-hire Pour compte d'autrui	Government Gouvernement	Private Pour compte propre	Total 1992 <sup>p</sup>	Total 1991 <sup>r</sup>
<b>Number of carriers - Nombre de transporteurs</b>	<b>153</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>204</b>	<b>206</b>
<b>Water transport revenue - Recettes du transport par eau:</b>					
Domestic services - Services intérieurs:					
Atlantic - Atlantique (\$'000)	169,376	76,133	35,733	281,243	314,372
Inland - Eaux intérieures (\$'000)	355,607	15,962	6,027	377,597	434,600
Pacific - Pacifique (\$'000)	260,843	222,953	39,052	522,847	536,837
International services - Services internationaux (\$'000)	735,909	x	144,045	879,954	919,950
Subsidies - Subventions (\$'000)	23,617	163,152	-	186,769	191,960
Services incidental to water transportation - Services auxiliaires au transport par eau (\$'000)	32,815	21,344 <sup>2</sup>	15,475	69,635	73,213
<b>Total water transportation revenue - Total des recettes du transport par eau (\$'000)</b>	<b>1,578,168</b>	<b>499,545</b>	<b>240,332</b>	<b>2,318,045</b>	<b>2,470,933</b>
Other transportation revenue - Autres recettes du transport (\$'000)	73,543	120,724	23,100	217,367	284,727
<b>Total operating revenue - Total des recettes d'exploitation (\$'000)</b>	<b>1,651,711</b>	<b>620,269</b>	<b>263,432</b>	<b>2,535,413</b>	<b>2,755,660</b>
Vessel operating costs - Frais d'exploitation des navires (\$'000)	1,275,991	630,410	332,848	2,239,249	2,307,629
<b>Total operating costs - Total des frais d'exploitation (\$'000)</b>	<b>1,673,770</b>	<b>1,151,743</b>	<b>391,440</b>	<b>3,216,954</b>	<b>3,326,608</b>
<b>Employment - Emploi:</b>					
Number of vessel crew - Nombre d'équipage	6,002	7,450	775	14,227	14,643
Remuneration - Rémunération (\$'000)	293,548	297,561	37,024	628,132	639,751
Number of other employees - Nombre d'autres employés	2,416	6,054	301	8,771	8,877
Remuneration - Rémunération (\$'000)	86,651	321,965	20,487	429,104	447,280
<b>Number of vessels owned - Nombre de navires possédés</b>	<b>1,129</b>	<b>275</b>	<b>242</b>	<b>1,646</b>	<b>1,670</b>
<b>Property value - Valeur des biens:</b>					
Original cost - Coût initial (\$'000)	1,395,654	1,788,494	111,276	3,295,424	3,078,471
Accumulated depreciation - Amortissement accumulé (\$'000)	689,152	642,481	86,822	1,418,454	1,322,300
Depreciated value - Valeur amortie (\$'000)	706,503	1,146,014	24,453	1,876,970	1,756,171
<b>Fares - Passages:</b>					
Number of passengers - Nombre de passagers	3,750,561	28,408,594 <sup>1</sup>	x	32,159,155	33,274,166
Number of vehicles - Nombre de véhicules	632,352	11,299,518	-	11,931,870	11,872,092

<sup>1</sup> Private carrier passengers have been added to government carrier passengers. - Les passagers des transporteurs pour compte propre ont été additionnés à ceux des transporteurs gouvernementaux.

<sup>2</sup> International services revenue is included with incidental services revenue. - Les recettes des services internationaux sont incluses avec celles des services auxiliaires.

Table 2.2  
**Revenue of Canadian-domiciled Marine Carriers,  
 1991<sup>r</sup> and 1992<sup>p</sup>**

Tableau 2.2  
**Recettes des transporteurs maritimes établis au  
 Canada, 1991<sup>r</sup> et 1992<sup>p</sup>**

	For-hire	Government	Private	Total	Total
	Pour compte d'autrui	Gouvernement	Pour compte propre	1992 <sup>p</sup>	1991 <sup>r</sup>
	\$'000				
<b>Water transport revenue - Recettes du transport par eau:</b>					
Transport of commodities - Transport de marchandises:					
Domestic services - Services intérieurs	934,548	204,828	170,397	1,309,773	1,452,488
International services - Services internationaux	338,856	204,828	31,454	575,138	643,170
	595,692	x	138,943	734,635	809,318
Transport of passengers - Transport of passengers:					
Domestic services - Services intérieurs	29,415	96,393	-	125,808	126,835
International services - Services internationaux	12,090	96,393	-	108,482	107,455
	17,326	x	-	17,326	19,380
Towing - Touage:					
Domestic services - Services intérieurs	206,198	-	35,301	241,499	259,526
International services - Services internationaux	187,866	-	33,204	221,070	237,584
	18,331	-	2,097	20,429	21,943
Bareboat charter to others - Affrètement à coque-nue à autrui:					
Domestic services - Services intérieurs	22,468	-	4,092	26,560	12,857
International services - Services internationaux	12,939	-	2,356	15,296	7,503
	9,529	x	1,735	11,265	5,354
Time charter to others - Affrètement à temps à autrui:					
Domestic services - Services intérieurs	161,558	12,110	813	174,482	162,084
International services - Services internationaux	97,096	12,110	144	109,350	109,562
	64,463	-	669	65,132	52,522
Voyage charter to others - Affrètement au voyage à autrui:					
Domestic services - Services intérieurs	63,966	42	5,323	69,331	79,915
International services - Services internationaux	53,340	42	4,723	58,105	72,850
	10,625	-	600	11,225	7,065
Docking, sightseeing and other - Mise en bassin, excursions et autre:					
Domestic services - Services intérieurs	103,583	1,674	8,931	114,188	112,053
International services - Services internationaux	83,640	1,674	8,931	94,245	107,685
	19,943	-	-	19,943	4,368
Subsidies - Subventions	23,617	163,152	-	186,769	191,960
Services incidental to water transportation - Services auxiliaires au transport par eau	32,815	21,344 <sup>1</sup>	15,475	69,635	73,213
<b>Total water transport revenue - Total des recettes du transport par eau</b>	<b>1,578,168</b>	<b>499,545</b>	<b>240,332</b>	<b>2,318,045</b>	<b>2,470,933</b>
Other transportation revenue - Autres recettes du transport	73,543	120,724	23,100	217,367	284,727
<b>Total operating revenue - Recettes d'exploitation totales</b>	<b>1,651,711</b>	<b>620,269</b>	<b>263,432</b>	<b>2,535,413</b>	<b>2,755,660</b>

<sup>1</sup> International services revenue is included with incidental services revenue. - Les recettes des services internationaux sont incluses avec celles des services auxiliaires.

Table 2.3  
Expenses of Canadian-domiciled Marine  
Carriers, 1991<sup>r</sup> and 1992<sup>p</sup>

Tableau 2.3  
Dépenses des transporteurs maritimes établis au  
Canada, 1991<sup>r</sup> et 1992<sup>p</sup>

	For-hire Pour compte d'autrui	Government Gouvernement	Private Pour compte propre	Total 1992 <sup>p</sup>	Total 1991 <sup>r</sup>
				\$'000	
<b>Vessel operating costs - Frais d'exploitation des navires:</b>					
Vessel crew wages and salaries - Salaires et traitements des équipages	293,548	297,561	37,024	628,132	639,751
Fuel and lubricating oils - Combustible et huiles de graissage	153,897	81,339	20,653	255,889	285,093
Insurance - Assurance	55,219	7,376	5,555	68,150	65,547
Services:					
Agency fees, commissions and brokerage - Droits, commissions et courtage	17,288	126	1,657	19,071	23,588
Berthage and port dues - Frais de mouillage et de port	66,007	688	41,644	108,339	110,157
Pilotage	30,247	110	724	31,081	31,319
Canal tolls - Droits de canal	12,461	143	1,278	13,882	18,689
Vessel maintenance and repairs - Entretien et réparation des navires	133,287	70,471	15,973	219,731	231,606
Depreciation - Amortissement	72,567	33,233	7,126	112,926	107,093
Purchased transport - Transport acheté:					
Bareboat charter - Affrètement coque-nue	19,169	1,133	5,073	25,375	25,542
Time charter - Affrètement à temps	273,967	5,553	50,516	330,036	329,421
Voyage charter - Affrètement au voyage	19,565	38,148	121,478	179,191	189,078
Towage - Touage	5,770	2,086	7,500	15,356	49,264
Other - Autre	7,041	7,310	1,125	15,475	18,949
Victuals - Vivres	13,064	13,813	1,647	28,524	36,639
Other costs - Autres frais	102,893	71,320	13,876	188,089	145,897
<b>Total vessel operating costs - Total des frais d'exploitation des navires</b>	<b>1,275,991</b>	<b>630,410</b>	<b>332,848</b>	<b>2,239,249</b>	<b>2,307,629</b>
Dock and warehouse expenses - Frais des quais et entrepôts	83,927	135,234	24,089	243,249	276,171
Management expenses - Frais d'administration	142,438	343,373	15,526	501,337	515,909
Other transportation expenses - Autres frais de transport	19,097	3,828	229	23,154	27,157
Non-transportation expenses - Autres frais non-liés au transport	152,318	38,899	18,748	209,965	199,761
<b>Total expenditures - Dépenses totales</b>	<b>1,673,770</b>	<b>1,151,743</b>	<b>391,440</b>	<b>3,216,954</b>	<b>3,326,608</b>



Table 2.4  
**Percentage Distribution of Vessels Owned by  
 Canadian-domiciled Marine Carriers, 1992P**

Tableau 2.4  
**Répartition en pourcentage des navires possédés par  
 les transporteurs maritimes établis au Canada, 1992P**

	For-hire	Government	Private	Total
	Pour compte d'autrui	Gouvernement	Pour compte propre	
	%			
Container - Porte-conteneur	0.4	-	-	0.2
Roll-on/Roll-off - Roulier	0.5	0.4	0.8	0.5
Cargo - A cargaison diverse	2.3	3.6	3.7	2.7
Tanker - Bateau-citerne	9.4	-	12.8	8.3
Bulk - Vraquier	1.8	18.5	29.3	8.6
Tug & Barge - Remorqueur et gabare	76.5	1.1	43.4	59.1
Passenger - Paquebot	4.0	1.5	-	3.0
Ferry - Traversier	1.9	50.5	8.7	11.0
Others - Autres	3.3	24.4	1.2	6.5
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>Total number - Nombre total</b>	<b>1,129</b>	<b>275</b>	<b>242</b>	<b>1,646</b>

Table 2.5  
**Value of Property and Equipment by Type of  
 Carrier, 1992P**

Tableau 2.5  
**Valeur des biens et du matériel selon la catégorie de  
 transporteur, 1992P**

	For-hire	Government	Private	Total
	Pour compte d'autrui	Gouvernement	Pour compte propre	
	\$'000			
Vessels and floating equipment - Navires et matériel flottant	1,237,037	1,330,979	103,024	2,671,039
Terminal property and equipment - Biens et matériel de terminus	65,298	396,007	2,393	463,698
Other property and equipment - Autres biens et matériel	76,942	41,830	5,567	124,339
Land - Terrain	16,377	19,679	292	36,348
<b>Total property and equipment - Total des biens et du matériel</b>	<b>1,395,654</b>	<b>1,788,494</b>	<b>111,276</b>	<b>3,295,424</b>
Accumulated depreciation - Amortissement accumulé	689,152	642,481	86,822	1,418,454
<b>Depreciated value - Valeur amortie</b>	<b>706,503</b>	<b>1,146,014</b>	<b>24,453</b>	<b>1,876,970</b>

Table 2.6  
Number of Employees by Region and  
Occupation Group, 1992P

Tableau 2.6  
Nombre d'employés par région et par type d'emploi,  
1992P

	Vessel Crew	Dock and warehouse	Office and adminis- tration	Casual part-time	Other	Total
	Équipage	Quais et entrepôts	Bureau et adminis- tration	Occasion- nel temps- partiel	Autre	
For-hire - Pour compte d'autrui:						
Atlantic - Atlantique	703	52	52	4	-	811
Quebec - Québec	1,473	250	366	118	45	2,252
Ontario	1,834	55	265	43	9	2,206
Pacific - Pacifique	1,992	347	614	90	106	3,149
<b>Total for-hire - Total pour compte d'autrui</b>	<b>6,002</b>	<b>704</b>	<b>1,297</b>	<b>255</b>	<b>160</b>	<b>8,418</b>
Government - Gouvernement:						
Atlantic - Atlantique	1,550	384	465	2	-	2,401
Quebec - Québec	x	x	x	x	x	x
Ontario	2,719	51	3,383	33	4	6,190
Pacific - Pacifique	3,181	680	376	672	4	4,913
<b>Total government - Total gouvernement</b>	<b>7,450</b>	<b>1,115</b>	<b>4,224</b>	<b>707</b>	<b>8</b>	<b>13,504</b>
Private - Pour compte propre:						
Atlantic - Atlantique	240	-	21	-	33	294
Quebec - Québec	113	44	14	-	-	171
Ontario	188	13	25	2	2	230
Pacific - Pacifique	234	75	60	-	12	381
<b>Total private - Total pour compte propre</b>	<b>775</b>	<b>132</b>	<b>120</b>	<b>2</b>	<b>47</b>	<b>1,076</b>
All carriers - Tous les transporteurs:						
Atlantic - Atlantique	2,493	436	538	6	33	3,506
Quebec - Québec	1,586	294	380	118	45	2,423
Ontario	4,741	119	3,673	78	15	8,626
Pacific - Pacifique	5,407	1,102	1,050	762	122	8,443
<b>Total all carriers - Total tous les transporteurs</b>	<b>14,227</b>	<b>1,951</b>	<b>5,641</b>	<b>964</b>	<b>215</b>	<b>22,998</b>

Table 2.7  
Fuel Consumption and Costs by Region, 1992P

Tableau 2.7  
Consommation et coûts du carburant par région, 1992P

	Fuel Oil		Gasoline		Lubrication oil		Other fuel		Total Cost
	Mazout		Essence		Lubrifiants		Autre carburant		Coût total
	'000 l	\$'000	'000 l	\$'000	'000 l	\$'000	'000 l	\$'000	\$'000
Atlantic - Atlantique									
1992P	110 258	27 770	7	5	1 882	1 935	-	-	29 709
1991 <sup>1</sup>	115 208	30 104	13	8	2 032	2 157	-	-	32 269
Quebec - Québec									
1992P	558 442	76 720	51	12	2 213	2 636	-	-	79 368
1991 <sup>1</sup>	609 287	86 350	158	61	2 427	3 142	-	-	89 554
Ontario									
1992P	353 684	57 680	3 351	1 554	6 226	4 474	2 089	995	64 703
1991 <sup>1</sup>	414 820	65 722	3 483	1 610	4 594	4 120	2 004	911	72 363
Pacific - Pacifique									
1992P	377 751	79 575	137	60	2 039	2 453	12	22	82 109
1991 <sup>1</sup>	392 508	87 957	337	172	2 517	2 743	12	36	90 907
<b>Total</b>									
1992P	1 400 134	241 744	3 546	1 632	12 361	11 496	2 100	1 017	255 889
1991 <sup>1</sup>	1 531 824	270 132	3 991	1 852	11 570	12 162	2 016	947	285 093

**Shipping  
in  
Canada**

**Le transport  
maritime  
au Canada**

**Part III**

**Partie III**

**Special  
Study**

**Étude  
spéciale**



## North/South Trade – Transportation trends between Canada and the rest of the Americas

Michel Cloutier – Statistics Canada

## Commerce nord/sud – Tendances du transport entre le Canada et le reste des Amériques

Michel Cloutier – Statistique Canada

### 1.0 Introduction

It is well documented that the United States is Canada's largest trading partner. With NAFTA now in place, trade with the rest of the Americas is expected to gain in importance. Given the recent emphasis on North/South trade it might be reasonable to expect that trade with all regions to the south of Canada is growing. As will be shown in this study this is, in fact, not the case. Growth in North/South trade actually stops at the Mexico/Guatemala border. More details will be given throughout the paper. In addition, two important transportation trends are evident from the data presented here:

- Intermodal transshipments through the U.S., generally combining trucks (in and out of Canada) and vessels at U.S. ports, are taking an ever increasing share of shipments to and from the Americas (Central America, the Caribbean and South America).
- Related to this first trend, there is a significant shift away from the marine mode (direct shipments to and from Canadian ports), to road transport, especially for imports into Canada from Mexico.

#### Data Sources

- <sup>1</sup> *Statistics Canada's International Trade data (\$ value) and Marine International Shipping data (tonnages) are the principal data sources used in this study (sections 2, 3 and 4).*
- <sup>2</sup> *The study by Wardlow, K., Dahm D.: Canadian International Marine Cargo Flows: A Profile of Transshipments through U.S. Ports, 1989-1991, published in the 1993 CTRF Proceedings, was used as the source for tonnage and TEU figures through U.S. ports (section 2.2.1)*
- <sup>3</sup> *Marketing Data for the Canadian Transportation Services Industry – Canada Mexico Trade, 1991, Part III: Estimated Weights in Metric Tonnes for Top Ten Exports and Imports by Region and Mode of Transportation, from External Affairs and International Trade Canada, (June 1993) was used for section 4.1 tonnage estimates.*

The first part of this paper examines trade data to establish trends for North/South trade, presenting the value of trade by region, country, mode of transport and commodity. The second part examines marine transport tonnages to give a more complete picture of transportation flows to Central America, the Caribbean and South America. The third section focuses on Mexico as Canada's dominant trading partner in Latin America, giving tonnages and \$ value.

### 1.0 Introduction

Il est reconnu que les États-Unis sont le principal partenaire commercial du Canada. Avec la mise en œuvre de l'ALÉNA, le commerce avec le reste des Amériques devrait s'intensifier. Vu l'importance récemment accordée au commerce nord-sud, on pourrait croire que le commerce avec toutes les régions situées au sud du Canada s'accroît. Comme le montre la présente étude, ce n'est pas le cas. La croissance du commerce nord-sud s'arrête en fait à la frontière du Mexique/Guatemala. On trouvera plus de détails dans le présent rapport. De plus, les données fournies ici révèlent deux tendances majeures dans le secteur des transports :

- Les transbordements intermodaux via les États-Unis, qui font généralement appel aux camions (en provenance et à destination du Canada) et aux navires dans les ports américains, représentent une part accrue des expéditions en provenance et à destination des Amériques (Amérique centrale, Caraïbes et Amérique du Sud).
- Relativement à cette nouvelle tendance, on observe un abandon du transport maritime (expéditions directes en provenance et à destination des ports canadiens) au profit du transport routier, surtout pour les importations mexicaines à destination du Canada.

#### Sources de données

- <sup>1</sup> *Les données sur le commerce international (valeur en dollars) et sur le transport maritime international de Statistique Canada sont les principales sources de données utilisées dans la présente étude (sections 2, 3 et 4).*
- <sup>2</sup> *Les données sur le tonnage et le nombre d'UEV acheminés par les ports américains (section 2.2.1) sont tirées de l'étude de K. Wardlow et D. Dahm intitulée Canadian International Marine Cargo Flows: A Profile of Transshipments through U.S. Ports, 1989-1991 et publiée dans les actes de la réunion du GRTC de 1993.*
- <sup>3</sup> *Les estimations sur le tonnage (section 4.1) proviennent de Marketing Data for the Canadian Transportation Services Industry – Canada Mexico Trade, 1991, Part III: Estimated Weights in Metric Tonnes for Top Ten Exports and Imports by Region and Mode of Transportation, Affaires extérieures et Commerce international Canada (juin 1993).*

Dans la première partie du rapport, on examine les données sur le commerce afin de cerner les tendances du commerce nord-sud et on présente la valeur des échanges selon la région, le pays, le mode de transport et la marchandise. Dans la deuxième partie, on se penche sur le tonnage du fret maritime afin de fournir un aperçu plus détaillé des flux vers l'Amérique centrale, les Caraïbes et l'Amérique du Sud. Dans la troisième partie, on s'intéresse au Mexique en tant que principal partenaire commercial du Canada en Amérique latine et on présente les données selon le tonnage et la valeur en dollars.

## 2.0 Canada's Trade with the Americas

Canada's trading relationships with other countries in the Americas is characterized by a number of key considerations. These include our resource based economy, our geographic proximity to each market and the varying demand for products depending on market conditions. These factors have resulted in very uneven trading patterns with various regions in the Americas, with the exception of trade with the United States and Mexico. Exports to these countries have grown substantially while increasing only marginally to the rest of the Americas. Imports from Mexico have also made significant advances, whereas the U.S. share of Canada's imports has diminished somewhat.

### Data Limitations

- 1 The Mode of Transport (MOT) is not always available on export documents and is sometimes imputed. As stated in the text the MOT only reflects the mode for part of the trip (usually the MOT at the Canadian border crossing).
- 2 There is some undercoverage of Exports to Mexico and other countries in the Americas. This may therefore cause an under estimation of the growth of North/South trade, especially since 1990, when changes in Customs procedures were implemented due to the Canada/U.S. data exchange.

Although this paper will not focus on trade with the U.S., this country remains Canada's major trading partner, with 65.2% of total imports in 1992 and 77.3% of total exports in 1992. The following sections will outline in greater detail the trading patterns with each of the other regions in the Americas.

### 2.1 Trade by region - 1984 to 1992

Between 1984 and 1992 exports to the Americas (South America, Central America and the Caribbean)<sup>1</sup> increased slightly from \$3.1 billion to \$3.3 billion (up 6.5%). Imports showed a more substantial increase of 16.5%, going from \$4.7 billion to \$5.5 billion in the same period (see Figure 3.1).

## 2.0 Commerce entre le Canada et les Amériques

Les échanges commerciaux entre le Canada et d'autres pays des Amériques se caractérisent par un certain nombre de facteurs clés, à savoir notre économie fondée sur les ressources, la proximité géographique de chaque marché et la variation de la demande de produits en fonction des conditions du marché. Ces facteurs ont amené des tendances très variées au niveau du commerce avec diverses régions des Amériques, à l'exception du commerce avec les États-Unis et le Mexique. Les exportations vers ces pays se sont accrues considérablement, tandis qu'elles n'ont augmenté que légèrement vers les autres régions des Amériques. Les importations en provenance du Mexique ont également progressé considérablement, tandis que la part des États-Unis au titre des importations canadiennes a quelque peu diminué.

### Limites des données

- 1 Le mode de transport (MDT) ne figure pas toujours sur les documents d'exportation et est parfois imputé. Tel qu'il est mentionné dans le texte, le MDT ne s'applique qu'au mode utilisé pour une partie du voyage (habituellement le MDT à la frontière canadienne).
- 2 On observe un sous-dénombrement des exportations vers le Mexique et d'autres pays des Amériques. Il peut en résulter une sous-estimation de la croissance du commerce nord-sud, surtout depuis 1990 lorsque des modifications aux procédures douanières ont été mises en application en vertu de l'échange de données entre le Canada et les États-Unis.



Bien que le rapport ne porte pas particulièrement sur le commerce avec les États-Unis, ce pays demeure le principal partenaire commercial du Canada, figurant pour 65.2% des importations totales et 77.3% des exportations totales en 1992. Dans les sections suivantes, on trouve plus de détails sur les tendances du commerce avec chacune des autres régions des Amériques.

### 2.1 Commerce selon la région, 1984-1992

De 1984 à 1992, les exportations vers les Amériques (Amérique centrale, Caraïbes et Amérique du Sud)<sup>1</sup> ont progressé légèrement pour passer de \$3.1 milliards à \$3.3 milliards (une hausse de 6.5%). Les importations ont affiché une hausse plus importante de 16.5%, passant ainsi de \$4.7 milliards à \$5.5 milliards au cours de la même période (voir figure 3.1).

Figure 3.1

### Canadian Imports and Exports with the Americas

-  Imports
-  Exports

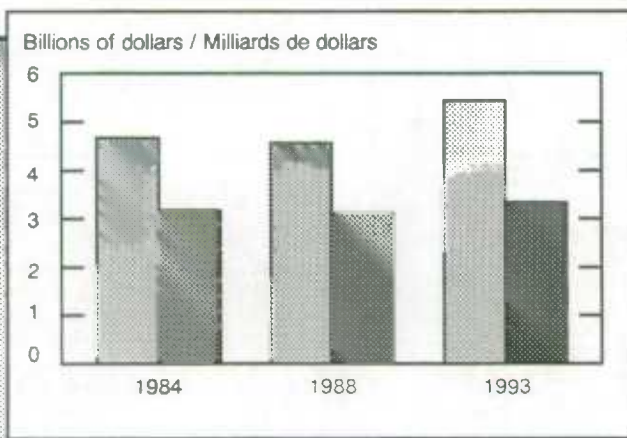


Figure 3.1

### Importations et exportations canadiennes avec les Amériques

-  Importations
-  Exportations

Despite this apparent overall growth, trade has been uneven by region from 1984 to 1992. The strong growth of imports from Central America and the Caribbean has offset a substantial drop in imports from South America. Reversing this pattern a moderate increase in exports to South America made up for a slight drop in exports to Central America and the Caribbean. (see Table 3.1).

In terms of percentage of total trade with Canada, the regions have actually diminished in importance. The Americas accounted for only 2.1% of Canada's exports in 1992, down from 2.8% in 1984, while only 3.7% of our imports in 1992 came from the same region, down from 4.9% in 1984. Only Mexico has increased its share of trade, keeping Central America's share relatively stable. Canadian exports to Mexico were up to 0.5% of total exports in 1992 and imports from Mexico reached 1.9% of total imports in the same year. In the Caribbean, Cuba and Jamaica are Canada's most important trading partners although they play a much smaller role as compared with Mexico.

On the other hand, South America's share of imports into Canada dropped significantly going from 2.6% of total imports in 1984 to 1.2% in 1992. Imports from Venezuela have dropped from \$1.2 billion in 1984 to \$335 million in 1992, but the country still remains the second most important origin in South America. Taking the first place, imports from Brazil were double those from Venezuela in 1992, completely reversing the situation from 1984. Exports to South America in 1992 went mostly to Brazil, Venezuela, Colombia, Chile and Argentina, in order of importance. All of these countries except for Brazil, have made gains since 1984, creating a much more even distribution with less reliance on exports to Brazil as compared to 1984.

Malgré cette croissance globale apparente, le niveau des échanges commerciaux selon la région a varié de 1984 à 1992. La forte augmentation des importations en provenance de l'Amérique centrale et des Caraïbes a compensé la baisse considérable des importations en provenance de l'Amérique du Sud. On a par ailleurs observé un renversement de cette tendance, une hausse modérée des exportations vers l'Amérique du Sud ayant atténué une légère diminution des exportations vers l'Amérique centrale et les Caraïbes (voir tableau 3.1).

Les régions ont en fait affiché une baisse en ce qui a trait au pourcentage du commerce total avec le Canada. Les Amériques ont représenté 2.1% seulement des exportations du Canada en 1992, un recul par rapport à 2.8% en 1984; par ailleurs, 3.7% seulement des importations du Canada provenaient de la même région en 1992, une baisse par rapport à 4.9% en 1984. Seul le Mexique a accru sa part du commerce, la part de l'Amérique centrale étant ainsi demeurée relativement stable. Les exportations canadiennes vers le Mexique ont figuré pour 0.5% des exportations totales en 1992, et les importations en provenance du Mexique ont représenté 1.9% des importations totales la même année. Dans la région des Caraïbes, Cuba et la Jamaïque sont les plus importants partenaires commerciaux du Canada, bien qu'ils jouent un rôle beaucoup moins prépondérant par rapport au Mexique.

Par contre, la part des importations de l'Amérique du Sud vers le Canada a chuté considérablement, passant de 2.6% des importations totales en 1984 à 1.2% en 1992. Les importations en provenance du Venezuela ont régressé pour passer de \$1.2 milliard en 1984 à \$335 millions en 1992, mais le pays demeure le deuxième pays d'origine des importations en Amérique du Sud. Le Brésil occupe le premier rang, les importations en provenance de ce pays ayant représenté le double de celles du Venezuela en 1992. On observe donc un renversement total de la situation par rapport à 1984. En 1992, les exportations vers l'Amérique du Sud étaient surtout destinées, en ordre d'importance, au Brésil, au Venezuela, à la Colombie, au Chili et à l'Argentine. Tous ces pays, à l'exception du Brésil, ont enregistré des gains depuis 1984, créant ainsi une répartition plus équitable et réduisant ainsi la subordination aux exportations vers le Brésil comparativement à 1984.

Table 3.1  
Trade by Country, 1984, 1988 and 1992

Tableau 3.1  
Commerce selon le pays, 1984, 1988 et 1992

Country - Pays	Imports			Exports		
	Importations			Exportations		
	1984	1988	1992	1984	1988	1992
	\$'000,000					
<b>Central America and Caribbean - Amérique centrale et Caraïbes:</b>						
Mexico - Mexique	1,432	1,327	2,780	356	500	790
Cuba	62	87	256	339	230	122
Jamaica - Jamaïque	137	150	174	73	131	73
Costa Rica	37	50	132	21	29	25
Dominican Republic - République dominicaine	31	36	33	32	60	70
Others - Autres	545	589	270	650	663	370
<b>Sub-total - Sous-total</b>	<b>2,244</b>	<b>2,239</b>	<b>3,646</b>	<b>1,471</b>	<b>1,613</b>	<b>1,450</b>
<b>South America - Amérique du sud:</b>						
Brazil - Brésil	678	1,192	721	798	521	642
Venezuela	1,207	459	335	291	392	536
Colombia - Colombie	109	138	151	218	250	240
Chile - Chili	121	160	203	81	141	156
Argentina - Argentine	92	123	112	93	62	116
Others - Autres	241	222	299	189	138	207
<b>Sub-total - Sous-total</b>	<b>2,448</b>	<b>2,294</b>	<b>1,821</b>	<b>1,670</b>	<b>1,504</b>	<b>1,896</b>
<b>Americas total - Total Amériques</b>	<b>4,692</b>	<b>4,533</b>	<b>5,467</b>	<b>3,141</b>	<b>3,117</b>	<b>3,346</b>
United States - États-Unis	66,466	86,020	96,514	84,928	100,851	125,683
<b>Total Trade - Commerce total</b>	<b>95,459</b>	<b>131,171</b>	<b>147,994</b>	<b>112,383</b>	<b>138,498</b>	<b>162,596</b>

Canada's trade balance with the Americas as a whole has historically been in a deficit position. This deficit has increased due to the surge of imports from Mexico. The deficit with South America has however recently been reversed with slightly more Canadian exports to the region than imports in 1992. This change is due mostly to a drop of imports from Venezuela rather than an increase in exports from Canada to Venezuela over the period of 1984 to 1992.

## 2.2 Intermodal transshipments through the U.S

Before giving details by mode of transport (MOT), it is important to note that trade statistics show the MOT at the point of exit from Canada for exports and at the clearance point in Canada for imports (including inland clearance). This explains why there are road and rail shipments to and from the Caribbean and South America. In fact it can be assumed that many if not most of these shipments are actually intermodal movements with transfers to/from the marine or air modes. It is likely that most of these connections are made in the United States. In addition, because imports can be cleared inland by road or rail, marine and air shipments are also understated (see also data limitations).

### 2.2.1 Transshipped tonnages and TEUs

Studies of transshipments through U.S. ports have documented the extent of these transshipments in terms of tonnage<sup>2</sup>. In 1991, 56% of total Canadian imports transshipped through U.S. Gulf Coast ports originated in the Americas, while 43% of transshipped Canadian exports flowing through U.S. Gulf Coast ports were headed for the Americas. For U.S. East coast ports the equivalent percentages were 26% for imports and 34% for exports (see Table 3.2). Brazil, Chile, Argentina, Venezuela, Guyana, Trinidad, Nicaragua, Panama, Honduras and Costa Rica all contribute to transshipped cargoes moving through U.S. ports.

Table 3.2

### Canadian Trade Transshipped Through United States Ports, 1991

	U.S. East Coast		U.S. Gulf Coast	
	Côte est des É.-U.		Côte du golfe des É.-U.	
	t	TEUs	t	TEUs
		UEVs		UEVs
<b>Imports - Importations</b>				
Region of origin - Région d'origine:				
Central America and Caribbean - Amérique centrale et Caraïbes	19 566	1,897	6 419	711
South America - Amériques du sud	116 664	8,034	11 270	68
Others - Autres	388 724	31,537	14 253	825
<b>Total</b>	<b>524 954</b>	<b>41,468</b>	<b>31 942</b>	<b>1,604</b>
<b>Exports - Exportations</b>				
Region of destination - Région de destination:				
Central America and Caribbean - Amérique centrale et Caraïbes	121 115	11,598	36 054	863
South America - Amériques du sud	91 652	7,263	128 084	125
Others - Autres	417 955	23,370	214 133	791
<b>Total</b>	<b>630 722</b>	<b>42,231</b>	<b>378 271</b>	<b>1,779</b>

Le solde du commerce du Canada avec les Amériques a toujours été déficitaire. Le déficit s'est accru en raison d'un rebondissement des importations en provenance du Mexique. Toutefois, le déficit du commerce avec l'Amérique du Sud a récemment été renversé, les exportations canadiennes vers cette région ayant dépassé quelque peu les importations en 1992. Ce renversement est surtout attribuable à un recul des importations en provenance du Venezuela plutôt qu'à une progression des exportations canadiennes vers ce pays au cours de la période 1984-1992.

## 2.2 Transbordements intermodaux via les États-Unis

Avant de fournir plus de données détaillées selon le mode de transport (MDT), il importe de noter que dans les statistiques sur le commerce, on fournit le MDT au point de sortie des exportations au Canada et au point de dédouanement des importations au Canada (y compris le point de dédouanement intérieur). Cela explique pourquoi il existe des expéditions routières et ferroviaires en provenance et à destination des Caraïbes et de l'Amérique du Sud. En fait, on peut supposer qu'un bon nombre, sinon la plupart, de ces expéditions sont en réalité des mouvements intermodaux comportant des transferts par voie maritime ou aérienne. La plupart de ces liaisons sont probablement effectuées via les États-Unis. De plus, comme les importations peuvent être dédouanées à l'intérieur par voie routière ou ferroviaire, il y a également sous-estimation des expéditions maritimes et aériennes (voir Limites des données).

### 2.2.1 Tonnage des marchandises transbordées et UEV

Les études sur les transbordements effectués via les ports américains révèlent l'ampleur de ces transbordements relativement au tonnage<sup>2</sup>. En 1991, 56% des importations canadiennes transbordées via les ports Américains de la côte du golfe du Mexique provenaient des Amériques, tandis que 43% des exportations canadiennes transbordées via les mêmes ports étaient destinées aux Amériques. Les pourcentages correspondants pour les ports de la côte est des États-Unis sont 26% pour les importations et 34% pour les exportations (voir tableau 3.2). Le Brésil, le Chili, l'Argentine, le Venezuela, la Guyane, Trinité, le Nicaragua, le Panama, le Honduras et le Costa Rica contribuent tous aux transbordements de marchandises via les ports américains.

Tableau 3.2

### Marchandises canadiennes transbordées via les ports des États-Unis, 1991

	U.S. East Coast		U.S. Gulf Coast	
	Côte est des É.-U.		Côte du golfe des É.-U.	
	t	TEUs	t	TEUs
		UEVs		UEVs
<b>Imports - Importations</b>				
Region of origin - Région d'origine:				
Central America and Caribbean - Amérique centrale et Caraïbes	19 566	1,897	6 419	711
South America - Amériques du sud	116 664	8,034	11 270	68
Others - Autres	388 724	31,537	14 253	825
<b>Total</b>	<b>524 954</b>	<b>41,468</b>	<b>31 942</b>	<b>1,604</b>
<b>Exports - Exportations</b>				
Region of destination - Région de destination:				
Central America and Caribbean - Amérique centrale et Caraïbes	121 115	11,598	36 054	863
South America - Amériques du sud	91 652	7,263	128 084	125
Others - Autres	417 955	23,370	214 133	791
<b>Total</b>	<b>630 722</b>	<b>42,231</b>	<b>378 271</b>	<b>1,779</b>



Obviously, much of this cargo either arrives in Canada or leaves the country by road or rail, before interlining with the marine mode at U.S. ports. In fact, a great deal of containerized cargo uses the U.S. connection. Proportions of containers as measured by TEUs, transhipped through U.S. ports, show a similar distribution to the cargo tonnages noted above. Over the last few years there has been significant growth in the amount of cargo to and from the Americas, through U.S. ports. This explains the emergence of road transport at the Canadian end of the movement, as will be shown using trade data by MOT. This trend in transportation arrangements is not surprising given the geographic proximity of U.S. ports to the Caribbean and South America and the greater emphasis on timely deliveries.

### 2.2.2 Imports by Country of Origin vs Country of Consignment/Export

Imports are usually attributed to the country of origin of the goods but can also be assigned to the country of consignment/export (which is the last country before arriving in Canada). Tabulations showing the difference between these two concepts, measured in dollars, show a significant difference for imports from the Americas. In 1992, 28.7% of all imports from South America arrived in Canada through another country while for Central America and the Caribbean this was 18.1%. South America has shown a dramatic increase since 1988 when it had only 16.0% of its imports transhipped. Central America and the Caribbean were slightly higher in 1988 at 20.4%.

These figures corroborate the evidence presented earlier, in terms of tonnage, showing a significant amount of transshipment through other countries for imports, especially for those coming from South America. In most cases these would pass through the United States although some cargo is probably also transhipped through other Latin American countries before going through the U.S.. This fact is once again supported by the data by MOT which shows large amounts of imports by rail and road from the Americas. Mexico, Brazil, Chile and Ecuador are the predominant countries for these transshipments as measured by the \$ value of imports (see Table 3.3).

### 2.3 Exports by Mode of Transport (MOT)<sup>3</sup>

Exports to the Americas leaving directly from Canada are predominantly transported by the marine mode, since most of Canada's exports are bulk commodities best suited to this mode. In terms of \$ value of trade in 1992, water transport dominates for most of our major trading partners except Mexico, where road transport was more important. The marine mode has lost some ground to road and air transport dropping its share of total exports from 63.1% in 1988 to 54.0% in 1992. (see Figure 3.2).

While rail transport remained relatively constant over the same period (3.7% in 1992), road and air shipments increased from 22.9% and 9.9% respectively in 1988 to 29.6% and 12.8% in 1992. This underlines the apparent need for faster transit times for certain cargoes, to meet competitive pressures and just in time manufacturing deadlines, as well as a change in the commodity mix.

Évidemment, la plus grande part de ces marchandises arrivent au Canada ou en sortent par la route ou par chemin de fer avant d'être transférées au mode maritime dans les ports américains. En fait, une grande quantité de marchandises conteneurisées sont transbordées via les États-Unis. La répartition du nombre de conteneurs (mesuré par le nombre d'UEV) qui sont transbordés via les ports américains est semblable à celle du tonnage des marchandises mentionné auparavant. Au cours des quelques dernières années, on a observé une croissance considérable du fret en provenance et à destination des Amériques via les ports américains. Cela explique la prédominance du mode de transport routier en territoire canadien, comme le montrent les données sur le commerce selon le MDT. Cette constante des ententes relatives aux transports n'a rien de surprenant vu la proximité géographique des ports américains par rapport aux Caraïbes et à l'Amérique du Sud et l'importance accrue accordée aux délais de livraison.

### 2.2.2 Importations selon le pays d'origine et le pays de consignment/d'exportation

Les importations sont généralement attribuées au pays d'origine des marchandises, mais peuvent également l'être au pays de consignment/d'exportation (soit le dernier pays avant l'entrée des marchandises au Canada). Les totalisations montrent la différence entre ces deux concepts (mesurée en dollars) et révèlent un écart considérable au niveau des importations en provenance des Amériques. En 1992, 28.7% des importations en provenance de l'Amérique du Sud sont entrées au Canada via un autre pays; le pourcentage est de 18.1% pour l'Amérique centrale et les Caraïbes. L'Amérique du Sud a enregistré une croissance importante depuis 1988 alors que 16.0% seulement de ses importations étaient transbordées. L'Amérique centrale et les Caraïbes affichaient alors un pourcentage légèrement plus élevé (20.4%).

Ces chiffres viennent étayer les données fournies précédemment sur le tonnage qui présentaient un nombre élevé de transbordements via d'autres pays en ce qui a trait aux importations, plus particulièrement celles en provenance de l'Amérique du Sud. Dans la plupart des cas, celles-ci étaient acheminées via les États-Unis, bien qu'une certaine partie des marchandises soient probablement aussi transbordées via d'autres pays d'Amérique latine avant de passer par les États-Unis. Ce fait est à nouveau étayé par les données selon le MDT qui présentent des volumes élevés d'importations par chemin de fer et par route en provenance des Amériques. Le Mexique, le Brésil, le Chili et l'Équateur sont les principaux pays pour ces transbordements tel que mesurés par la valeur en dollars des importations (voir tableau 3.3).

### 2.3 Exportations selon le mode de transport (MDT)<sup>3</sup>

Les exportations qui proviennent directement du Canada et qui sont destinées aux Amériques sont principalement acheminées par les transporteurs maritimes, car la plupart des exportations du Canada sont des marchandises en vrac qui se prêtent bien à ce mode de transport. En 1992, au point de vue de la valeur du commerce, le transport maritime a occupé le premier rang pour la plupart de nos principaux partenaires commerciaux, à l'exception du Mexique où le transport routier a dominé. Le transport maritime a perdu du terrain au profit des transports routier et aérien, sa part des exportations totales ayant chuté pour passer de 63.1% en 1988 à 54.0% en 1992 (voir figure 3.2).

Bien que les expéditions ferroviaires soient demeurées relativement stables au cours de la même période (3.7% en 1992), les expéditions routières et aériennes ont progressé pour passer de 22.9% et de 9.9% respectivement en 1988 à 29.6% et à 12.8% en 1992. Cela fait ressortir la nécessité évidente d'accélérer la période de transit pour certaines marchandises afin de relever les défis de la concurrence et respecter les délais de production au moment adéquat d'une part, ainsi qu'un changement de la distribution des marchandises d'autre part.

Table 3.3

**A Comparison of Imports by Country of Origin and Country of Consignment/Export, 1988 and 1992**

Tableau 3.3

**Comparaisons des importations selon le pays d'origine et le pays de consignment/d'exportation, 1988 et 1992**

	Country of Origin		Country of Consignment/Export		Transshipments	
	Pays d'origine		Pays de consignment/d'exportation		Transbordements	
	1988	1992	1988	1992	1988	1992
	\$'000,000					
<b>Central America and Caribbean - Amérique centrale et Caraïbes</b>						
Mexico - Mexique	1,327	2,780	918	2,232	409	548
Cuba	87	256	87	257	0	(1)
Jamaica - Jamaïque	150	174	153	173	(3)	1
Dominican Republic - République dominicaine	36	33	26	21	10	12
Nicaragua	64	32	66	31	(2)	1
Honduras	27	22	2	10	25	12
Others- Autres	548	349	529	243	19	106
<b>Sub-total - Sous-total</b>	<b>2,239</b>	<b>3,646</b>	<b>1,781</b>	<b>2,967</b>	<b>458</b>	<b>679</b>
<b>South America - Amérique du sud:</b>						
Brazil - Brésil	1,192	721	1,036	507	156	214
Venezuela	459	335	452	335	7	0
Chile - Chili	160	203	82	79	78	124
Columbia - Colombie	138	151	92	83	46	68
Argentina - Argentine	123	112	115	82	8	30
Ecuador - Équateur	85	108	16	22	69	86
Peru - Pérou	85	95	76	92	9	3
Others- Autres	52	96	52	60	0	36
<b>Sub-total - Sous-total</b>	<b>2,294</b>	<b>1,821</b>	<b>1,921</b>	<b>1,260</b>	<b>373</b>	<b>561</b>
<b>Total</b>	<b>4,533</b>	<b>5,467</b>	<b>3,702</b>	<b>4,227</b>	<b>831</b>	<b>1,240</b>

Figure 3.2

**Trade with the Americas by Mode of Transports, 1992**

Imports  
Exports

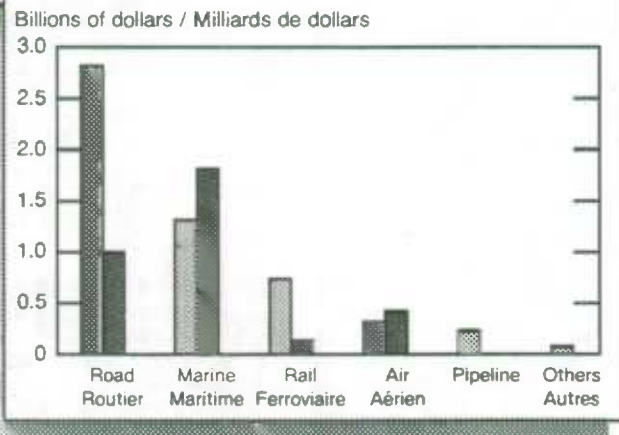


Figure 3.2

**Commerce avec les Amériques par mode de transport, 1992**

Importations  
Exportations

By region a similar picture emerges, with marine as the most important mode everywhere except in Central America where road transport had a 43.3% share of exports to that region. Mexico dominated in Central America with all modes showing significant export activity in 1992. In South America almost half of all marine shipments from Canada went to Brazil (\$506 million). The top commodity exported to South America, by the marine mode, was cereals (including wheat)<sup>4</sup>, followed by paper and paper board, mineral fuels and coal. For exports by road in 1992, automobiles, trucks and parts led the way, followed by electrical machinery, machinery and mechanical appliances.

## 2.4 Imports by Mode of Transport (MOT)

The 1992 imports from the Americas were dominated by road transport, with 51.3% of the total, followed by marine transport at 23.8% and rail transport third with 13.7%. There has been a significant shift of about 15% away from the marine mode to road transport since 1988, when marine was first with 38.2% and road had 37.6% of imports. The switch from marine to road may reflect a number of different considerations. The shift in countries, with a larger share going to Mexico, as well as a move away from certain bulk commodities, to cargoes which are more time sensitive, are the main contributors. Both of these factors tend to favour road transport.

In addition as shown earlier shippers have increasingly chosen different transportation arrangements preferring to go through U.S. ports instead of Canadian ones. This would show up as a shift away from marine towards road transport, since the Canadian leg of the journey is done by truck even though the marine mode is used for part of the voyage to and from the U.S. Finally, air shipments accounted for 5.9% of imports while 4.1% was by pipeline, in 1992 (see Table 3.4).

In 1992, almost \$2 billion of imports (65.4%) from Central America were transported by road, with \$1.8 billion of that coming from Mexico. Next was rail with 21.7% which was almost all from Mexico (\$649 million). Not surprisingly, in the Caribbean, marine is the most important mode with 76.9% of all imports. As for South American imports, the transport mode at the Canadian point of clearance, is more equally shared between road (40.7%) and marine (39.2%) with air shipments in 3rd place at 9.4%. The top 4 commodities imported from the Americas accounted for 51.6% of all imports from the three regions in 1992. As well, Mexico holds six of the top ten commodity imports into Canada by MOT and country.

À l'échelle régionale, on observe une situation semblable, le transport maritime occupant le premier rang sauf en Amérique centrale où le transport routier représente une part de 43,3% des exportations vers cette région. Le Mexique a dominé en Amérique centrale, tous les modes de transport ayant affiché un niveau d'activité élevé au titre des exportations en 1992. En Amérique du Sud, la moitié des expéditions maritimes en provenance du Canada étaient destinées au Brésil (\$506 millions). La principale marchandise exportée par mer vers l'Amérique du Sud était les céréales (y compris le blé)<sup>4</sup>, suivies du papier et du carton, des combustibles minéraux et du charbon. Au titre des exportations acheminées par camions en 1992, les automobiles, les camions et les pièces ont dominé, suivis des machines électriques, des machines et des engins mécaniques.

## 2.4 Importations selon le mode transport (MDT)

Le transport routier a dominé au titre des importations en provenance des Amériques en 1992, avec 51,3% du total. Viennent ensuite le transport maritime avec 23,8% et le transport ferroviaire avec 13,7%. Le transport maritime a perdu environ 15% de cette activité au profit du transport routier depuis 1988; le transport maritime acheminait alors 38,2% des importations et le transport routier, 37,6%. Ce passage du transport maritime au transport routier peut être attribuable à différents facteurs. On a observé un renversement au niveau des pays, le Mexique figurant pour une plus large part des importations, ainsi que l'abandon de certaines marchandises en vrac au profit de marchandises à délais de livraison plus critiques. En raison de ces deux facteurs, on favorise le transport routier.

De plus, comme nous l'avons déjà mentionné, les expéditeurs tendent de plus en plus à choisir des ententes de transport différentes, préférant ainsi passer par les ports américains au lieu des ports canadiens. Cela se traduirait par l'abandon du mode maritime au profit du mode routier, puisque le segment canadien du voyage est effectué par camions même si le mode maritime est utilisé pour une partie du voyage en provenance et à destination des États-Unis. Enfin, en 1992, les expéditions aériennes ont représenté 5,9% des importations, tandis que les expéditions par pipelines en ont représenté 4,1% (voir tableau 3.4).

En 1992, des importations d'une valeur de \$2 milliards (65,4%) en provenance de l'Amérique centrale ont été acheminées par camions, dont \$1,8 milliard provenaient du Mexique. Au total, 21,7% des importations (\$649 millions), en provenance surtout du Mexique, ont été acheminées par chemin de fer. Il n'est pas surprenant de constater qu'aux Caraïbes, le transport maritime domine avec 76,9% des importations. En ce qui a trait aux importations en provenance de l'Amérique du Sud, le mode de transport au point de dédouanement canadien est réparti plus équitablement entre le mode routier (40,7%) et le mode maritime (39,2%); le mode aérien occupe le troisième rang avec 9,4%. Les quatre principales marchandises importées des Amériques ont figuré pour 51,6% des importations provenant des trois régions en 1992. De même, le Mexique représente six des dix principales marchandises importées au Canada, selon le MDT et le pays.

Table 3.4  
Trade by Region and Mode of Transport, 1988  
and 1992

Tableau 3.4  
Commerce selon la région et le mode de transport,  
1988 et 1992

	Imports		Exports	
	Importations		Exportations	
	1988	1992	1988	1992
	\$'000,000			
<b>Central America and Caribbean - Amérique centrale et Caraïbes:</b>				
Road - Routier	996	2,025	492	511
Rail - Ferroviaire	426	662	115	115
Marine - Maritime	459	589	867	619
Air - Aérien	228	150	138	206
Others - Autres	132	221	0	0
<b>Sub-total - Sous-total</b>	<b>2,239</b>	<b>3,646</b>	<b>1,613</b>	<b>1,450</b>
<b>South America - Amérique du sud:</b>				
Road - Routier	711	778	222	480
Rail - Ferroviaire	71	86	12	8
Marine - Maritime	1,275	714	1,099	1,187
Air - Aérien	191	172	171	222
Others - Autres	47	71	0	0
<b>Sub-total - Sous-total</b>	<b>2,294</b>	<b>1,821</b>	<b>1,504</b>	<b>1,896</b>
<b>All Americas - Toutes les Amériques:</b>				
Road - Routier	1,706	2,803	714	990
Rail - Ferroviaire	497	748	127	123
Marine - Maritime	1,734	1,303	1,966	1,806
Air - Aérien	418	321	310	427
Others - Autres	178	292	0	0
<b>Total</b>	<b>4,533</b>	<b>5,467</b>	<b>3,117</b>	<b>3,346</b>

### 3.0 Marine International Shipping with the Americas

Marine International Shipping data provides us with a measurement of trade in terms of tonnage instead of \$ values, which is often a more useful measure of transportation activity. With the marine mode as the principal transportation option, for most exports and a large part of imports, tonnage figures for shipping should give us a good indication of the transportation activity with the Americas. This is especially true for bulk commodities which are particularly well suited to marine transport and which represent most of the tonnage for Canada's exports and imports.

Tonnage data is not available, for other modes, from carrier surveys, since air cargo statistics are not currently compiled and the origins and destinations reported for road and rail transport are only the points within Canada and the United States. For these last two modes the ultimate origin or destination and the intermodal connections for pickups and deliveries in the U.S., are not available from these sources. This makes it impossible at this time to identify, in a comprehensive way, the cargo tonnage which is destined for or originating in the Americas.

### 3.0 Transport maritime international avec les Amériques

Les données sur le transport maritime international fournissent une mesure du commerce qui a trait au tonnage plutôt qu'à la valeur des marchandises, ce qui se révèle souvent une mesure plus efficace des activités de transport. Le mode maritime représentant la principale option, pour la plupart des exportations et une large part des importations, les données sur le tonnage du fret maritime devraient fournir un bon aperçu de l'activité à ce niveau au sein des Amériques. Cela est particulièrement vrai en ce qui concerne les marchandises en vrac qui se prêtent très bien au transport maritime et qui représentent la plus grande part du tonnage des exportations et des importations canadiennes.

Les enquêtes menées auprès des transporteurs ne permettent pas de recueillir des données sur le tonnage selon d'autres modes. Les statistiques sur le fret aérien ne sont pas recueillies à l'heure actuelle, tandis que les points d'origine et de destination déclarés au titre des transports routier et ferroviaire ne correspondent qu'aux points situés au Canada et aux États-Unis. Pour ces deux derniers modes, les points d'origine et de destination finals, ainsi que les liaisons intermodales pour les prises et les livraisons aux États-Unis, ne peuvent être obtenus de ces sources. Il est donc impossible pour l'instant de déterminer de façon détaillée pour tous les modes, le tonnage des marchandises en provenance et à destination des Amériques.

## 3.1 Marine Shipping by Region - 1984 to 1992

As expected for marine cargo destined to the Americas, Marine International Shipping statistics generally reflect the same tendencies as total exports. For departures from Canada in 1992, tonnage increased 23.3%, going from 7.6 million metric tonnes (MT) in 1984 to 9.3 MT. The increase was more significant for departures to Central America and the Caribbean with a growth of 35.6%, up from 2.4 MT in 1984 to 3.3 MT in 1992 (unlike trade exports to the region which showed a small drop in \$ value). Similar to the moderate increase in export \$ value to South America, tonnage to that region was up 15.3% going from 5.2 MT in 1984 to 5.9 MT in 1992 (see Table 3.5).

Table 3.5  
Cargo Tonnage Handled by Country:  
International Shipping, 1984, 1988 and 1992

Country - Pays	Loaded			Unloaded		
	Chargé			Déchargé		
	1984	1988	1992	1984	1988	1992
	'000 t					
<b>Central America and Caribbean -</b>						
<b>Amérique centrale et Caraïbes:</b>						
Mexico - Mexique	407	1 054	1 614	1 519	786	536
Cuba	1 325	833	389	252	156	440
Puerto Rico - Porto Rico	132	193	353	33	3	1
Bahamas	66	61	206	666	141	181
Jamaica - Jamaïque	107	129	173	508	555	721
Dominican Republic -						
République dominicaine	20	12	131	27	3	3
Leew. - Wind Islands - Îles Sous-le-Vent	16	19	130	0	0	31
Bermuda - Bermudes	3	37	71	33	0	104
Trinidad/Tobago - Trinité/Tobago	51	44	55	610	348	220
Guatemala	16	42	54	1	1	17
Honduras	22	30	28	0	0	15
Others - Autres	276	290	106	570	539	806
<b>Sub-total - Sous-total</b>	<b>2 440</b>	<b>2 744</b>	<b>3 309</b>	<b>4 219</b>	<b>2 534</b>	<b>3 074</b>
<b>South America - Amérique du sud:</b>						
Brazil - Brésil	3 810	3 002	3 346	1 924	4 699	2 425
Colombia - Colombie	291	439	762	88	177	18
Chile - Chili	337	414	701	159	147	108
Venezuela	364	940	697	3 785	3 399	2 137
Ecuador - Équateur	54	41	208	1	1	0
Argentina - Argentine	158	111	126	82	73	64
Peru - Pérou	144	150	112	14	1	72
Uruguay	20	55	13	4	2	1
Guyana - Guyane	4	0	5	74	5	42
<b>Sub-total - Sous-total</b>	<b>5 182</b>	<b>5 153</b>	<b>5 975</b>	<b>6 139</b>	<b>8 503</b>	<b>4 868</b>
<b>Total</b>	<b>7 623</b>	<b>7 897</b>	<b>9 284</b>	<b>10 358</b>	<b>11 037</b>	<b>7 942</b>

On the other hand, as shown for imports by the marine mode, arrivals at Canadian ports diminished substantially over the same period dropping 23.3% in terms of tonnage (from 10.4 MT to 7.9 MT). Both regions contributed equally to the decline with Central America and the Caribbean down 27.1% (4.2 MT in 1984 to 3.1 MT in 1992) and South America going from 6.1 MT in 1984 to 4.9 MT in 1992 (-20.7%).

## 3.1 Transport maritime selon la région, 1984-1992

Comme on pouvait s'y attendre, les statistiques sur le transport maritime international révèlent généralement les mêmes tendances pour les marchandises destinées aux Amériques que pour les exportations. Le tonnage des marchandises en provenance du Canada a progressé de 23.3%, passant ainsi de 7.6 millions de tonnes en 1984 à 9.3 millions de tonnes en 1992. Cette hausse a touché davantage les marchandises à destination de l'Amérique centrale et des Caraïbes (gain de 35.6%) dont le tonnage est passé de 2.4 millions de tonnes en 1984 à 3.3 millions de tonnes en 1992 (contrairement aux exportations à destination de cette région dont la valeur en dollars a légèrement diminué). Parallèlement à la hausse modérée de la valeur en dollars des exportations destinées à l'Amérique du Sud, le tonnage vers cette région a progressé de 15.3% pour passer de 5.2 millions de tonnes en 1984 à 5.9 millions de tonnes en 1992 (voir tableau 3.5).

Tableau 3.5  
Tonnage du fret manutentionné selon le pays:  
transport maritime international, 1984, 1988 et 1992

Par contre, comme le montrent les importations acheminées par mer, les expéditions en arrivage dans les ports canadiens ont chuté considérablement au cours de la même période, régressant de 23.3% quant au tonnage (qui est passé de 10.4 millions de tonnes à 7.9 millions de tonnes). Les deux régions ont contribué équitablement au recul, l'Amérique centrale et les Caraïbes ayant enregistré des baisses de 27.1% (de 4.2 millions de tonnes en 1984 à 3.1 millions de tonnes en 1992) et l'Amérique du Sud ayant inscrit une diminution de 20.7% (de 6.1 millions de tonnes en 1984 à 4.9 millions de tonnes en 1992).

In South America's case, the drop occurred only since 1988, as there was some growth in tonnage between 1984 and 1988. A large part of this decline was due to the reduction in imports of iron ore as well as iron and steel from Brazil and crude petroleum, fuel oil and other petroleum products coming from Venezuela. This drop can be explained by the downturn in economic activity that occurred in Canada over the same period.

Cargo shipped to the Americas by vessel accounted for 6.0% of total marine tonnage loaded at Canadian ports in 1992. This figure compares with the 2.1% presented earlier, in terms of \$ value of exports. This higher percentage is to be expected, given that marine transport is more important for this region, when compared with total Canadian exports which are dominated by the U.S. and road transport. For marine arrivals the difference is even greater, with over 11.4% of total 1992 tonnage unloaded, originating in the Americas (compared with only 3.7% as measured by the \$ value of imports).

All percentage figures for the Americas, in terms of total \$ value and total marine tonnage have dropped since 1984 with the exception of marine departure tonnage which has gone up slightly (see Figure 3.3).

Dans le cas de l'Amérique du Sud, la baisse ne s'est produite que depuis 1988, car on a observé une progression du tonnage de 1984 à 1988. Le recul est en plus grande partie attribuable à la réduction des importations de minerai de fer, de fer et d'acier en provenance du Brésil, et de pétrole brut, de mazout et d'autres produits du pétrole en provenance du Venezuela. Le ralentissement de l'activité économique observé au Canada au cours de la même période peut expliquer cette régression.

Le fret acheminé par mer vers les Amériques a figuré pour 6.0% du tonnage total du fret maritime chargé dans les ports canadiens en 1992. Quant à la valeur en dollars des exportations présentée auparavant, le pourcentage était de 2.1%. On pouvait s'attendre à un pourcentage plus élevé car le transport maritime joue un rôle plus important dans cette région. Comparativement, ce sont les États-Unis et le transport routier qui dominent pour l'ensemble des exportations canadiennes. En ce qui concerne le fret maritime en arrivage, l'écart est encore plus grand, car plus de 11.4% du tonnage total déchargé en 1992 provenait des Amériques (par rapport à 3.7% seulement selon la valeur en dollars des importations).

Dans le cas des Amériques, tous les pourcentages, qu'il s'agisse de la valeur en dollars ou du tonnage total du fret maritime, ont chuté depuis 1984 sauf dans le cas du tonnage du fret maritime en départ qui a augmenté légèrement (voir figure 3.3).

Figure 3.3

### Trade with the Americas as a Percentage of Total Trade

■ Marine Statistics  
 ■ International Trade Statistics

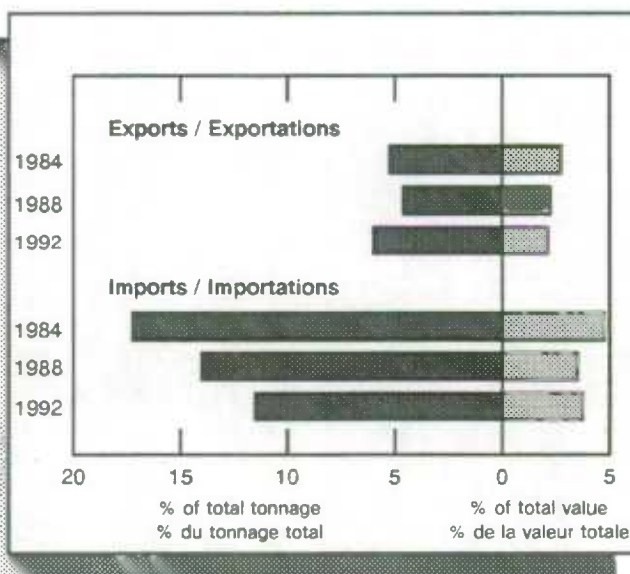


Figure 3.3

### Commerce avec les Amériques en pourcentage du commerce total

■ Statistiques sur le transport maritime  
 ■ Statistiques sur le commerce international

## 3.2 Departures by Region, Country and Commodity

Brazil dominates the South American market for Canadian exports in 1992, with over 56.0% of the region's marine tonnage. However, this is down from 73.5% in 1984, greatly reducing our dependence on this market. Wheat, coal, potash, sulphur and newsprint were all key commodities loaded for Brazil in 1992. Columbia, Chile and Venezuela are the next most important destinations for marine exports. For all of these countries wheat was the top export in terms of tonnage. The same commodities listed for Brazil also led for South America as a whole. A little more than half the tonnage loaded for the Americas comes from Canada's Pacific ports with the remainder split evenly between the Atlantic and St-Lawrence regions.

## 3.2 Fret en départ, selon la région, le pays et la marchandise

Le Brésil domine sur le marché sud-américain au titre des exportations canadiennes en 1992 avec plus de 56.0% du tonnage maritime de la région. Cependant, il s'agit d'une baisse par rapport à 73.5% en 1984, ce qui réduit considérablement notre subordination à ce marché. En 1992, comme marchandises principales chargées à destination du Brésil, mentionnons le blé, le charbon, la potasse, le soufre et le papier journal. La Colombie, le Chili et le Venezuela sont les autres points de destination importants des exportations maritimes. Pour tous ces pays, le blé a représenté le principal produit d'exportation quant au tonnage. Pour l'ensemble de l'Amérique du Sud, on trouve les mêmes marchandises principales que celles destinées au Brésil. Un peu plus de la moitié du tonnage chargé à destination des Amériques provient des ports canadiens du Pacifique, le reste étant réparti équitablement entre les ports de l'Atlantique et du Saint-Laurent.

In Central America and the Caribbean, Mexico once again leads the way. Surprisingly marine exports have increased dramatically from 16.7% of the regions' tonnage in 1984 to 48.8% in 1992. The shift has come at the expense of cargo loaded for Cuba which plummeted from 54.3% in 1984 to 11.8% in 1992 (due mostly to reductions in wheat purchases). Emulating the pattern established for South America, wheat exports dominate in terms of tonnage both for Mexico and the entire region. In 1992, coal, sulphur, rapeseed and barley topped Mexico's commodity list.

For containerized cargo, fruits/vegetables and food products led the way, followed by paper products as well as meat and fish. Overall 3.2% of all cargo loaded for the Americas in 1992 was containerized (295 thousand tonnes), up from 2.1% in 1984 (162 thousand tonnes).

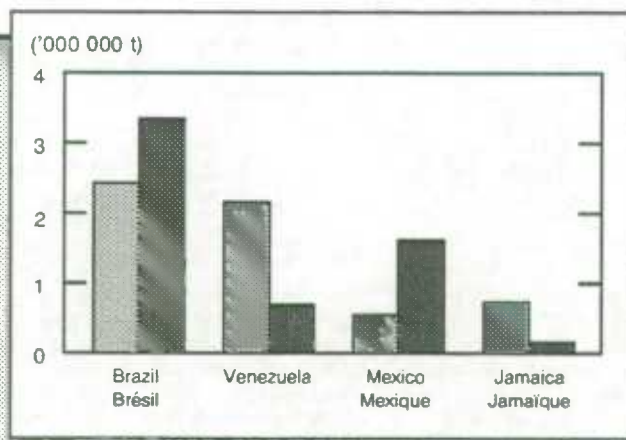
### 3.3 Arrivals by Region, Country and Commodity

Consistent with trade data for 1992, Brazil and Venezuela eclipse all other South American countries, with almost 94% of arrivals by sea. Almost all of the imports from Brazil were destined for St-Lawrence ports while the great majority of Venezuelan imports went to Atlantic ports. The reasons for this are clear once the commodities are identified. Brazilian imports are mostly iron ore and aluminum ore for Quebec industries, while Venezuelan crude and fuel oil are principally destined for Atlantic Canada's refineries (see Figure 3.4).

Figure 3.4

#### Cargo Handled at Canadian Ports for Selected Countries, 1992

Unloaded  
Loaded



The distribution by country for 1992, is much more balanced for marine imports from the Caribbean and Central America. In this case Jamaica (23.5%), Mexico (17.4%), Netherlands Antilles (16.0%) and Cuba (14.3%) along with others, all share in the marine tonnage from the region. Key commodity arrivals are: aluminum ore mostly from Jamaica, the Virgin Islands and Bermuda; fuel oil and crude petroleum from the Netherlands Antilles, Trinidad-Tobago and the Bahamas; fruits and vegetables from Cuba; and salt and gypsum from Mexico. Only about 1% of these imports arriving directly in Canada by sea are containerized.

En Amérique centrale et dans les Caraïbes, c'est à nouveau le Mexique qui domine. Fait surprenant, les exportations maritimes ont progressé considérablement pour passer de 16.7% du tonnage de ces régions en 1984 à 48.8% en 1992. Ce revirement s'est fait au dépend de Cuba dont le tonnage a grandement décliné pour passer de 54.3% en 1984 à 11.8% en 1992 (en raison surtout des réductions au titre des achats de blé). Poursuivant la tendance observée pour l'Amérique du Sud, les exportations de blé occupent le premier rang quant au tonnage destiné au Mexique et à l'ensemble de la région. En 1992, le charbon, le soufre, le colza et l'orge étaient les principales marchandises destinées au Mexique.

Relativement au fret conteneurisé, les fruits et légumes et les produits alimentaires viennent en tête, suivis des produits du papier et de la viande et du poisson. Dans l'ensemble, 3.2% du fret chargé à destination des Amériques en 1992 était conteneurisé (295,000 tonnes), en hausse par rapport à 2.1% en 1984 (162,000 tonnes).

### 3.3 Fret en arrivage, selon la région, le pays et la marchandise

Conformément aux données sur le commerce pour 1992, le Brésil et le Venezuela ont surpassé tous les autres pays de l'Amérique du Sud, figurant pour près de 94% du fret maritime en arrivage. Presque toutes les importations en provenance du Brésil étaient destinées à des ports du Saint-Laurent, tandis que la grande majorité des importations venant du Venezuela étaient acheminées vers des ports de l'Atlantique. La raison de ceci est évidente lorsque l'on examine les marchandises. Les importations brésiliennes se composent surtout de minerai de fer et de minerai d'aluminium destinés aux industries québécoises, tandis que le pétrole brut et le mazout du Venezuela sont principalement destinés aux raffineries de la région canadienne de l'Atlantique (voir figure 3.4).

Figure 3.4

#### Fret manutentionné dans les ports canadiens pour certains pays, 1992

Déchargé  
Chargé

La répartition par pays pour 1992 est beaucoup plus équilibrée en ce qui concerne les importations en provenance des Caraïbes et de l'Amérique centrale. Dans ce cas, la Jamaïque (23.5%), le Mexique (17.4%), les Antilles néerlandaises (16.0%) et Cuba (14.3%) se partagent avec d'autres pays le tonnage du fret maritime en provenance de cette région. Les principales marchandises sont le minerai d'aluminium qui provient surtout de la Jamaïque, des îles Vierges et des Bermudes; le mazout et le pétrole brut, des Antilles néerlandaises, de Trinidad-Tobago et des Bahamas; les fruits et légumes, de Cuba; le sel et le gypse, du Mexique. Environ 1% seulement de ces importations acheminées directement au Canada par mer sont conteneurisées.

### 3.4 Marine services to the Americas

There are a number of marine shipping lines serving Caribbean, Central American and South American ports. However, most of the advertised liner services sail from American ports, principally New York, Philadelphia, New Orleans and Miami. For most departures, through bills of lading are issued from Montreal or Toronto, as little as 2 days before the sailing (for New York). Transit time by sea can be between 3 days (to Bermuda) and 20 days or more depending on the destination and itinerary. Frequency of service varies from 3 times a week (from Miami), anywhere to every 11 days or more. Service to the region, directly from Saint John, New Brunswick has existed for a number of years and another carrier has recently expanded its Caribbean service from Halifax.

### 4.0 Trade with Mexico - 1991 and 1992

As the premier country in the Americas for both Canadian imports and exports, Mexico deserves a more in depth look, especially where the mode of transport and tonnages by mode are concerned. In this section estimates of tonnages based on Statistics Canada's International Trade data will be presented (as provided by External Affairs and International Trade Canada - see data sources). This will include data for all modes, as well as details by commodity and Canadian region. A number of studies have examined trade with Mexico but have not focused on the transportation arrangements. Marine international data will be used to complement and clarify trade statistics for the marine mode. For other modes, only trade data will be used since it is the only database which encompasses all modes and all trade transactions.

#### 4.1 Tonnage by MOT and Commodity and Canadian Region

##### Exports

As previously stated road transport dominates trade with Mexico in terms of \$ value. However in terms of tonnage this is not the case, since bulk commodities which weigh more are generally handled by marine and rail. This is clearly illustrated when tonnage estimates for 1991 exports to Mexico are examined (this includes only the top ten commodities as ranked by \$ value). For the top ten export commodities, about 85% of the tonnage (532 thousand tonnes), is transported by the marine mode, including wheat, sulphur, gasoline and newsprint. Rail is a distant second at 72 thousand tonnes, led by exports of newsprint, asbestos and iron products. Road transport, with 24 thousand tonnes, is used mostly for motor vehicle parts and asbestos.

Other marine commodities, which dominate in terms of southbound tonnage, are not included in the list above, because of their lower \$ values. They are: coal, woodpulp, iron and steel, potash and barley. The total marine tonnage departing for Mexico in 1991 was 733 thousand tonnes. In 1992, marine tonnage increased sharply doubling to 1.6 million tonnes due mainly to large increases in exports of wheat, coal, rapeseed and barley.

### 3.4 Services maritimes aux Amériques

Il existe un certain nombre de lignes de navigation qui desservent les ports des Caraïbes, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud. Cependant, la plupart des services de navigation de ligne annoncés partent des ports américains, principalement ceux de New York, de Philadelphie, de la Nouvelle-Orléans et de Miami. Pour la plupart des départs, des connaissements maritimes sont émis à Montréal ou Toronto aussi peu que deux jours avant le départ (pour New York). L'acheminement par mer peut prendre de 3 jours (vers les Bermudes) à 20 jours ou plus selon la destination et l'itinéraire. La fréquence du service varie entre 3 fois par semaine (à partir de Miami) et tous les 11 jours ou plus. Le service dispensé directement de Saint John (Nouveau-Brunswick) vers cette région existe depuis nombre d'années; une autre compagnie a récemment élargi son service vers les Caraïbes à partir de Halifax.

### 4.0 Commerce avec le Mexique - 1991 et 1992

En tant que premier pays des Amériques pour les importations et les exportations canadiennes, le Mexique mérite un examen plus approfondi, surtout en ce qui concerne le mode de transport et le tonnage par mode de transport. Dans cette partie, on présente les estimations sur le tonnage établies à partir des données sur le commerce international de Statistique Canada (telles qu'elles sont fournies par les Affaires extérieures et Commerce international Canada - voir les sources de données). Sont comprises les données pour tous les modes et des données détaillées selon la marchandise et la région canadienne. Un certain nombre d'études ont été menées sur le commerce avec le Mexique, mais celles-ci n'étaient pas axées sur les différents modes de transport. Les données sur le transport maritime international serviront à compléter et à clarifier les statistiques sur le commerce par rapport au transport maritime. En ce qui a trait aux autres modes, seule la base de données sur le commerce sera utilisée car c'est la seule base qui englobe tous les modes de transport et toutes les transactions commerciales.

#### 4.1 Tonnage selon le MDT, la marchandise et la région canadienne

##### Exportations

Comme nous l'avons déjà mentionné, le transport routier contribue le plus au commerce avec le Mexique si l'on se fonde sur la valeur des exportations. Cependant, en termes de tonnage, la situation est différente car les marchandises en vrac, dont le poids est plus élevé, sont généralement acheminées par voies maritime et ferroviaire. Cela paraît évident lorsqu'on examine les estimations du tonnage des exportations destinées au Mexique en 1991 (ne comprend que les dix principales marchandises selon la valeur en dollars). Pour ce qui est des dix principales marchandises exportées, environ 85% du tonnage (532,000 tonnes) est acheminé par mer, y compris le blé, le soufre, l'essence et le papier journal. Le transport ferroviaire est de loin le deuxième mode utilisé avec 72,000 tonnes de marchandises, principalement du papier journal, de l'amiante et des produits du fer. Le transport routier, qui représente 24,000 tonnes, sert principalement à acheminer les pièces de véhicules automobiles et l'amiante.

D'autres marchandises acheminées par mer, qui dominent au titre du tonnage à destination du sud, ne figurent pas sur la liste en raison de leur faible valeur en dollars. Ce sont le charbon, la pâte de bois, le fer et l'acier, la potasse et l'orge. En 1991, le tonnage total du fret maritime à destination du Mexique s'élevait à 733,000 tonnes. En 1992, le tonnage maritime s'est considérablement accru; il a doublé pour atteindre 1.6 million de tonnes en raison surtout des hausses importantes au titre des exportations de blé, de charbon, de colza et d'orge.



Most of the marine export tonnage originates in the Prairies and is shipped through west coast ports, except for wheat to Mexico which was shipped through St. Lawrence ports in 1991. Atlantic region exports included large amounts of coal, potash, newsprint and woodpulp while, in addition to wheat, St. Lawrence ports showed iron and steel departures originating in Quebec and Ontario. Road exports originate almost exclusively in Quebec (asbestos and paper) and Ontario (auto parts), while rail shipments are more evenly distributed between Quebec (newsprint, asbestos, paper), Ontario (iron products) and the west (milk powder, woodpulp).

#### Imports

In the case of imports, 1991 tonnages were dominated by pipeline transport of crude petroleum to Quebec. This is another case of cargo being transhipped through a U.S. port, in this case Portland, Maine, after arriving by vessel from Mexico. From there it shows up as a pipeline import into Canada. Pipeline transport was followed by road, marine and rail in order of importance. Other than crude petroleum, the northbound commodity mix includes more manufactured products and fewer bulk cargoes, explaining the higher ranking for road transport. Based on trade data, imports of parts and accessories for motor vehicles (all to Ontario) again dominate the tonnage by road although there are significant fruit and vegetable imports destined for all regions especially the Prairies and B.C. For marine and rail the top import tonnages respectively belong to gasoline (to Atlantic Canada) and automobiles (to Ontario).

Based on Marine International data the total marine tonnage arriving in Canada from Mexico in 1991 was 517 thousand tonnes. Most of this tonnage was not included above because of the cargo's low \$ value. Salt was first with 43.8% of total tonnage unloaded, followed by gypsum with 31.3%, both destined for the Pacific coast followed by the gasoline as listed above. Together these accounted for the majority of inbound tonnage. In 1992, there was a slight increase to 536 thousand tonnes, with the same commodities dominating.

## 4.2 \$ Value by MOT, Province

In 1992, domestic exports to Mexico totalled \$776 million up almost 48% from \$525 million in 1991. Imports also increased, although less dramatically, going from \$2.6 billion in 1991 to \$2.8 billion in 1992, up 7.4%. These dramatic increases, in only one year, clearly illustrate the growing importance of trade with Mexico. All modes of transport shared in the increased exports, while on the import side marine, rail and air shipments lagged at the hands of road and pipeline imports. The greatest loss was for marine transport which had less than half the import \$ value in 1992 (\$87 million compared \$190 million in 1991), while at the same time, pipeline imports doubled from \$86 million to \$174 million. Road imports went from \$1.5 billion in 1991 to \$1.8 billion in 1992, up 16% (see Table 3.6).

La plus grande part du fret maritime en départ provient des Prairies et est expédié via les ports de la côte ouest, à l'exception du blé destiné au Mexique qui, en 1991, était expédié via les ports du Saint-Laurent. Parmi les exportations de la région de l'Atlantique, on trouve de grandes quantités de charbon, de potasse, de papier journal et de pâte de bois. Par ailleurs, outre le blé, des exportations de fer et d'acier quittent les ports du Saint-Laurent en provenance du Québec et de l'Ontario. Les exportations par voie routière proviennent presque exclusivement du Québec (amiante et papier) et de l'Ontario (pièces d'automobiles), tandis que les exportations par voie ferroviaire sont plus équitablement réparties entre le Québec (papier journal, amiante, papier), l'Ontario (produits du fer) et l'Ouest (poudre de lait, pâte de bois).

#### Importations

Dans le cas des importations, en 1991, le tonnage venait surtout du pétrole brut transporté par pipelines vers le Québec. Voilà un autre cas où le fret est transbordé via les États-Unis, dans ce cas Portland (Maine), après avoir été acheminé par navire en provenance du Mexique. À partir de là, il constitue une importation par pipelines au Canada. Le transport par pipelines est suivi, dans l'ordre, des transports routier, maritime et ferroviaire. Outre du pétrole brut, les expéditions vers le nord comprennent davantage de produits manufacturés et moins de marchandises en vrac, ce qui explique l'importance accrue du transport routier. Selon les données sur le commerce, les importations de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles (entièrement à destination de l'Ontario) ont dominé à nouveau quant au tonnage transporté par voie routière, bien qu'on ait enregistré un volume important d'importations de fruits et de légumes destinées à toutes les régions, surtout les Prairies et la Colombie-Britannique. En ce qui a trait aux transports maritime et ferroviaire, ce sont l'essence (vers la région canadienne de l'Atlantique) et les automobiles (vers l'Ontario) respectivement qui ont représenté le plus fort tonnage.

Selon les données sur le commerce maritime international, en 1991, le tonnage total acheminé du Mexique vers le Canada se chiffrait à 517,000 tonnes. La plus grande part de ce tonnage n'était pas comprise dans les chiffres précédents en raison de la faible valeur des marchandises. Le sel a occupé le premier rang avec 43.8% du tonnage total déchargé, suivi du gypse avec 31.3%, les deux marchandises étant destinées aux ports de la côte du Pacifique. Vient ensuite l'essence tel que mentionné précédemment. Ensemble, ces importations ont figuré pour la plus grande part du tonnage en arrivage. En 1992, le tonnage a légèrement augmenté pour passer à 536,000 tonnes, les mêmes marchandises venant en tête.

## 4.2 Valeur en dollars des marchandises, selon le MDT et la province

En 1992, les exportations canadiennes vers le Mexique ont totalisé \$776 millions, en hausse de près de 48% par rapport à \$525 millions en 1991. Les importations se sont également accrues, quoique moins, passant de \$2.6 milliards en 1991 à \$2.8 milliards en 1992, un gain de 7.4%. Ces hausses marquées, en un an seulement, montrent l'importance accrue du commerce avec le Mexique. Tous les modes de transport ont contribué à l'augmentation des exportations, tandis qu'au titre des importations, les modes maritime, ferroviaire et aérien ont perdu du terrain au profit des modes de transport routier et par pipelines. Le transport maritime a le plus régressé avec moins de la moitié de la valeur des importations en 1992 (\$87 millions par rapport à \$190 millions en 1991); parallèlement, les importations par pipelines ont doublé pour passer de \$86 millions à \$174 millions. Les importations par voie routière sont passées de \$1.5 milliard en 1991 à \$1.8 milliard en 1992, une hausse de 16% (voir tableau 3.6).

Table 3.6  
Trade with Mexico by Mode of Transport, 1991  
and 1992

	1991	1992
<b>\$'000,000</b>		
<b>Imports - Importations:</b>		
Road - Routier	1,545	1,794
Rail - Ferroviaire	689	649
Marine - Maritime	190	87
Air - Aérien	69	67
Pipeline - Pipelines	85	173
Others - Autres	1	1
<b>Total</b>	<b>2,580</b>	<b>2,771</b>
<b>Exports - Exportations:</b>		
Road - Routier	250	347
Rail - Ferroviaire	74	112
Marine - Maritime	141	250
Air - Aérien	60	66
Others - Autres	0	0
<b>Total</b>	<b>525</b>	<b>776</b>

Tableau 3.6  
Commerce avec le Mexique selon le mode de  
transport, 1991 et 1992

	1991	1992
<b>\$'000,000</b>		
<b>Imports - Importations:</b>		
Road - Routier	1,545	1,794
Rail - Ferroviaire	689	649
Marine - Maritime	190	87
Air - Aérien	69	67
Pipeline - Pipelines	85	173
Others - Autres	1	1
<b>Total</b>	<b>2,580</b>	<b>2,771</b>
<b>Exports - Exportations:</b>		
Road - Routier	250	347
Rail - Ferroviaire	74	112
Marine - Maritime	141	250
Air - Aérien	60	66
Others - Autres	0	0
<b>Total</b>	<b>525</b>	<b>776</b>

Ontario was by far the principal origin of exports to Mexico with almost half of the total \$ value in 1992 (\$376 million), most of it by road (74%) and rail (16%). The majority of marine shipments originated from the west (\$169 million), Nova Scotia (\$43 million) and Newfoundland (\$18 million), while Quebec exports (\$83 million) were split fairly evenly between air (41%) road (28%) and rail (26%) shipments. For imports from Mexico, the domination of Ontario extends to all modes except marine and pipeline. Almost 84% of northbound traffic was destined for Ontario for a total of \$2.3 billion in 1992, followed by Quebec (\$272 million) and B.C. (\$110 million).

L'Ontario a représenté de loin le principal point d'origine des exportations vers le Mexique avec près de la moitié de la valeur totale en dollars en 1992 (\$376 millions), la plupart des expéditions ayant été acheminées par voies routière (74%) et ferroviaire (16%). La majorité des expéditions maritimes provenaient de l'Ouest (\$169 millions), de la Nouvelle-Écosse (\$43 millions) et de Terre-Neuve (\$18 millions), tandis que les exportations du Québec (\$83 millions) étaient réparties équitablement entre les modes aérien (41%), routier (28%) et ferroviaire (26%). Au titre des importations en provenance du Mexique, la domination de l'Ontario s'étend à tous les modes de transport sauf le transport maritime et le transport par pipelines. En 1992, près de 84% du trafic acheminé vers le nord était destiné à l'Ontario pour une valeur totale de \$2.3 milliards. Viennent ensuite le Québec avec \$272 millions et la Colombie-Britannique avec \$110 millions.

### 4.3 Transportation Services between Canada and Mexico

While the introduction of the NAFTA has not yet fully liberalized transportation services to Mexico, many changes are already taking place in the transportation industry and in the way goods are being shipped. This later point is evident from the modal shifts we have noted throughout this study. "NAFTA will allow Canadian trucking firms greater access to the Mexican market and improved investment opportunities in Mexico over a ten year period."<sup>5</sup> For railroads high priority trains, new customs pre-clearance procedures, double stack trains and improvements such as the Samia tunnel may provide this mode with extra opportunities also.

Since Canada and Mexico have agreed to maintain a relatively open international marine service into their respective countries, there may also be many opportunities for the marine mode, if clearance procedures in Mexico are improved. In fact, given the amount of transshipment through U.S. ports to all of the Americas, there is probably a market which might be served by vessels calling at Canadian ports instead of American ports. It therefore seems that NAFTA may provide opportunities for all modes to compete for cargo on their individual merits, although trucking certainly seems to have taken the early lead.

### 4.3 Services de transport entre le Canada et le Mexique

Bien que la mise en oeuvre de l'ALÉNA n'ait pas encore libéré tout à fait les services de transport vers le Mexique, nombre de modifications ont déjà été apportées au secteur des transports et au mode d'expédition des marchandises. Les changements de MDT que nous avons observés dans le cadre de la présente étude expliquent ce dernier point. «L'ALÉNA permettra aux entreprises de camionnage du Canada d'avoir davantage accès au marché mexicain et de bénéficier de meilleurs débouchés d'affaires au Mexique au cours d'une période de dix ans.»<sup>5</sup> (traduction) Pour ce qui est des sociétés ferroviaires, l'utilisation de trains préférentiels et de nouvelles procédures de prédédouanement, ainsi que des améliorations comme le tunnel de Samia, peuvent amener également de nouveaux débouchés.

Comme le Canada et le Mexique ont convenu de maintenir un service maritime international relativement ouvert, nombre de débouchés pourraient se présenter pour les transporteurs maritimes si les procédures de dédouanement au Mexique s'améliorent. En fait, vu le volume de transbordements effectués via les ports américains à destination des Amériques, il existe probablement un marché que pourraient desservir des navires faisant escale dans des ports canadiens plutôt qu'américains. Il semble donc que l'ALÉNA permettra à tous les modes de se faire concurrence sur la base de leurs propres mérites; toutefois, le transport routier semble certainement avoir déjà pris les devants.

There is a great deal of information available to help shippers wishing to export to Mexico and develop markets there. Documentation regarding transportation services by all modes, including intermodal and freight forwarder services, gives a good indication of the number of options available to shippers. Other factors affecting trade include distribution arrangements and warehousing within Mexico and a complete understanding of the documents and regulations needed for exporting to Mexico. The key to success is to fully understand and plan the entire process, especially the transportation considerations.<sup>6</sup>

Nombre de documents sont mis à la disposition des expéditeurs qui désirent desservir le Mexique et développer des marchés dans ce pays. Les documents sur les services de transport selon les différents modes, y compris sur les services intermodaux et les services de transitaires, donnent un bon aperçu des possibilités qui s'offrent aux expéditeurs. Comme autres facteurs influant sur le commerce, mentionnons les ententes de distribution et l'entreposage à l'intérieur du Mexique, ainsi qu'une complète compréhension des documents et des règlements touchant les exportations vers le Mexique. Pour réussir, il faut comprendre et planifier tout le processus, plus particulièrement les considérations liées aux transports.<sup>6</sup>

## 5.0 Conclusion

While it is clear that trade with Mexico is expanding significantly, spurred on by the NAFTA, the signals are not quite as clear for the rest of Central America, the Caribbean and South America. Although trade, in terms of dollars, has increased in both directions, with South American countries such as Chile, Columbia and Argentina, trends in terms of tonnages and as a percentage of total trade are not as evident. In addition changes in the relative importance of markets such as Brazil, Venezuela, Cuba and Jamaica have contributed to the sideways drift evident in some of the statistics, especially at the aggregate level. Shifts by country, by commodity and in the trade balance, with various trading partners, have contributed to this blurred picture. Despite this, important changes have occurred in the transportation mix with trucking being favoured, predominantly on the import side.

## 5.0 Conclusion

Il est clair que le commerce avec le Mexique prend beaucoup d'expansion sous la poussée de l'ALÉNA, mais les signes ne sont pas aussi évidents pour les autres pays de l'Amérique centrale, les Caraïbes et l'Amérique du Sud. Bien que le commerce, exprimé en dollars, ait progressé dans les deux sens (avec des pays d'Amérique du Sud comme le Chili, la Colombie et l'Argentine), les tendances selon le tonnage et le pourcentage du commerce total ne sont pas aussi nettes. De plus, les changements au niveau de l'importance relative de marchés comme ceux du Brésil, du Venezuela, de Cuba et de la Jamaïque ont contribué au déplacement latéral observé dans certaines statistiques, surtout au niveau agrégé. Cette ambiguïté est attribuable à des revirements aux niveaux des pays, des marchandises et du solde du commerce avec divers partenaires commerciaux. Malgré cela, les différents services de transport ont subi d'importants changements, le camionnage bénéficiant le plus de la situation, surtout en ce qui a trait aux importations.

The extension of NAFTA to include other countries in the Americas could occur reasonably soon. Chile and Argentina, as well as other countries in South America are currently discussing the possibility of joining this trading block. Once all entry conditions are met by these countries, we will likely see an acceleration in the growth of trade with the Americas. The next few years should provide a clearer direction for trade within the Americas as other players attempt to share in the benefits of NAFTA and of more liberalized trade in the new global economy.

L'élargissement de l'ALÉNA à d'autres pays des Amériques pourrait se faire dans un avenir assez proche. Les représentants du Chili et de l'Argentine, ainsi que d'autres pays de l'Amérique du Sud, discutent à l'heure actuelle de leur association possible au bloc commercial. Dès que ces pays auront satisfait à tous les critères d'inclusion, nous observerons probablement une accélération de la croissance du commerce avec les Amériques. Au cours des quelques années à venir, on devrait pouvoir mieux définir l'orientation du commerce avec les Amériques au fur et à mesure que d'autres pays tenteront de bénéficier des avantages de l'ALÉNA et de la libéralisation accrue du commerce au sein d'une nouvelle économie mondiale.

## Endnotes:

- 1 All references to the "Americas" will include all of South America, Central America and the Caribbean, but will not include the United States or Canada.
- 2 See Wardlow and Dahm, 1993 for a profile of transshipments through U.S. ports.
- 3 Although detailed transportation arrangements from ultimate origin to ultimate destination cannot be tabulated using trade data, the mode of transport as defined by trade can be assumed to represent the primary mode used for a significant part of the journey (with the possible exception of transshipped cargo through U.S. marine ports where marine is likely the primary mode).
- 4 Commodities are classified by their Harmonized System Chapter (HS 2 digit code). The commodity identified in the text is the principal one belonging in that HS chapter. Other related commodities are also included in the total \$ value given.

## Notes de fin:

- 1 Par "Amériques", on entend l'ensemble de l'Amérique du Sud, de l'Amérique centrale et des Caraïbes, mais on exclut les États-Unis et le Canada.
- 2 Voir Wardlow et Dahm, 1993, pour obtenir un aperçu des transbordements effectués via les ports américains.
- 3 Bien que l'on ne puisse obtenir, à partir des données sur le commerce, des renseignements détaillés sur les ententes de transport du point d'origine réel au point de destination réel, on peut supposer que le mode de transport, tel qu'il est défini par les données sur le commerce, correspond au principal mode utilisé pour un segment important du voyage (exception possible des marchandises transbordées via les ports américains où le transport maritime est probablement le principal mode utilisé).
- 4 Les marchandises sont classées selon le chapitre correspondant du Système harmonisé (codes à deux chiffres du SH). La marchandise identifiée dans le texte est la marchandise principale de ce chapitre du SH. D'autres marchandises connexes sont également incluses dans la valeur en dollars fournie.

**Endnotes: – Concluded**

- <sup>5</sup> Transportation Services between Canada and Mexico, Second Edition (July 1993), p.6.
- <sup>6</sup> For more information please refer to the export guides listed in the bibliography, available from External Affairs and International Trade Canada.

**Notes de fin: – fin**

- <sup>5</sup> Transportation Services between Canada and Mexico, deuxième édition, juillet 1993, p. 6.
- <sup>6</sup> Pour plus de renseignements, consulter les guides sur les exportations énumérés dans la bibliographie et disponibles auprès des Affaires extérieures et de Commerce international Canada.

**Bibliography:**

- 1) Transportation Services between Canada and Mexico, External Affairs and International Trade Canada, July 1993
- 2) Canada-Mexico Exporting Guide, External Affairs and International Trade Canada, October, 1993
- 3) Canadian Sailings, Jan 31, 1994
- 4) Port of Halifax, Jan/Feb, 1994
- 5) Calof, D. Trade with Mexico, Summary of Canadian International Trade, Jan 1991
- 6) Exports and Imports by Mode of Transport 1991, Summary of Canadian International Trade

**Bibliographie :**

- 1) Transportation Services between Canada and Mexico, Affaires extérieures et Commerce international Canada, juillet 1993.
- 2) Canada-Mexico Exporting Guide, Affaires extérieures et Commerce international Canada, octobre 1993.
- 3) Canadian Sailings, 31 janvier 1994.
- 4) Port of Halifax, janvier-février 1994.
- 5) Calof, D., Trade with Mexico, Summary of Canadian International Trade, janvier 1991.
- 6) Exports and Imports by Mode of Transport, 1991, Summary of Canadian International Trade.

## User Notes

### Methodology and Data Limitations

#### Domestic Shipping Statistics

Domestic shipping relates to the carriage of goods between Canadian ports in Canadian coastal waters, the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway.

The information on domestic shipping is collected by means of the S.1 Domestic Shipping Report and the S.4 Towboat and Ferry Operators Shipping Report (used on the west coast only). A record of activity is filed with Statistics Canada for each vessel entering or leaving a Canadian port in domestic shipping, with the exception of (i) cargo vessels under 15 net register tons, (ii) tugs or other vessels under 15 gross register tons, (iii) Canadian naval or fishing vessels, (iv) research vessels and (v) ballast movements for towboat and ferry operators on the West Coast, reporting on S.4 reports. Since S.4 reports are used only in British Columbia, the vessel arrivals and departures in that province are understated.

The exclusion of small vessels as described above has a significant impact on shipping activity for such ports as the North Arm Fraser River Harbour. Most of the vessels providing marine transportation in this area are of a size which excludes them from the universe. In addition, recent comparison with other data sources has revealed that domestic data is incomplete for some Canadian ports.

#### International Shipping Statistics

International vessel traffic and origin and destination commodity statistics are compiled from data collected on the A6 General Declaration and supporting cargo reports supplied to Statistics Canada by Revenue Canada, Customs and Excise, or equivalent reports from shipping lines and port authorities.

Coverage extends to all vessels entering or leaving Canadian ports while engaged in international shipping with the exception of (i) fishing vessels of both Canadian or foreign registry for which there is no foreign port reported on the A6 (ii) maintenance and service vessels such as icebreakers, (iii) research vessels and (iv) other non-commercial vessels such as hospital ships.

#### Financial and Operational Statistics

Financial and operating statistics presented in this publication are produced from the results of a census of Canadian-domiciled for-hire, government and private carriers engaged in water transportation. Excluded from the survey universe are private pleasure craft, fishing operations, ship repairs, defence, services incidental to water transport (e.g. stevedoring), as well as carriers reporting less than \$500,000 in total gross operating revenues or expenses. For 1988, this threshold was \$250,000 and prior to that, it was set at \$100,000. Although not all carriers engaged in water transportation are included in the universe (e.g. excludes carriers operating in Canadian waters but domiciled outside Canada), survey results are considered to be representative of this industrial activity.

## Notes aux utilisateurs

### Méthodologie et limites des données

#### Statistiques sur le transport maritime intérieur

Par transport maritime intérieur, on entend le transport de marchandises entre ports canadiens dans les eaux côtières canadiennes, sur les Grands Lacs et sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Les renseignements sur le transport maritime intérieur sont recueillis à l'aide du formulaire S.1, Rapport sur la navigation en eaux intérieures, et du formulaire S.4, Exploitants de remorqueurs et de traversiers. Un rapport est présenté à Statistique Canada pour chaque navire utilisé pour le transport maritime intérieur, qui entre dans un port canadien ou qui en sort, à l'exception (i) des cargos de moins de 15 tonneaux de jauge brute, (ii) des remorqueurs ou autres navires de moins de 15 tonneaux de jauge brute, (iii) des navires de la marine canadienne ou des bateaux de pêche, (iv) des navires de recherche et (v) des remorqueurs et des traversiers qui entrent ou qui sortent sur lest, dans le cas des ports de la côte ouest, ces navires étant visés par le formulaire S.4. Puisque le formulaire S.4 est utilisé seulement en Colombie-Britannique, les arrivées et départs dans cette province sont sous-estimés.

L'exclusion des petits navires tel que décrits ci-haut a un effet considérable sur les données des ports comme celui de l'embranchement nord du fleuve Fraser. En effet, la plupart des navires qui y accostent ont une jauge inférieure à celle des navires compris dans l'enquête. De plus, de récentes comparaisons avec d'autres sources de données ont démontré que les données sur le transport maritime intérieur sont incomplètes pour certains ports canadiens.

#### Statistiques sur le transport maritime international

Les statistiques sur les mouvements des navires utilisés pour le transport maritime international, et sur l'origine et la destination des marchandises qu'ils transportent, sont rassemblées à partir des données tirées de la déclaration générale A.6 et des rapports pertinents sur la cargaison, que Revenu Canada, Douanes et Accise, fournis à Statistique Canada, ou encore de rapports équivalents obtenus des compagnies de navigation et des autorités portuaires.

Tous les navires utilisés pour le transport maritime international qui entrent dans les ports canadiens ou qui en sortent sont pris en compte dont le formulaire A6 ne fournit pas de port étranger sauf (i) les bateaux de pêche immatriculés au Canada ou à l'étranger, (ii) les navires d'entretien et de service comme les brise-glaces, (iii) les navires de recherche et (iv) les autres navires non-commerciaux comme les navires-hôpitaux.

#### Statistiques financières et d'exploitation

Les statistiques financières et d'exploitation présentées dans la présente publication sont établies à partir des résultats d'un recensement des transporteurs par eau pour compte d'autrui, publics et privés établis au Canada. Ne sont pas inclus dans l'univers de l'enquête les embarcations de plaisance privées, la pêche, la réparation de navires, la défense, les services auxiliaires des transports par eau (tels que l'arrimage), ainsi que les transporteurs ayant déclaré des recettes/dépenses brutes d'exploitation totales de moins de \$500,000. En 1988, ce seuil était de \$250,000 et avant cela, il était de \$100,000. Même si certains transporteurs sont exclus de l'univers (notamment ceux qui exercent leurs activités dans les eaux canadiennes mais qui sont établis à l'extérieur du Canada), on estime que les résultats de l'enquête représentent bien l'industrie du transport par eau.

Data on for-hire carriers include charters and sightseeing carriers. Government carriers, including crown corporations and subsidized services, are tabulated separately in order to avoid distortion of for-hire carrier data. For private carriers involved in transport of goods or passengers for their own or a parent company, only data relating to water transportation activity is applicable.

Les données sur les transporteurs pour compte d'autrui englobent les transporteurs d'affrètement et les transporteurs touristiques. Les données sur les transporteurs publics, qui comprennent les sociétés de la Couronne et les transporteurs subventionnés, sont totalisées séparément afin de ne pas fausser les données sur les transporteurs pour compte d'autrui. Dans le cas des transporteurs privés transportant des marchandises ou des passagers pour leur propre compte ou pour le compte de la société mère, on ne retient que les données s'appliquant au transport par eau.

## Survey Compatibility

### Domestic and International Shipping Statistics

The key concepts employed in tabulating domestic and international shipping statistics are identical, thereby permitting unduplicated aggregation of these two data sets in regards to commodity and port activity. In the case of vessel statistics, however, aggregation of domestic and international data may result in some double counting, and consequently overestimation of vessel activity. Some vessels (primarily, though not exclusively, Canadian-registered vessels) transport both domestic and international cargoes and are compiled in both surveys. Therefore, caution is advised when interpreting composite vessel movement and capacity (GRT/NRT) statistics.

Since domestic and international data are compiled from different sources, in certain cases, some limitations in comparability or completeness may result from differences in coverage and reporting formats.

## Compatibilité de l'enquête

### Statistiques sur le transport maritime intérieur et international

Les concepts de base utilisés dans la totalisation des statistiques sur le transport maritime intérieur et international sont identiques, ce qui permet l'agrégation sans double compte des deux ensembles de données sur les flux de marchandises et l'activité portuaire. Toutefois, l'agrégation des données sur les mouvements de navires utilisés pour le transport intérieur et international peut donner lieu à des doubles comptes et à une surestimation des mouvements. Certains navires (la plupart immatriculés au Canada) transportent à la fois du fret intérieur et du fret international et sont pris en compte dans les deux enquêtes. Par conséquent, la prudence est de mise dans l'interprétation des statistiques composites sur les mouvements des navires et leur capacité (JBR/JNR).

Puisque les données sur le transport maritime intérieur et international proviennent de sources différentes, elles ne sont pas toujours parfaitement comparables ou complètes, ce qui peut entraîner des différences au niveau de la couverture et de la déclaration.

## Financial and Operational Statistics and Shipping Statistics

The concepts underlying the domestic and international commodity flow statistics are distinct from those employed in compiling financial and operational statistics. While data presented in Part I covers all activity in domestic and international shipping at Canadian ports, as delimited by the scope and universe of the respective statistical programs, financial and operational statistics contained in Part II relate only to Canadian-domiciled owners or operators of vessels. Therefore, since the financial and operational statistics relate to only a portion of domestic and international shipping, users are advised to note that data presented in Part I should not necessarily be considered to be compatible with data contained in Part II.

## Statistiques financières et d'exploitation et statistiques sur le transport maritime

Les statistiques sur les flux intérieurs et internationaux de marchandises reposent sur des concepts qui diffèrent de ceux utilisés pour le rassemblement des statistiques financières et d'exploitation. Les données de la partie I englobent l'ensemble du trafic intérieur et international dans les ports canadiens, tel qu'il est défini par la portée et l'univers des deux programmes statistiques en cause, alors que les statistiques financières et d'exploitation de la partie II ne visent que les propriétaires ou exploitants de navires établis au Canada. Par conséquent, puisque les statistiques financières et d'exploitation ne saisissent qu'une partie du transport maritime intérieur et international, les utilisateurs doivent être conscients que les données présentées à la partie I ne sont pas nécessairement compatibles avec celles de la partie II.

## Statistical Tables and Revisions

The origin and destination statistics are processed in kilograms and financial statistics in dollars. In tabulations, numbers are presented in larger units (tonnes, '000 tonnes, million tonnes, or \$'000, million of \$) and are rounded. Therefore, components may not add up to totals due to rounding.

All Statistics published therein are subject to the following: data for the current year are preliminary and data for the previous year are final.

For further information on the concepts, limitations, methodology and scope of these three marine programs, users are invited to contact the Marine Transport Unit, Transportation Division. More detailed information is available, free of charge.

## Tableaux statistiques et révisions

Les statistiques sur l'origine et la destination sont produites en kilogrammes et les statistiques financières, en dollars. Dans les tableaux, les chiffres sont présentés en unités de mesure plus grande (tonnes, '000 tonnes, millions de tonnes ou \$000 et millions de \$) et ils sont arrondis. Par conséquent, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Toutes les statistiques publiées dans cette publication se conforment à ce qui suit: les données pour l'année courante sont préliminaires et celles de l'année antérieure sont finales.

Pour plus de renseignements sur les concepts, les limites, la méthodologie et la portée de ces trois programmes de statistiques sur le transport maritime, les utilisateurs peuvent communiquer avec la Sous-section du transport maritime, Division des transports. D'autres renseignements détaillés peuvent être obtenus gratuitement.

## GLOSSARY

### Terms Related to Reporting Forms

**A6 General Declaration:** This is an administrative document which is submitted along with supporting cargo reports, to Revenue Canada Customs and Excise for every vessel arriving from or departing for any port or place outside Canada. 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.

**Cargo Report:** Provides information on the foreign port of loading or unloading, the commodity and whether the cargo was containerized or not.

**Fiscal Year:** The Water Transportation Report requests establishments to report information for any fiscal year ending between April 1 of the reference year and March 31 of the following year. Although the fiscal year is not common for all respondents, internal studies reveal that approximately 43% of establishments report for a fiscal year ending December 31.

**S.1 Domestic Shipping Report:** This report is completed by agents or operators of vessels engaged in domestic shipping arriving at or departing from Canadian ports. It contains such information as: vessel name, net and gross register tonnage, commodity description and tonnage, ports of loading and unloading. This is the principal source of data for the production of domestic shipping statistics.

**S.4 Towboat and Ferry Operators Shipping Report:** This report is used principally by members of the British Columbia Council of Marine Carriers to report the domestic shipping activities of tug, barge, scow and ferry operators on the west coast. The report is filed on a monthly basis and excludes ballast movements.

**Water Transportation Report:** This questionnaire is completed annually by Canadian-domiciled carriers involved in marine transportation activities. It is the only source document used to produce financial and operational statistics for the Water Transportation Survey. It includes information on operating revenues and expenses, employment and property value.

### Terms Related to Cargo

**Ballast movement (arrival or departure):** An arrival at a port is considered ballast if there is no cargo unloaded from the vessel at that port. A departure from a port is considered ballast if there is no cargo loaded on the vessel at that port. Ferry (passenger and cars) movements also account as ballast movements since there is no loading/unloading of commercial cargo.

**Commodity:** Cargo loaded or unloaded is classified according to a structure based on Statistics Canada's Standard Classification of Goods (SCG).

**Lightering:** This term refers to the loading/unloading of cargo in a harbour rather than at a dock or wharf. Cargo tonnages are included with port totals.

**Transshipments:** Foreign cargoes handled at Canadian ports en route for or from a third country. Since tonnages are included in port totals, the statistics do not necessarily reflect import and export tonnages, but are rather focused on port activity.

### Terms Related to Ports (applicable to domestic and international shipping)

**Atlantic Region:** This region consists of Canadian ports on the Atlantic Ocean and Arctic Waters, and that portion of the Gulf of St. Lawrence which is east of the inland waters as defined in the Canadian Shipping Act.

**Destination:** The port of unloading of cargo is considered the port of destination. This is not necessarily the point of ultimate destination of cargo, which may be inland. Relative to the international shipping sector, this is the foreign port or country of unloading and not necessarily the ultimate country of destination.

**Great Lakes Region:** This region consists of Canadian ports located along the St. Lawrence river west of the Ontario-Quebec border, and on the Great Lakes.

**Handling Port:** The Canadian port of loading/unloading of cargo. This does not necessarily coincide with the Customs Port, or the municipality of the same name.

**Origin:** The port of loading of cargo is considered the port of origin. This is not necessarily the point of actual origin of cargo, which may be inland. Relative to the international shipping sector, this is the foreign port or country of loading and not necessarily the actual point of origin.

**Pacific Region:** This region consists of Canadian ports located on the Pacific Coast.

**St. Lawrence River Region:** This region consists of Canadian ports located on the St. Lawrence river from the Ontario-Quebec border eastward, along the north shore to 63° west longitude and along the south shore to Cap des Rosiers.

### Terms Related to Vessels

**Gross Register Tonnage:** The capacity in cubic feet of the spaces within the hull and of the enclosed spaces above the deck of a vessel, divided by 100. This is the figure as reported on the A6 General Declaration or the S1 and S4 reporting forms.

**In Ballast:** A vessel is considered arriving or departing "in ballast" if no cargo is loaded when leaving a Canadian port or no cargo is unloaded when arriving at a Canadian port.

**LO LO:** an acronym for "load on, load off".

**Net Register Tonnage:** The gross register tonnage (as defined above) minus the capacity utilized by propelling machinery, fuel, and personnel accommodation.

**Post Panamax Container Ships:** Vessels whose dimensions exceed the maximum size of the Panama Canal. As such, the size of these vessels (up to 5,000 TEUs) results in new economies of scale, but their mobility is constrained by their specialization.

## Terms Related to Vessels – Concluded

**RO RO:** An acronym for "roll on, roll off".

---

## Terms Related to Area of Operation

**Arctic Area:** The waters adjacent to the mainland and islands of the Canadian Arctic within the area enclosed by the 60th parallel of north latitude, the 141st meridian of longitude, and a line measured seaward from the nearest Canadian land, a distance of 100 nautical miles. In the area between the islands of the Canadian Arctic and Greenland where the line of equidistance between the two is less than 100 nautical miles, then the line of equidistance defines the Arctic Area. For the purposes of this survey, Hudson Bay and James Bay are included in Arctic waters.

**Atlantic Area:** The waters adjacent to the Canadian Atlantic coast and that portion of the St. Lawrence River which is east of Inland Waters.

**Domestic Service Area:** Canadian waters where vessel activities take place between two Canadian ports. These areas are defined for the purposes of the Financial Survey of Canadian Water Carriers which are carriers domiciled in Canada. The domestic service areas are: Atlantic, Pacific, Inland Waters, Mackenzie River, and Arctic.

**International Service Area:** Waters where vessel activities take place between a Canadian port and a foreign port, or between two foreign ports.

**International Service Origin and Destination Pairs:** The international services area is categorized into four principal origin and destination pairs. These are: (i) Canadian and U.S. ports on the Great Lakes; (ii) Other Canadian and U.S. ports; (iii) Canadian and other foreign ports; (iv) foreign port pairs.

**Inland Waters Area:** All rivers, lakes and other navigable fresh waters within Canada including the St. Lawrence River as far seaward as: a straight line drawn from Cap des Rosiers to West Point Anticosti Island, and from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River along the meridian of longitude 63° west. This area excludes the Mackenzie River and its tributaries, but includes time spent in U.S. waters of the St. Lawrence River and the Great Lakes.

**Mackenzie River Area:** The Mackenzie River and its tributaries.

**Pacific Area:** The waters adjacent to the Canadian Pacific Coast.

---

## Terms Related to Intermodal Movement – Intermodal Bridge Systems

**Landbridge:** The overland portion of an international intermodal movement, from, e.g. Asia to Europe via rail and/or truck across North America. In that case, the landbridge portion of the entire movement from origin to destination is North America.

**MinibrIDGE:** The overland portion of an international intermodal movement, from the port of unloading to the opposite coast for further distribution.

**Microbridge:** The overland portion of an international intermodal movement, from the port of unloading to the inland destination.

## Terms Related to Chartering

**Bareboat Charter:** A charter agreement in which an owner charters a vessel to a charterer for a specified period of time. The charterer employs the vessel as if it were a unit of his/her own fleet and engages the master, officers and crew.

**Charterer:** The individual or business entity to whom the use of a vessel (or part of it) for conveyance of goods or passengers is granted by the vessel's owner.

**Sub-Charter:** A charter agreement whereby a vessel is chartered from an owner and then is chartered out to another party.

**Time Charter:** A charter agreement in which an owner charters a vessel, complete with master and crew, to an individual or business entity for a specific period of time.

**Voyage Charter:** A charter agreement in which an owner charters a vessel, complete with master and crew, to an individual or business entity for a specific journey.

---

## Terms Related to Carriers

**Canadian-Domiciled Carrier:** A business entity located in Canada which owns, charters and/or operates a vessel for the purpose of transporting goods and/or passengers either for-hire or for a parent or sister company. Included are Canadian subsidiaries of foreign-domiciled corporations.

**Chartering Carrier:** A Canadian-domiciled carrier chartering or sub-chartering vessels to others for compensation or reward.

**Class I Carrier:** A carrier which earns gross annual operating revenues of \$1 million or more.

**Class II Carrier:** A carrier which earns gross annual operating revenues between \$100,000 and \$1 million prior to 1988, between \$250,000 and \$1 million in 1988 and between \$500,000 and \$1 million as of 1989. In the absence of revenues (as it is the case for some private and government carriers), the expenses are used to classify carriers.

**Establishment:** For industrial statistics purposes, an establishment is the smallest industrial unit which is a separate operating entity capable of reporting data for the main elements of input and output without resorting to the allocation of joint expenses or fixed costs.

**For-hire Carrier:** A Canadian-domiciled carrier transporting cargo or passengers for compensation or reward.

**Government Carrier:** A Canadian federal, provincial or municipal carrier transporting cargo or passengers.

**Private Waterborne Carrier (Industrial Waterborne Carrier):** A Canadian-domiciled carrier engaging primarily in transporting its own cargo or passengers or those of its parent or sister company.

**Sightseeing Carrier:** A Canadian-domiciled carrier transporting passengers to view or visit historical or scenic sites.

---

## Financial and Operating Terms

**Fuel Oil:** A vessel fuel category which includes Bunker "C", intermediate, diesel oil and gas oil.

**Pilotage:** A public service established to provide pilots for vessels entering or leaving harbours, or in narrow waters.



**Financial and Operating Terms – Concluded**

**Subsidy:** Financial aid granted by a government to the shipping industry, with or without a requirement for special service as compensation. Also called bounty or subvention.

**Towing:** The pulling or pushing of barges, scows, self-propelled vessels and log booms by means of a tug-boat.

**Vessel Crew:** An occupational category which includes deck officers, engineering officers, deck crew, engine crew, and boiler room crew.

**Water Transport Revenue:** The total revenues earned from: transporting commodities; transporting passengers; bareboat, time and voyage charter to others; towing; subsidies for water transportation.

**Other Terms**

**Standard Industrial Classification:** A system which groups producing units into industries and is used for Statistics Canada's surveys of industry. A complete explanation of the system, including codes, is available in Statistics Canada's publication "Standard Industrial Classification 1980", Catalogue number 12-501.

**System of National Accounts:** A complete set of statistics which provide an overall profile of the Canadian economy and the changes which take place. A complete description is available in Statistics Canada's publication "A Guide to the National Income and Expenditure Accounts: Definitions, Concepts, Sources, Methods", Catalogue number 13-549.

## GLOSSAIRE

### Termes relatifs aux formulaires de déclaration

**Déclaration générale A6:** Il s'agit d'un document administratif qui est présenté, accompagné des rapports pertinents sur la cargaison, à Revenu Canada, Douanes et Accise, pour chaque navire en provenance ou à destination d'un port ou endroit situé à l'extérieur du Canada. La déclaration générale A6 fournit des renseignements sur le navire, notamment le nom, la nationalité, la jauge nette et brute au registre et le prochain/dernier port d'escale, et des renseignements sur la cargaison, notamment le genre de cargaison, le nombre de tonnes chargées ou déchargées et le port de manutention.

**Exercice financier:** Dans le rapport sur le transport par eau, il est précisé que les établissements doivent produire leur déclaration pour l'exercice financier se terminant entre le 1er avril de l'année de référence et le 31 mars de l'année suivante. Même si l'exercice financier n'est pas le même pour tous les répondants, des études internes ont révélé que pour environ 43% des établissements, l'exercice financier se terminait le 31 décembre.

**Exploitants de remorqueurs et de traversiers, formulaire S.4:** Ce rapport est destiné principalement aux membres de la British Columbia Council of Marine Carriers qui s'en servent pour déclarer les activités, au titre du transport maritime intérieur, des exploitants de remorqueurs, de chalands, de péniches et de traversiers de la côte ouest. Ce rapport est produit une fois par mois et exclut les mouvements de navires sur lest.

**Rapport sur la cargaison:** Ce document fournit des renseignements sur le port étranger de chargement ou de déchargement et sur la marchandise, et précise si la cargaison était conteneurisée ou non.

**Rapport sur la navigation en eaux intérieures, formulaire S.1:** Ce rapport est rempli par les agents ou exploitants de navires servant au transport maritime intérieur qui arrivent à un port canadien ou qui le quittent. Il comprend notamment les renseignements suivants: le nom du navire, la jauge nette et brute au registre, la description et le tonnage de la cargaison et les ports de chargement et de déchargement. Ce rapport est la principale source des données utilisées dans la production de statistiques sur le transport maritime intérieur.

**Rapport sur le transport par eau:** Ce questionnaire est rempli une fois par année par les transporteurs maritimes établis au Canada. Il s'agit du seul document de base utilisé pour la production de statistiques financières et de statistiques d'exploitation dans le cadre de l'enquête sur le transport par eau. Il comprend des renseignements sur les recettes et dépenses d'exploitation, l'emploi et la valeur des biens.

### Termes relatifs à la cargaison

**Mouvement sur lest:** Une arrivée à un port est considérée comme mouvement sur lest si aucun fret commercial n'est déchargé du navire. Un départ d'un port est considéré comme mouvement sur lest si aucun fret commercial n'est chargé sur le navire. Les mouvements "ferry" (passagers et voitures) sont également considérés comme des mouvements sur lest, c'est à dire qu'il n'y a aucun chargement/déchargement de fret commercial.

**Marchandise:** La cargaison chargée ou déchargée est classée suivant une structure fondée sur les codes de la Classification type des biens (CTB).

**Par allège:** Cette expression est utilisée pour indiquer que la cargaison a été chargée/déchargée dans le port plutôt qu'à un dock ou un quai. Le tonnage de ces cargaisons est compris dans les totaux portuaires.

**Transbordements:** Cargaisons étrangères, à destination ou en provenance d'un pays tiers, manutentionnées dans des ports canadiens. Puisque le tonnage de ces cargaisons est compris dans les totaux portuaires, les statistiques ne correspondent pas nécessairement au nombre de tonnes importées et exportées mais traduisent plutôt l'activité portuaire.

### Termes relatifs aux ports (applicables au transport maritime intérieur/international)

**Destination:** Le port de déchargement de la cargaison est considéré être le port de destination. Il ne s'agit pas nécessairement du point de destination ultime de la cargaison, qui peut être à l'intérieur des terres. Dans le cas du transport maritime international, il s'agit du port ou du pays étranger où a été effectué le déchargement, ce pays n'étant pas nécessairement le pays de destination ultime.

**Origine:** Le port de chargement de la cargaison est considéré être le port d'origine. Il ne s'agit pas nécessairement du véritable point d'origine de la cargaison, qui peut être à l'intérieur des terres. Dans le cas du transport maritime international, il s'agit du port ou du pays étranger où a été effectué le chargement, ce pays n'étant pas nécessairement le véritable pays d'origine.

**Port de manutention:** Port canadien de chargement/déchargement de la cargaison. Ce port ne correspond pas nécessairement au bureau de douane ou à la municipalité du même nom.

**Région de l'Atlantique:** Cette région comprend les ports canadiens de l'Atlantique et de l'Arctique, et la partie du golfe Saint-Laurent à l'est des eaux intérieures, telles qu'elles sont définies dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

**Région des Grands Lacs:** Cette région comprend les ports canadiens situés le long du Saint-Laurent à l'ouest de la frontière Ontario-Québec, et ceux situés sur les Grands Lacs.

**Région du Pacifique:** Cette région comprend les ports canadiens situés sur l'océan Pacifique.

**Région du Saint-Laurent:** Cette région comprend les ports canadiens situés le long du Saint-Laurent, depuis la frontière Ontario-Québec vers l'est, le long de la rive nord jusqu'au 63<sup>e</sup> de longitude ouest, et le long de la rive sud jusqu'à Cap-des-Rosiers.

### Termes relatifs aux navires

**Jauge brute au registre:** Capacité en pieds cubes de la coque et de l'espace fermé au-dessus du pont d'un navire, divisée par 100. Il s'agit du chiffre indiqué dans la déclaration générale A6 ou dans les formulaires S.1 et S.4.

## Termes relatifs aux navires – fin

**Jauge nette au registre:** Jauge brute au registre (telle que définie ci-dessus) moins la salle des machines, les réservoirs de mazout et les quartiers de l'équipage.

**LO LO:** Un acronyme pour "load on, load off" (chargé, déchargé).

**Porte-conteneurs Post Panamax:** Navires dont la taille excède les dimensions maximales permettant la navigation sur le Canal de Panama. La grosseur de ces navires (qui peut atteindre jusqu'à 5,000 UEVs) permet de nouvelles économies d'échelle mais leur mobilité est restreinte par cette spécialisation.

**RO RO:** Un acronyme pour "roll on, roll off".

**Sur lest:** Un navire est considéré comme entrant ou sortant "sur lest" si aucune cargaison n'est chargée au départ d'un port canadien ou déchargée à l'arrivée à un port canadien.

## Termes relatifs à la région d'activité

**Arctique:** Les eaux contiguës au continent et aux îles de l'Arctique canadien à l'intérieur de la zone délimitée par le 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord, le 141<sup>e</sup> méridien de longitude et une ligne en mer dont chaque point se trouve à une distance de 100 milles marins de la plus proche terre canadienne. Dans la zone sise entre les îles de l'Arctique canadien et le Groenland, là où la ligne d'équidistance entre ces îles et le Groenland est à moins de 100 milles marins de la plus proche terre canadienne, cette ligne d'équidistance définira la région Arctique. Aux fins de la présente enquête, la Baie d'Hudson et la Baie James font partie des eaux arctiques.

**Atlantique:** Les eaux contiguës à la côte canadienne de l'Atlantique et la partie du fleuve Saint-Laurent à l'est des eaux intérieures.

**Eaux intérieures:** La totalité des fleuves, rivières, lacs et autres eaux douces navigables à l'intérieur du Canada, et le fleuve Saint-Laurent aussi loin vers la mer qu'une ligne droite tirée de Cap-des-Rosiers à la pointe occidentale de l'île d'Anticosti, et de l'île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du méridien de longitude 63<sup>o</sup> ouest. Cette région ne comprend pas le fleuve Mackenzie et ses affluents, mais comprend les eaux américaines du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs lorsqu'elles servent au transport maritime intérieur.

**Fleuve Mackenzie:** Le fleuve Mackenzie et ses affluents.

**Pacifique:** Les eaux contiguës à la côte canadienne du Pacifique.

**Région d'activité intérieure:** Eaux canadiennes où s'effectuent des mouvements de navires entre deux ports canadiens. Ces régions sont définies aux fins de l'enquête sur les finances des transporteurs canadiens par eau, ceux-ci étant des transporteurs établis au Canada. Les régions d'activité intérieures sont l'Atlantique, le Pacifique, les eaux intérieures, le fleuve Mackenzie et l'Arctique.

**Région d'activité internationale:** Les eaux où des mouvements de navires s'effectuent entre un port canadien et un port étranger, ou entre deux ports étrangers.

**Région d'activité internationale définie selon l'origine et la destination:** La région d'activité internationale est définie selon l'origine et la destination en fonction des quatre combinaisons suivantes: (i) un port canadien et un port américain des Grands Lacs; (ii) un autre port canadien et un autre port américain; (iii) un port canadien et un autre port étranger; (iv) deux ports étrangers.

## Termes relatif au transport intermodal. Systèmes de jonction intermodale

**Trafic de jonction terrestre:** La partie terrestre du transport intermodal d'un continent à l'autre. Par exemple, l'acheminement de marchandises d'Asie en Europe en passant par l'Amérique du Nord (rail ou camionnage). La jonction terrestre est l'Amérique du Nord.

**Trafic de minijonction:** La partie terrestre du transport intermodal, soit le transport de marchandises vers une ville portuaire sur la côte opposée.

**Trafic de microjonction:** La partie terrestre du transport intermodal de marchandises, soit le transport entre un port et une destination située à l'intérieur des terres.

## Termes relatifs à l'affrètement

**Affrètement à temps:** Accord d'affrètement en vertu duquel un propriétaire frète un navire, capitaine et équipage compris, à une personne ou à une entreprise pour un temps déterminé.

**Affrètement au voyage:** Accord d'affrètement en vertu duquel un propriétaire frète un navire, capitaine et équipage compris, à une personne ou à une entreprise pour un voyage déterminé.

**Affrètement coque-nue:** Accord d'affrètement en vertu duquel un propriétaire frète un navire à un affréteur pour un temps déterminé. L'affréteur utilise le navire comme s'il faisait partie de sa propre flotte et recrute le capitaine, les officiers et l'équipage.

**Affréteur:** Personne ou entreprise à qui l'usage d'un navire (ou d'une partie de celui-ci) pour le transport de marchandises ou de passagers a été accordé par le propriétaire du dit navire.

**Sous-affrètement:** Accord d'affrètement par lequel un navire affrété d'un propriétaire est frété à une tierce partie.

## Termes relatifs aux transporteurs

**Établissement:** Aux fins de la statistique industrielle, un établissement est la plus petite unité industrielle constituant une entité d'exploitation distincte en mesure de déclarer des données pour les principaux éléments des intrants et des extrants sans devoir procéder à une ventilation des dépenses communes ou des frais fixes.

**Transporteur établi au Canada:** Entreprise implantée au Canada qui possède, affrète et/ou exploite un navire pour le transport de marchandises et/ou de passagers pour le compte d'autrui ou pour le compte de la société mère ou d'une société soeur. Sont comprises les filiales canadiennes de sociétés établies à l'étranger.

**Transporteur de catégorie I:** Transporteur dont les recettes annuelles brutes d'exploitation s'élèvent à \$1 million ou plus.

### Termes relatifs aux transporteurs – fin

**Transporteur de catégorie II:** Transporteur dont les recettes annuelles brutes d'exploitation se situent entre \$100,000 et \$1 million avant 1988, entre \$250,000 et \$1 million en 1988 et entre \$500,000 et \$1 million à partir de 1989. Lorsque les recettes ne sont pas disponibles (comme c'est le cas pour certains transporteurs privés et publiques), les dépenses sont utilisées pour classer les transporteurs.

**Transporteur d'affrètement:** Transporteur établi au Canada qui frète ou sous-frète des navires à autrui contre rémunération.

**Transporteur pour compte d'autrui:** Transporteur établi au Canada qui transporte des marchandises ou des passagers contre rémunération.

**Transporteur privé flottant (transporteur industriel flottant):** Transporteur établi au Canada dont l'activité principale est le transport de marchandises ou de passagers pour son propre compte ou pour le compte de la société mère ou d'une société soeur.

**Transporteur public:** Transporteur canadien fédéral, provincial ou municipal qui transporte des marchandises ou des passagers.

**Transporteur touristique:** Transporteur établi au Canada qui transporte des passagers pour leur faire voir ou visiter des sites historiques ou panoramiques.

---

### Termes relatifs aux statistiques financières et d'opération

**Mazout:** Cette catégorie générale de combustible pour navires comprend le fuel de soute "C", le mélange intermédiaire, le carburant diesel et le gas-oil.

**Pilotage:** Service public instauré pour fournir des pilotes aux navires entrant ou quittant les ports ou naviguant dans les passages étroits.

### Termes relatifs aux statistiques financières et d'opération

**Subvention:** Terme générique pour désigner l'aide financière accordée par une administration publique à différents secteurs de l'industrie du transport par eau, en retour ou non de services spéciaux.

**Touage:** Activité du transport par eau qui consiste à tirer ou à pousser des chalands et péniches, des navires automoteurs et des estacades flottantes au moyen d'un remorqueur.

**Équipage:** Comprend les officiers de pont, les officiers mécaniciens de navires, les matelots de pont et les matelots des salles de machines et de chaufferies.

**Recettes du transport par eau:** Le revenu total généré par: le transport des marchandises; le transport des passagers; l'affrètement coque-nue, à temps, ou au voyage à autrui; le touage; les subventions au transport par eau.

Autres termes

**Classification type des industries:** Système qui regroupe les unités productrices par industrie et qui est utilisé par Statistique Canada dans le cadre de ses enquêtes sur l'industrie. Une explication détaillée du système, y compris les codes, se retrouve dans la publication de Statistique Canada intitulée "Classification type des industries de 1980", numéro 12-501 au catalogue.

**Système de comptabilité nationale:** Ensemble complet de statistiques qui établit un profil global de l'économie canadienne et des changements qui y surviennent. Une description complète se retrouve dans la publication de Statistique Canada intitulée "Guide des comptes nationaux des revenus et des dépenses: définitions, concepts, sources, méthodes", numéro 13-549 au catalogue.

## Supplementary Tabulations

## Totalisations supplémentaires

For users wishing to supplement published results with more detailed and comprehensive information, a number of statistical matrices are available on a cost recovery basis. These tabulations provide users with the flexibility of requesting timely information which conforms to their more specific data requirements.

Tabulations are available for a number of pre-defined formats, based on data variable permutations. Users may also, if required, define specific data element criteria for the variables selected.

Les utilisateurs qui désirent des renseignements plus détaillés et plus exhaustifs pour compléter les résultats publiés ici peuvent les obtenir d'un certain nombre de matrices statistiques, contre recouvrement des frais. Ces matrices donnent la possibilité d'obtenir sur demande des renseignements à jour conformes à leurs besoins propres.

Les totalisations sont disponibles selon un certain nombre de présentations établies d'avance, fondées sur la permutation des variables. Les utilisateurs peuvent aussi, au besoin, définir les critères des éléments d'information pour les variables sélectionnées.

**Domestic and International Shipping Statistics**  
**Statistiques sur le transport maritime intérieur et international**
**Data Variables - Variables**

- Canadian handling port  
Port canadien de manutention
- Canadian shipping region  
Région canadienne d'activité
  - Atlantic - Atlantique
  - St. Lawrence - Saint-Laurent
  - Great Lakes - Grands Lacs
  - Pacific - Pacifique
- Commodity  
Marchandise
  - 41 commodity grouping  
41 groupes de marchandises
  - 101 commodity grouping  
101 groupes de marchandises
- Foreign origin/destination port  
Port étranger d'origine/de destination

**Data Elements<sup>1</sup> - Éléments d'information<sup>1</sup>**

- Tonnage - Tonnage
  - loaded/unloaded  
chargé/déchargé
  - containerized/non-containerized  
conteneurisé/non-conteneurisé
- Vessel movements  
Mouvements de navires
  - arrival/departure  
arrivée/départ
  - ballast/cargo - sur lest/avec cargaison
- Vessel capacity - Capacité des navires  
- GRT/NRT - JBR/JNR

**Financial and Operational Statistics**  
**Statistiques financières et d'exploitation**
**Data Variables - Variables**

- Carrier type  
Type de transporteur
  - For-hire  
Pour compte d'autrui
  - Private  
Privé
  - Government  
Public
- Revenue class - Tranche de recettes
  - over \$1 million  
plus de \$1 million
  - less than \$1 million  
moins de \$1 million
- Province/territory of domicile  
Province/territoire de domicile

**Data Elements<sup>2</sup> - Éléments d'information<sup>2</sup>**

- Revenues/Expenses - Recettes/Dépenses
- Employment  
Emploi
- Fuel consumption  
Consommation de combustible
- Chartering - Affrètement
- Balance sheet - Bilan

<sup>1</sup> Shipping statistics can be produced on magnetic tape or medium suitable for micro-computers.

<sup>1</sup> Les statistiques sur le transport maritime peuvent être produites sur bande magnétique ou sur support exploitable par micro-ordinateur.

<sup>2</sup> To meet confidentiality requirements, data elements may be grouped in some instances.

<sup>2</sup> Pour garantir la confidentialité, il sera parfois nécessaire de grouper des éléments d'information.

## 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 Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

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

Jim Cain, Chief  
Surface and Marine Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

Robert Larocque  
Dissemination Coordinator  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2486  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin, 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 Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

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

Jim Cain, Chef  
Section des transports de surface et maritime

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

Robert Larocque  
Coordinateur de la dissémination  
Section des transports de surface et maritime

Téléphone: (613) 951-2486  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin, Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

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







*Don't let the changing world  
take you by surprise!*

*Ne soyez pas dépassé  
par les événements!*

**An aging population. Lone-parent families. A diverse labour force. Do you know how today's social changes will affect your future ... your organization ... and your family?**

Keep pace with the dramatic shifts in Canada's evolving social fabric with Statistic Canada's best-selling quarterly, *Canadian Social Trends*. With vast and varied reports on major changes in key social issues and trends, this periodical incorporates findings from over 50 national surveys.

Written by some of Canada's leading-edge social analysts, *Canadian Social Trends* combines painstaking research with dynamic prose on topics like ethnic diversity, low-income families, time-crunch stress, violent crime and much more — all in a colourful, easy-to-read, magazine format.

*A lasting record of changing times!*

Join the thousands of business and policy analysts, social-science professionals, and academics who trust *Canadian Social Trends* to demystify the causes and consequences of change in Canadian society. Don't miss a single issue — subscribe today.

*Canadian Social Trends* (catalogue number 11-0080XPE) is \$34 annually in Canada, US\$41 in the United States and US\$48 in other countries.

**Le vieillissement de la population. Les familles monoparentales. La diversification de la population active. Savez-vous comment les changements sociaux d'aujourd'hui vont se répercuter sur votre avenir, votre organisation, votre famille?**

Suivez l'évolution spectaculaire de la société canadienne grâce à *Tendances sociales canadiennes*, une publication trimestrielle de Statistique Canada. Avec des articles vastes et variés sur les principaux changements caractérisant les questions et les tendances sociales principales, cette publication intègre les résultats de plus de 50 enquêtes nationales.

Certains des analystes sociaux les plus reconnus du Canada rédigent des articles dans *Tendances sociales canadiennes*. Ils présentent les résultats de recherches minutieuses dans un style attrayant pour des sujets tels que la diversité ethnique, les familles à faible revenu, le stress dû au manque de temps, le crime et bien d'autres encore dans une revue haute en couleur et de lecture aisée.

*Un dossier permanent d'une époque en évolution!*

Des milliers d'analystes des entreprises et des politiques, de professionnels des sciences sociales et d'universitaires lisent *Tendances sociales canadiennes* pour identifier les causes et les conséquences de l'évolution de la société canadienne. Ne manquez pas un numéro, abonnez-vous dès aujourd'hui.

L'abonnement annuel à *Tendances sociales canadiennes* (n° 11-0080XPF au catalogue) coûte 34 \$ au Canada, 41 \$ US aux États-Unis et 48 \$ US dans les autres pays.

To order, write to Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Pour passer votre commande, écrivez à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou adressez-vous au centre de services-conseils de Statistique Canada le plus proche de chez vous et dont la liste figure dans cette publication.

Vous pouvez aussi envoyer votre commande par télécopieur, au 1-613-951-1584, ou téléphoner sans frais au 1-800-267-6677 et donner votre numéro de carte VISA ou MasterCard.

# THE 1994 CANADA YEAR BOOK

# L'ANNUAIRE DU CANADA 1994

*Your indispensable and comprehensive reference source on Canada*

For essential information on Canada, turn to the *Canada Year Book*. An invaluable resource, the 1994 edition is beautifully designed in an inviting and easy-to-read format.

The 1994 *Canada Year Book* examines recent events, changes and trends in great detail. Organized carefully into 22 chapters, it answers questions on virtually every topic from geography through health to banking.

#### This edition features:

- ▶ Over 700 crisply written pages packed with eye-opening information on life in Canada — from social, economic, cultural and demographic perspectives
- ▶ 250 concise tables plus 63 charts and graphs that put statistical information into focus
- ▶ Stunning photographs capturing distinctively Canadian scenes by some of this country's finest photographers
- ▶ Fascinating short feature articles covering everything from archaeology to white collar trends

Trusted for over 125 years by students, teachers, researchers, librarians and business people, the *Canada Year Book* is the reference source to consult first on all aspects of Canada.

An enduring addition to any home or office library!

#### ORDER YOUR COPY OF CANADA YEAR BOOK TODAY.

Available in separate English and French editions, the 1994 *Canada Year Book* (Catalogue No. 11-402E) is \$59.95 plus \$5.05 shipping and handling in Canada, US \$72 in the United States, and US \$84 in other countries.

To order, write to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, Ottawa, Ontario K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call toll-free 1-800-267-6677 and charge it to your VISA or MasterCard.



*Un ouvrage complet et indispensable sur le Canada*

Pour obtenir des renseignements essentiels sur le Canada, consultez *l'Annuaire du Canada*. Inestimable source d'information, l'édition de 1994 est un ouvrage d'une présentation très soignée, attrayant et facile à lire.

*L'Annuaire du Canada 1994* étudie en profondeur les événements, les tendances et les changements récents. Divisé en 22 chapitres, il répond à vos questions sur presque tous les sujets, depuis la géographie jusqu'à la santé et la banque.

#### Voici ce que vous trouverez dans l'édition de 1994 :

- ▶ Plus de 700 pages écrites dans un style vif et pleines de renseignements intéressants sur les dimensions sociales, économiques, culturelles et démographiques de la vie canadienne
- ▶ 250 tableaux concis et 63 graphiques et diagrammes qui permettent de mettre en perspective l'information statistique
- ▶ Remarquables photographies de paysages typiquement canadiens par certains des photographes canadiens les plus illustres
- ▶ Courts articles fascinants sur des sujets divers, depuis l'archéologie jusqu'à l'évolution de la situation des cols blancs

Ouvrage de référence de prédilection des étudiants, des enseignants, des chercheurs, des bibliothécaires et des gens d'affaires, et ce depuis plus de 125 ans, *l'Annuaire du Canada* est celui qu'il faut consulter en premier pour en savoir plus long sur tous les aspects du Canada.

Un volume que vous voudrez conserver longtemps dans votre bibliothèque ou au bureau!

#### COMMANDEZ DÈS AUJOURD'HUI VOTRE EXEMPLAIRE DE L'ANNUAIRE DU CANADA

Vous pouvez vous procurer la version française ou anglaise de *l'Annuaire du Canada 1994* (no 11-402F au catalogue) au coût de 59,95 \$ (supplément de 5,05 \$ pour les frais d'expédition et de manutention) au Canada, 72 \$ US aux États-Unis et 84 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le centre de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste qui figure dans la présente publication).

Si vous le préférez, télécopiez votre commande en signalant le 1-613-951-1584 ou téléphonez sans frais au 1-800-267-6677 et portez les frais à votre compte VISA ou MasterCard.