

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
ÉTÉ • SUMMER 2020



Canadian ports position for post-COVID-19 rebound Les ports canadiens préparent la relance de l'après-COVID-19

Unexplored opportunities beckon for Canada in Trans-Pacific trade

Des possibilités inexplorées pour le Canada dans le commerce transpacifique

8,95 \$



7 25274 85866 8 97



Desgagnés, une vision innovante

Desgagnés, a vision for innovation

Desgagnés se spécialise depuis le 19^e siècle dans le transport maritime de vracs liquides, de marchandises générales, de vracs solides et de passagers. Ses activités s'étendent également à la réparation navale de même qu'à la location et à l'opération de machineries lourdes. Sa flotte compte une vingtaine de navires qui sillonnent le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, l'Arctique canadien, la côte est du Canada et des États-Unis, ainsi que toutes les mers du globe.

Desgagnés has specialized in the marine transportation of liquid bulk, general cargo, solid bulk, and passengers since the 19th century. Its activities also extend to ship repair as well as the rental and operation of heavy machinery. Its fleet has some 20 vessels that crisscross the Great Lakes St. Lawrence Seaway System, the Canadian Arctic, the east coasts of Canada and the United States, and all the seas of the world.





CANADA STEAMSHIP LINES

OUR WATERWAYS.
OUR RESPONSABILITY.

NOS VOIES NAVIGABLES.
NOTRE RESPONSABILITÉ.



Éditeur / Publisher:
Pierre Terrien – pterrien@maritimemag.com

Rédacteur en chef / Editor:
Leo Ryan – lryan@maritimemag.com

Collaborateurs / Contributing editors:
Bill Beck, David Bolduc, Terence F. Bowles,
Kevin Dougherty, Brent Frederick, Julie Gedeon,
Colin Laughlan, Robert Lewis-Manning, Carroll McCormick,
Tom Peters, Nick Savvides, Christopher Wright.

Traducteurs / Translators: Pierre Cremer, Luc Zimmer

Correctrice / Proofreader: Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing: Denis Landry Contraste

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE
4493, Sherbrooke Ouest, bureau 200
Westmount (Québec) Canada H3Z 1E7
Tel.: 514-937-9009

ADMINISTRATION
Pierre Terrien, Éditeur/Publisher
pterrien@maritimemag.com
3095, rue Saint-Laurent, Lévis, Québec, Canada G6V 3W6

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE
Marie Dussault
mdussault@maritimemag.com

Marketing and Business Development Director
Directeur, Marketing et Développement des affaires
Sophie Belina Brzozowska
sbrzozowska@maritimemag.com
Tel.: 514-937-5080 (direct)

Authors have sole responsibility for their texts. Readers are cordially invited to submit suggestions, criticisms or relevant articles. Articles must be unpublished. However, we reserve the right to review or retouch any text accepted by the editorial committee. No part of this magazine can be reproduced without written authorization.

Les textes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Nos lecteurs sont cordialement invités à soumettre suggestions, critiques ou articles pertinents. Ces derniers doivent être inédits. Toutefois, nous nous réservons le droit de corriger ou de retoucher les textes qui seront acceptés par le comité de rédaction. Le contenu de la revue ne peut être reproduit sans autorisation écrite.

Dépôt légal / Copyright:
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006
ISSN-1201-5415

SUBSCRIBE / S'ABONNER

On our Website / Sur notre site Web
www.maritimemag.com

BY MAIL (1 year/4 issues)
\$ 40 in Canada, \$ 50US in the US
and \$ 90US in other countries.

PAR LA POSTE (1 an/4 numéros)
40 \$ au Canada, 50 \$US aux États-Unis
90 \$US dans les autres pays.

Imprimé au Canada / Printed in Canada

Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications
Convention no 40046923
3095, rue Saint-Laurent, Lévis, Québec, Canada G6V 3W6
pterrien@maritimemag.com

CHRONIQUES / COLUMNS

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

11 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

15 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Colin Laughlan

19 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Nick Savvides

22 ÉCHOS DE L'ARCTIQUE / ARCTIC HORIZONS
Carroll McCormick

24 CHAMBER OF SHIPPING
Robert Lewis-Manning

Et aussi / And more...

75 JOURNAL

80 ANNONCEURS / ADVERTISERS



28 M DOSSIER

PORTS REVIEW TOURNÉE DES PORTS



Canadian ports positioning themselves for post-COVID rebound

Les ports canadiens préparent la relance de l'après-COVID-19

Leo Ryan
Brent Frederick

64 M DOSSIER

PACIFIC RIM HORIZONS ÉCHOS DE LA CEINTURE DU PACIFIQUE



Canada's unexplored markets in Trans-Pacific trade

Les marchés inexplorés du Canada dans le commerce transpacifique

Colin Laughlan



COUVERTURE / COVER

This arresting photo in Halifax harbour captured in an evocative way the recent arrival of the largest ship-to-shore crane in Eastern Canada. It, indeed, appeared to underline the message that Canadian ports and terminal operators were not allowing COVID-19 to slow down their efforts to modernize their infrastructure to enhance competitiveness.

Cette photo saisissante illustre bien l'événement que constitue l'arrivée au Port de Halifax de la plus grande grue navire-quai de l'est du Canada. Elle souligne le message que les ports et les exploitants de terminaux canadiens ne laissent pas la COVID-19 ralentir les efforts qu'ils déploient pour moderniser leur infrastructure et ainsi rehausser leur compétitivité.

Photo: Lane Farguson/Halifax Port Authority

20/20.5 VISION

More than ever, trust Kildair.

- › Choice / Full slate of marine fuels
- › Proximity / Serving Quebec and Eastern Canada
- › Environment / Green Marine • ISO 14001:2015
- › Quality / ISO 9001:2015
- › Security / C-TPAT & PIP

Plus que jamais, faites confiance à Kildair.

- › Choix / Gamme complète de combustibles marins
- › Proximité / Nous desservons le Québec et l'Est du Canada
- › Environnement / Alliance verte • ISO 14001:2015
- › Qualité / ISO 9001:2015
- › Sécurité / C-TPAT & PEP



KILDAIR SERVICE ULC

kildair.com



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

100 ans plus tard, la loi Jones vise encore le Canada

La loi américaine de 1920 sur la marine marchande, mieux connue sous le nom de Jones Act, est peut-être la plus ancienne loi protectionniste du monde industrialisé. Avec les transporteurs maritimes canadiens des Grands Lacs, mieux vaut éviter d'en parler. Adoptée il y avait tout juste un siècle le 5 juin dernier, elle visait à assurer aux États-Unis une capacité suffisante en matière de construction navale et de marine marchande en temps de guerre ou d'autre urgence nationale. À cette fin, la loi limite les services maritimes intérieurs aux seuls navires américains: construction, propriétaires, pavillon et équipage américains. Ainsi, les transporteurs du Canada ou d'autres pays ne peuvent pas transporter des biens entre deux ports américains. Ils perdent de ce fait un avantage concurrentiel potentiel en matière de coûts et de technologie.

À ce sujet, je ne peux m'empêcher de repenser à un débat enflammé, dans les années 1980, entre Fred Pitre et George Ryan. Le premier était cadre supérieur de Canada Steamship Lines, et le second, représentant de la Lake Carriers Association (LCA) et fervent défenseur de la loi Jones. Ils se sont retrouvés face à face lors d'une des conférences annuelles que tenaient conjointement à l'époque la LCA et l'Association des armateurs canadiens, à l'heure même où se négociait un vaste accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis. M. Pitre a attaqué le sujet sans la moindre retenue!

Les analystes déduiront qu'en fin de compte, les droits de cabotage réciproques que demandaient les négociateurs canadiens n'étaient que monnaie d'échange pour conclure l'accord, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1989. La loi canadienne prévoyait un mécanisme de renonciation permettant aux navires américains de faire du cabotage au Canada dans des contextes limités où aucun navire canadien n'est disponible. Des efforts ont été déployés pour atté-

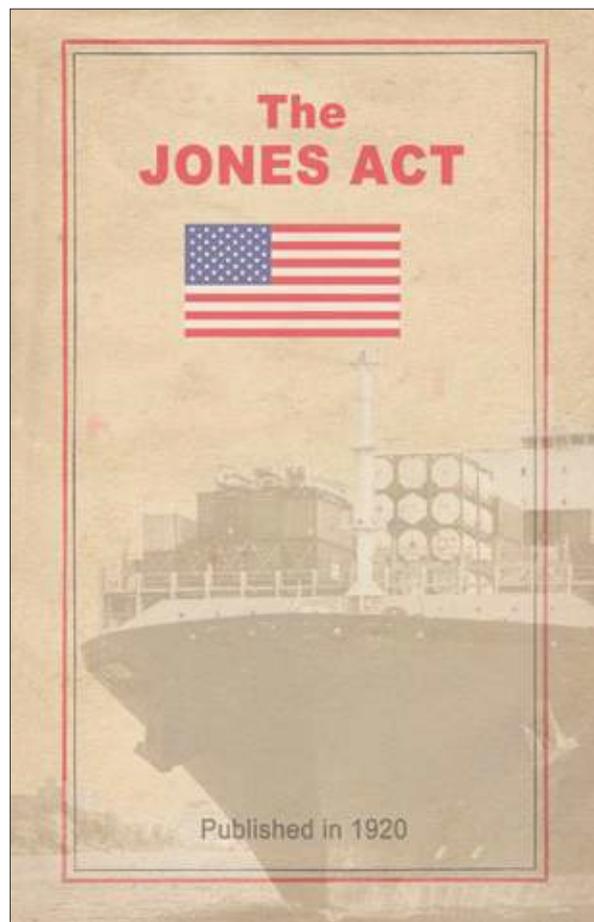
Century-old Jones Act on the prowl against Canada again...

Arguably the longest-surviving protectionist legislation in the industrialized world, the U.S. Merchant Marine Act of 1920, better known as the Jones Act, has long not been a favourite subject for Canadian Great

Lakes carriers. As of this past June 5 fully a century old, it has sought to ensure adequate domestic shipbuilding and merchant marine capacity in times of war or other national emergencies. To achieve these goals, the Act notably restricts domestic shipping services to ships that are U.S.-built, U.S.-owned, U.S.-flagged and U.S.-crewed. Thus Canadian and other foreign operators cannot move goods between two U.S. ports, which would offer a competitive advantage in costs and technology.

I cannot help recalling, in this regard, an impassioned debate in the 1980s between Fred Pitre, a senior executive with Canada Steamship Lines and George Ryan of the Lake Carriers Association and ardent Jones Act champion. This was during one of the annual joint conferences of the time between the LCA and the then-Canadian Shipowners' Association that coincided with negotiations for a broad Canada-U.S. free trade agreement. Mr. Pitre certainly came out with all guns firing!

Analysts deduced that Canada's demands for reciprocal cabotage rights, in the end, were a "sacrificial lamb" to conclude the FTA that came into force on Jan. 1, 1989. Existing Canadian law contained a waiver mechanism that allowed U.S. ships to operate in Canada in a specific trade case where a Canadian vessel was not available. Subsequent efforts to weaken or reform the Jones Act in the broader North American free trade accords encompassing Mexico and also in global agreements through the World Trade Organization have been in vain.



©D. LANDRY/MM

Various shipper groups in the United States have also, in recent years, been unsuccessful in denting the powerful shipyard and domestic shipping lobbies in Congress. Yet, such highly respected public policy research entities as the Washington-based Cato Institute have castigated the Jones Act – for imposing significant costs on the U.S. economy and environment while promoting “fallacious arguments” on national security grounds.

Over the decades, the U.S. flag fleet captive to the Great Lakes has aged substantially. Indeed, April 2019 marked the first time since the early 1980s that construction was announced for a new bulk carrier destined for U.S. Great Lakes service.

Investigating Ottawa’s proposed new ballast water regulations

Meanwhile, U.S.-flag carriers on the Great Lakes seriously perturbed over the implications of proposed Canadian ballast water regulations strengthening measures against the spread of aquatic invasive species have taken up their cause with Washington’s Federal Maritime Commission. The FMC in mid-June launched an investigation based on unanimous acceptance of a petition filed by the Lake Carriers’ Association (LCA) headed by James Weakley. The petition alleged the ballast water regulations, as proposed by Canada, “will discriminate against the U.S.-flag operators.”

The LCA’s member companies operate 46 self-propelled vessels and tug/barge units, also known as lakers, ranging in length from 437 to 1,013 feet. These vessels carry more than 90 million tons of commodities annually and trade almost exclusively within the Great Lakes. Canadian vessels currently carry about 90% of the cross-Lakes trade.

The Commission has indicated it will consider all options, statutory remedies and sanctions that are available under Section 19 of the Merchant Marine Act of 1920. It pointed out that its own concerns have been expressed to Transport Canada in meetings and phone conferences for several years.

The FMC stressed that “if the LCA petition allegations are substantiated through the Commission investigation, then the Commission will be in a position to act expeditiously.”

nuer ou réformer la loi Jones dans le cadre des accords de libre-échange nord-américain englobant le Mexique ainsi que d’accords mondiaux sous l’égide de l’Organisation mondiale du commerce. En vain.

Ces dernières années, divers groupes d’expéditeurs américains ont aussi tenté de surmonter la résistance des puissants lobbys des chantiers navals et des compagnies maritimes intérieures au Congrès américain. Ils ont également échoué. Pourtant, d’éminents groupes de recherche sur les politiques publiques, comme l’Institut Cato de Washington, ont critiqué la loi Jones – parce qu’elle impose d’importants coûts à l’économie américaine et à l’environnement tout en faisant la promotion d’arguments «fallacieux» de sécurité nationale.

Au fil des décennies, la flotte américaine des Grands Lacs a vieilli. De fait, quand la construction d’un nouveau vraquier américain destiné au service sur les Grands Lacs a été annoncée en avril 2019, c’était une grande première depuis le début des années 1980.

La nouvelle réglementation de l’eau de ballast proposée par Ottawa est sous enquête

Entre-temps, les transporteurs américains des Grands Lacs perturbés par les implications de la réglementation canadienne sur l’eau de ballast proposée pour renforcer la protection contre les espèces aquatiques envahissantes se

sont adressés à la Commission maritime fédérale (FMC) de Washington. À la mi-juin, la FMC a ouvert une enquête sur la base d’une pétition déposée par la LCA, qui est dirigée par James Weakley. La pétition soutient que la réglementation proposée par le Canada créera une discrimination envers les exploitants de navires battant pavillon américain.

Les compagnies membres de la LCA exploitent 46 navires et ensembles remorqueur-chaland d’une longueur variant de 437 à 1 013 pieds. Ces bâtiments transportent plus de 90 millions de tonnes de marchandises par année, et naviguent presque exclusivement sur les Grands Lacs. Les navires canadiens assurent actuellement environ 90 % du commerce entre les Grands Lacs.

La FMC a indiqué qu’elle envisagera l’ensemble des options, recours légaux et sanctions possibles en vertu de l’article 19 de la Merchant Marine Act, de 1920. Elle a précisé que ses propres ré-



©LCA

James Weakley heads the Lake Carriers Association which filed a petition at the FMC against Canada’s proposed ballast water regulations

James Weakley dirige la Lake Carriers Association, qui a soumis une pétition à la FMC s’opposant à la réglementation proposée par le Canada sur l’eau de ballast.

services ont été exprimées à Transports Canada lors de réunions et de conférences téléphoniques, et ce, depuis des années.

«Si l'enquête de la Commission conclut que les allégations figurant dans la pétition de la LCA sont fondées, la Commission pourra agir de façon expéditive», a insisté la FMC.

La dernière fois que la FMC avait exercé son pouvoir d'enquête aux termes de l'article 19 était en 1996. Des transporteurs océaniques américains avaient soutenu que les pratiques portuaires japonaises causaient une discrimination injuste à leur égard, augmentant leurs coûts opérationnels par rapport aux transporteurs de conteneurs japonais. En octobre 1997, la FMC avait ordonné une fermeture temporaire des ports américains aux compagnies maritimes japonaises par suite du refus de payer au gouvernement américain les quelque 5 millions de dollars d'amende qu'exigeait la FMC.

En juin 2019, le ministre des Transports Marc Garneau a présenté la nouvelle réglementation proposée. Selon lui, elle donnerait suite aux obligations du Canada selon la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires adoptée par l'Organisation maritime internationale, entrée en vigueur en 2017.

La réglementation exigerait que les navires tant canadiens qu'étrangers mettent au point et installent un système de gestion des eaux de ballast et respectent une norme de rendement limitant le volume d'organismes rejetés d'ici 2024. En outre, les navires seraient tenus d'obtenir un certificat, de tenir un registre des opérations touchant les eaux de ballast et se de soumettre à des inspections de conformité.

«La réglementation canadienne proposée semble aller plus loin que prévoir des dispositions sur les rejets d'eau de ballast dans les eaux canadiennes, a opiné le commissaire de la FMC Carl W. Bentzel dans une déclaration. Elle exigerait que les laquiers sous pavillon américain installent un système de gestion des eaux de ballast pour traiter l'eau de ballast, même s'ils ne font que charger, et non décharger, de l'eau de ballast en eaux canadiennes. D'après ce que je comprends, les compagnies maritimes américaines sont prêtes à se soumettre à la réglementation canadienne exigeant un tel système si elles déchargent leur eau de ballast en eaux canadiennes.»

The last time the FMC initiated its investigative authority under Section 19 took place in 1996 when American ocean carriers complained that Japanese port practices unfairly discriminated against them, raising their operational costs compared to Japanese container carriers. In October 1997, the FMC temporarily ordered U.S. ports closed to the Japanese shipping lines for their refusal to pay up to \$5 million fines to the U.S. government that the FMC imposed.

In June 2019, Transport Minister Marc Garneau unveiled proposed new regulations that, he said, would address Canada's obligations under the IMO's 2017 International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments.

It would require both domestic and foreign vessels to develop and install a Ballast Water Management System (BWMS) and comply with a performance standard that would limit the volume of organisms discharged by 2024. In addition, vessels would need to obtain a certificate, keep record of ballast water operations, and be subject to compliance inspections.

In a statement, FMC Commissioner Carl W. Bentzel noted: "The proposed Canadian regulation appears to go further than provisions regulating ballast water discharges into Canadian waters and would require U.S.-flagged laker vessels to install a ballast water management system (BWMS) to treat ballast water even if they only load and do not discharge ballast water in Canadian waters. I understand that U.S.-flag carriers are willing to abide by Canadian regulations requiring a BWMS if they discharge their ballast water into Canadian waters."



Sauer Compressors Canada

Every Ship Should Have One!

Mistral Series

2-stage Air-cooled
150-600 psi | 5-30 scfm | 5-25 HP



✓ **Less temperature** due to lower stage pressure ratio

Passat Series

3-stage Air-cooled
150-600 psi | 35-200 scfm | 20-125 HP



✓ **Less maintenance cost** due to longer maintenance intervals

Typhoon Series

2-stage Water-cooled
150-450 psi | 40-230 scfm | 25-125 HP



✓ **Less installation cost** due to no cooling water system



www.sauercanada.ca

905-805-1892

nkaul@sauerusa.com

Zebra mussels which cause damages exceeding \$1 billion annually in the Great Lakes region are pictured here encrusted on a propeller.

Les moules zébrées, ici incrustées sur une hélice, causent des dommages de plus de 1 milliard de dollars par année dans la région des Grands Lacs.



©NATIONAL PARK SERVICE

According to the LCA petition, the proposed regulations will require U.S.-flag carriers to install costly ballast water management systems to manage the take-on and discharge of ballast water in Canadian waters although these vessels never leave the Great Lakes/St. Lawrence Seaway. The LCA estimates the cost of meeting the new requirements at more than \$1 billion to preserve access to an estimated 64 million tons of shipments over the 25-year lifespan of the regulations.

“Because the science cited in the regulation does not show any environmental benefit to Canadian waters from regulating U.S. lakers loading ballast water in Canadian waters, the inference is strong that this regulation is in fact a shipping regulation disguised as environmental regulation and has the intent to drive U.S. lakers out of an important foreign trade,” the LCA charged, adding it constituted a distinct violation of Section 19 of the Merchant Marine Act of 1920.

Latest Ottawa response, however, underlines that the proposed regulations would treat all carriers equally. “The approach would apply the same standards to Canadian and U.S. ships that operate together on the Great Lakes – providing exemptions for U.S. ships would be economically unfair,” recently stated Transport Canada spokesperson Livia Belcea.

Invasive species like the zebra mussel and the ruffe fish cause damages exceeding \$1 billion annually in the Great Lakes.

As Ottawa continues to prepare final regulations, no precise date has been announced by the FMC on the completion of its investigation. Hopefully, common ground will be found between the U.S. and Canada on a critical issue in Great Lakes regulatory measures historically characterized by close binational cooperation. **M**

Selon la pétition de la LCA, la réglementation proposée exigera que les navires sous pavillon américain installent un coûteux système de gestion des eaux de ballast pour traiter l'eau de ballast prise à bord et rejetée en eaux canadiennes, même si ces navires ne quittent jamais le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. La LCA estime que les nouvelles exigences entraîneront des coûts de 1 milliard de dollars pour préserver l'accès à un volume estimé de 64 millions de tonnes de cargaisons sur la période de 25 ans d'application de la réglementation.

«Les données scientifiques évoquées à l'appui de la réglementation ne montrent pas d'avantage environnemental, pour les eaux canadiennes, de la réglementation de laquiers américains embarquant de l'eau de ballast dans les eaux canadiennes, a affirmé la LCA. Il y a donc tout lieu de croire qu'il s'agit d'une réglementation du transport maritime déguisée en réglementation environnementale, visant à exclure les laquiers américains d'un important marché étranger.» La LCA a maintenu qu'il s'agit d'une violation manifeste de l'article 19 de la loi sur la marine marchande de 1920.

Cependant, Ottawa souligne le fait que la réglementation proposée traiterait tous les navires de façon égale. «Les mêmes normes s'appliqueraient aux navires canadiens et américains sur les Grands Lacs, a récemment déclaré une porte-parole de Transports Canada, Livia Belcea. Prévoir des exemptions pour les navires américains serait économiquement injuste.»

Des espèces envahissantes comme la moule zébrée et la grémille causent des dommages de plus de 1 milliard de dollars par année dans les Grands Lacs.

Alors qu'Ottawa continue de préparer la version définitive de la réglementation, la FMC n'a annoncé aucune date précise pour la fin de son enquête. Il faut espérer que les États-Unis et le Canada trouveront un terrain d'entente sur ce qui est un enjeu vital en matière de réglementation touchant les Grands Lacs. Historiquement, cette réglementation a fait l'objet d'une étroite coopération binationale. **M**

La CCM réclame une harmonisation Canada-États-Unis de la réglementation sur l'eau de ballast.

La Chambre de commerce maritime (CCM) demande que les autorités canadiennes et américaines abandonnent leurs voies réglementaires séparées et «forment une entente bilatérale sur la gestion de l'eau de ballast» dans le corridor maritime Grands Lacs-Saint-Laurent. En même temps, au début de l'été, la CCM a exprimé les «profondes préoccupations» de ses membres au sujet de la réglementation sur l'eau de ballast proposée au Canada et aux États-Unis.

«Les gouvernements canadien et américain sont maintenant engagés sur des voies réglementaires séparées, ce qui pourrait nuire aux flottes intérieures des deux pays, a dit le président de la CCM Bruce Burrows. La Chambre de commerce maritime presse donc les gouvernements du Canada et des États-Unis de se concerter pour conclure une entente bilatérale sur la gestion de l'eau de ballast. La région Grands Lacs-Saint-Laurent constitue un même écosystème et un même marché binational. Une approche commune et pragmatique est nécessaire pour que tous deux protègent convenablement l'environnement et assurent l'égalité des chances pour les flottes des deux pays.»

Les États-Unis et le Canada ont déjà fait beaucoup pour limiter le risque posé par les moules zébrées et d'autres espèces envahissantes. Fait à noter, aucune nouvelle espèce aquatique envahissante n'a été introduite dans la région depuis 2006, quand un nouveau protocole transfrontalier a été adopté. Celui-ci exigeait que les navires internationaux arrivant dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent soient inspectés après avoir échangé leur eau de ballast en mer.

De plus, fait remarquer la CCM, les propriétaires de flottes intérieures n'ont encore vu aucun système de gestion de l'eau de ballast qui à la fois puisse répondre aux besoins des flux commerciaux intérieurs, produise des résultats fiables dans l'environnement particulier de la région et soit économiquement faisable. «Voilà pourquoi le gouvernement américain tente actuellement de dispenser sa propre flotte intérieure de

Ocean ships entering the St. Lawrence Seaway are inspected to ensure they have exchanged their ballast water at sea.

Les navires océaniques entrant dans la Voie maritime du Saint-Laurent sont inspectés pour vérifier qu'ils ont échangé leur eau de ballast en mer.

CMC urges unified Canada-U.S. approach on ballast water regulations

The Chamber of Maritime Commerce (CMC) wants the Canadian and U.S. authorities to abandon their separate regulatory tracks and to “forge a bilateral arrangement on managing ballast water” in the Great Lakes/St. Lawrence shipping corridor. At the same time earlier this summer, the CMC expressed its members “deep concerns” over the contents of proposed ballast water regulations in both Canada and the United States.

“The Canadian and U.S. governments are now on separate regulatory tracks going forward, which could significantly harm both countries’ domestic vessel fleets,” said Bruce Burrows, CMC’s President and CEO. “Thus, the Chamber of Maritime Commerce urges the governments of Canada and the United States to come together to forge a bilateral arrangement on managing ballast water. The Great Lakes-St. Lawrence Region is a bi-national contiguous ecosystem and marketplace and a common, practical approach is needed to both adequately protect the environment and ensure a level-playing field for both countries’ fleets.”

Much has been done already by the U.S. and Canada to limit the risk of zebra mussels and other invasive species. Notably, no new aquatic invasive species have been introduced into the region since 2006 when a new cross-border protocol was introduced. The latter required international ships coming into the St. Lawrence Seaway/Great Lakes to be inspected after having exchanged their ballast water at sea.

Furthermore, noted the CMC, domestic fleet owners have still not found any ballast water management systems that can meet the demands of domestic trading patterns, reliably operate in the region’s



©SPLIETHOFF

unique environment, and are economically feasible. “That is why the U.S. government currently exempts their own domestic fleet from having to install ballast water management systems in the Great Lakes.”

The CMC feels that both Canadian-flag and U.S.-flag domestic fleets should be exempt from regulatory measures on ballast water treatment systems in both countries on a time-limited basis until the terms of a bilateral arrangement can be fulfilled. “Both Canadian-flag and U.S.-flag domestic fleets that operate in the Great Lakes-St. Lawrence Region do not travel to overseas destinations. The risk posed by domestic fleets is low; and providing some more time allows both governments to get the common regulatory framework right.”

The CMC lists several concerns by Canadian carriers with proposed Transport Canada regulations. Apart from lacking clarity in a number of areas, Transport Canada’s estimated cost of \$600 million for installing ballast water management systems on Canadian ships is significantly underestimated. “They assumed ship owners would choose the lowest-cost options, yet those options do not work on Canadian vessels operating in the unique waters of the Great Lakes.”

Among Canadian ship operator concerns with U.S. ballast water regulations, the CMC pointed to the obligation of Canadian Great Lakes domestic vessels that make occasional voyages to Canadian east coast ports fit ballast water management systems. “This impacts about half of Canada’s Great Lakes domestic fleet and creates an unlevel playing field with American Lakers, which are exempt under their government’s rules. Currently these Canadian vessels are still operating through an extension program.”

Another concern is the fact that the United States is considering regulations that would not be aligned with the technology standards or timeliness of the proposed Canadian regulations. **M**

“Both Canadian flag and U.S.-flag domestic fleets that operate in the Great Lakes-St. Lawrence Region do not travel to overseas destinations.” – CMC

«Les navires de la flotte intérieure qui naviguent dans la région Grands Lacs-Saint-Laurent, qu’ils battent pavillon canadien ou pavillon américain, ne se rendent pas outre-mer.» – CCM

région Grands Lacs-Saint-Laurent, qu’ils battent pavillon canadien ou pavillon américain, ne se rendent pas outre-mer. Le risque posé par les flottes intérieures est faible. Un délai permettra aux deux gouvernements de mettre au point un cadre réglementaire commun efficace.»

La CCM signale diverses préoccupations des transporteurs canadiens à l’égard de la réglementation proposée par Transports Canada. Le projet manque de précision dans certains domaines, et le coût de 600 millions de dollars qu’engendrerait selon Transports Canada l’installation de systèmes de gestion de l’eau de ballast sur les navires canadiens est largement sous-estimé. «Le ministère a supposé que les armateurs choisiraient les options les moins coûteuses, mais celles-ci ne sont pas efficaces pour les navires canadiens naviguant sur les eaux particulières des Grands Lacs.»

Les exploitants de navires canadiens ont aussi des réserves à l’égard des règlements américains sur l’eau de ballast. La CCM a par exemple mentionné l’obligation pour les laquiers canadiens qui se rendent à l’occasion dans des ports de la côte Est canadienne de s’équiper de systèmes de gestion de l’eau de ballast. «Cette exigence touche à peu près la moitié de la flotte canadienne des Grands Lacs et crée un désavantage par rapport aux laquiers américains, qui en sont dispensés selon les règles de leur gouvernement. À l’heure actuelle, ces navires canadiens continuent de se prévaloir d’un programme de délais.»

Un autre sujet de préoccupation est le fait que les États-Unis envisagent

des règlements qui ne seraient pas alignés sur les normes technologiques ou la diligence de la réglementation canadienne proposée. **M**



©CMC

Bruce Burrows of the CMC finds flaws in current proposals by both the U.S. and Canada..

Bruce Burrows, de la CCM, exprime des réserves sur les propositions tant des États-Unis que du Canada.



Tom Peters

Les ports du Canada atlantique font face à la COVID-19

En quelques mois à peine, tout ce qui était normal a été chambardé. La COVID-19 a semé la maladie, la mort et la ruine financière dans un monde qui n'était pas prêt pour cette pandémie. Personne ni aucune entreprise n'a été à l'abri du coronavirus, qui a transformé nos façons de faire.

Dans le monde maritime, les administrations portuaires, les exploitants de terminaux, les compagnies maritimes, les propriétaires de cargaisons, les travailleurs portuaires, les compagnies ferroviaires et les camionneurs, entre autres, ont été touchés et contraints de reconfigurer leurs activités.

Le monde virtuel est devenu un nouveau lieu de travail.

Dans le Canada atlantique, les assemblées annuelles de l'Administration portuaire de Halifax (APH) et de l'Administration portuaire de Saint John (APSJ) se sont tenues virtuellement. Les deux organismes ont annulé leurs journées du port, habituellement organisées chaque année. Le Port de Sydney a reporté les siennes.

Container and other terminal operators have put the necessary protocols in place to mitigate health risks.

Les exploitants de terminaux à conteneurs et autres terminaux ont mis en place les protocoles voulus pour atténuer les risques sanitaires.

Atlantic Canada ports navigating the shoals of COVID-19

In just a matter of months normal is no longer the status quo. COVID-19 has heaped sickness, death and financial ruin on a world that was not ready for this pandemic. No person or business has been immune to the coronavirus that has caused us to change the way we do things.

In the marine industry, port authorities, terminal operators, shipping lines, cargo owners, port labour, rail lines, the trucking industry, etc. have all been impacted and have been forced to redesign their operations. 'Virtual' has become the new work space.

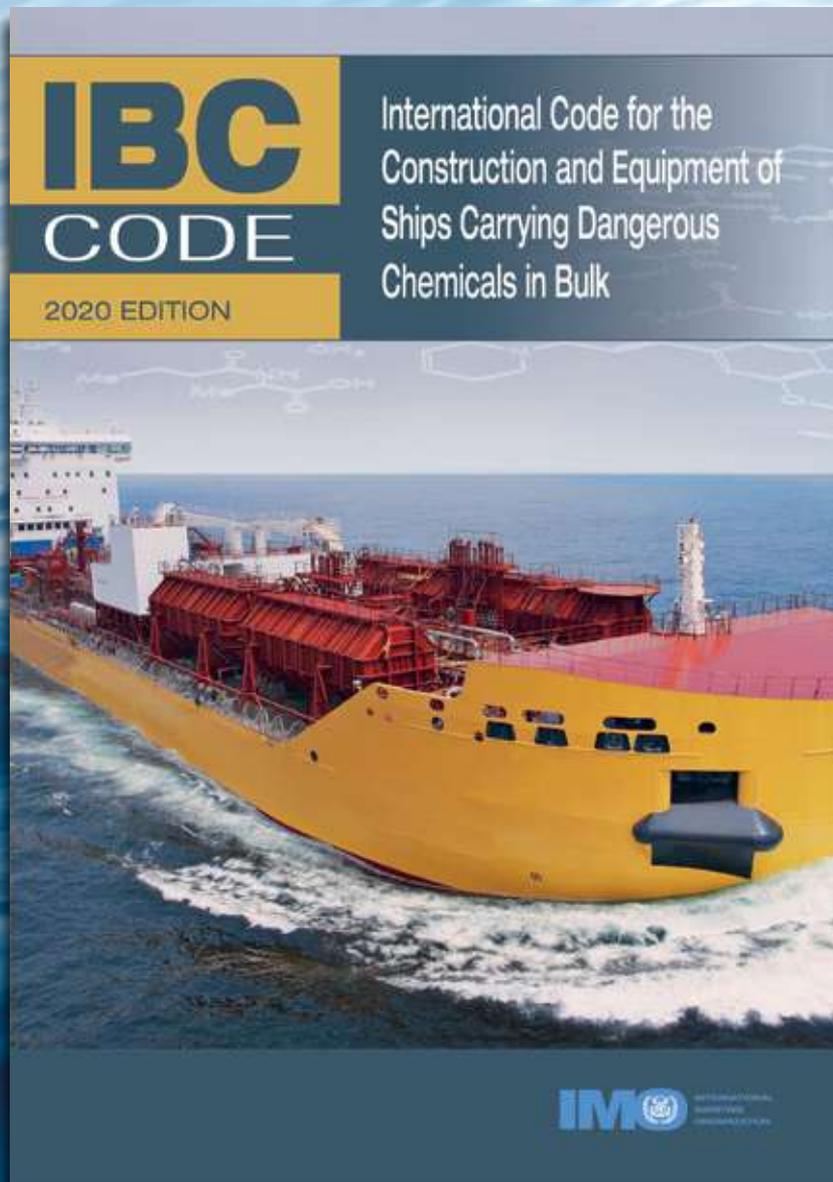
In Atlantic Canada, annual meetings of the Halifax Port Authority (HPA) and the Saint John Port Authority (SJPA) were held virtually. Both authorities have canceled their annual port days' events while the Port of Sydney has postponed its port days.

What has been devastating has been the loss of the cruise season because of COVID-19. Atlantic Canada was



IBC CODE

2020 EDITION



La perte de la saison des croisières, en raison de la COVID-19, a été dévastatrice. Le Canada atlantique s'attendait à une saison record. Maintenant, des centaines de millions de dollars sont perdus. Sydney et le Port de Charlottetown comptent sur les croisières pour une grande partie de leurs revenus.

Heureusement pour l'APH, l'activité liée aux croisières n'est qu'une de ses principales sources de revenus, à côté des marchandises et des activités immobilières. Elle apporte quand même des retombées économiques de quelque 170 millions de dollars à Halifax et sa région.

«Nous avons entamé l'année en bonne posture financière, et je crois que c'est important de commencer ainsi», a déclaré le président et chef de la direction de l'APH, le capitaine Allan Gray. Il discutait des ajustements apportés aux opérations portuaires depuis le début de la pandémie en mars.

«Nous sommes un locateur, et nous respectons la demande du gouvernement (fédéral) de tenir compte de la situation de nos locataires. C'est ce que nous faisons, a-t-il dit. Nous avons reporté des loyers, mais comme je dis, avec une trésorerie en bon état et une solide situation financière, nous sommes en bonne posture.

«Pour nous, la clé sera de voir à quel point les locataires se rétabliront. Reporter des revenus est une chose, mais ne pas les recevoir un jour en serait une autre. Nous avons bon espoir que si nous les aidons et faisons tout ce que nous pouvons, ils parviendront à s'en tirer.»

Dans les autres secteurs d'activité du Port, les choses se sont passées assez bien, a indiqué le capitaine Gray. «Je dois féliciter mon équipe. Nous avons dû réduire sensiblement nos dépenses. Je lui ai demandé de chercher et de me dire ce que nous pouvions retarder jusqu'à ce que la situation soit meilleure. Ils ont fait un excellent travail.»

Comme d'autres entreprises, l'APH a du personnel qui travaille à domicile. Elle n'a fait aucune mise à pied.

«Nous essayons de faire en sorte que tous soient productifs, ajoute le capitaine Gray. La clé n'est pas de mesurer les heures travaillées, mais de voir quelle est la productivité et de s'assurer que nous continuons de faire avancer des projets stratégiques et d'assurer la continuité des activités. Ça se passe bien, et c'est la nouvelle norme pour le moment.»

Les relations et la collaboration dans l'ensemble de la communauté portuaire de Halifax «ont été plus fortes que jamais», d'après le capitaine Gray. «Sur le plan pratique, nous avons la tâche d'assurer le transport de marchandises pour le Canada. Tout le monde le comprend. Mais nous devons aussi nous assurer de travailler en sécurité. Personne au port de Halifax n'a eu la COVID-19. Il y a des réunions virtuelles tous les jours, où nous collaborons pour voir comment avancer, comment améliorer les choses, comment assurer la continuité des activités et quelles autres mesures nous pouvons prendre.»

Les deux exploitants de terminaux à conteneurs, Ceres Halifax et PSA Halifax, ont prévu des protocoles et des programmes pour que le personnel administratif et les travailleurs portuaires respectent la distanciation de sécurité et désinfectent convenablement les lieux de travail et le matériel.

expecting a record season but now hundreds of millions are lost. Sydney and the Port of Charlottetown depend on cruise for a major part of their incomes.

Fortunately for the Halifax Port Authority, cruise activity, which has an economic impact of approximately \$170 million annually to Halifax and region, represents only one of its main revenue streams, the others being cargo and real estate.

“We came into the year in good strong financial position and I think that is an important point to start with,” said HPA President and CEO Capt. Allan Gray, in discussing adjustments to port operations since the pandemic hit hard in March.

“We are a landlord and we are abiding by the (federal) government's request to be cognizant of our tenants and we are doing that. We have rent deferrals in place but as I say, with good cash flow and a strong financial position we are comfortable,” he said.

“The key for us will be how well some of those tenants come back after,” Capt. Gray added. “Deferring income is one thing, not getting it eventually is another. We are optimistic that if we help them and do everything we can, they will manage get through this.”

In other port business, things have gone fairly well, said Capt. Gray.

“One of the biggest things is I commend my team. We have seen significant pull back on expenditures. I have asked them to look at things and say what we could put off until we are in a better position and they have done an excellent job in doing that,” he said.

Similar to other businesses, the HPA has people working from home and has had no layoffs.

“We are trying to make sure they are all productive. The key is not measuring the hours they work but looking at what's the productivity and to make are sure we are still pushing through with strategic projects and keeping the business as usual going. It is working well and it's the new norm for awhile,” Capt. Gray said.

And according to Capt. Gray, the relationship and collaboration throughout the whole Halifax port community “has been stronger than ever. Pragmatically, it is a significant task on us to keep trade flowing for Canada and people realize that but we also make sure our work is safe. We have not had anyone on the waterfront in Halifax test positive with COVID-19. There are active meetings virtually on a daily basis where there is collaboration on how to move forward, how do we make it better, how do we keep things going, what other steps can we put in place,” he said.

Both container terminal operators, Ceres Halifax and PSA Halifax, have put protocols and programs in place to ensure proper safe distancing for administration staff and port labour and proper disinfecting of work spaces and equipment. PSA Halifax has also installed equipment that checks body temperatures of every person moving onto the terminal.



©HPA

Halifax new Harbourmaster Capt. Adam Parsons embraces the challenges of the “virtual way of doing things.”

À Halifax, le nouveau capitaine de port Adam Parsons relève volontiers le défi de «faire les choses virtuellement».

PSA Halifax a aussi installé de l'équipement qui prend la température corporelle de chaque personne arrivant au terminal.

La fiabilité est la priorité

Pour le capitaine Gray, il est important en cette période cruciale, de «maintenir notre fiabilité et se rappeler que le grand atout de Halifax est la façon dont nous nous démarquons des autres ports de l'Atlantique. La clé est notre fiabilité et notre efficacité. Il faut conserver notre fluidité et maintenir nos temps de séjour», dit-il.

La pandémie a aussi constitué une nouvelle expérience d'apprentissage pour le nouveau directeur du port de l'APH, le capitaine Adam Parsons. «Comme tout le monde, dit-il, je trouve intéressant d'apprendre à faire les choses virtuellement. Sur le plan des opérations, nous mettons tous la main à la pâte, et nous nous parlons tous les jours. Donc nous avons dû nous adapter pour tout faire de façon virtuelle.»

Le capitaine Parsons note que les processus, les approbations et autorisations données aux navires arrivant au Port se faisaient sur place, en personne. Il a trouvé difficile d'apprendre à faire des vérifications et à tenir des réunions internes et avec des parties prenantes de façon virtuelle. Cependant, il s'adapte.

Quant au Port de Saint John, «jusqu'à présent, outre les croisières, nos activités n'ont pas été touchées par la COVID-19, et il n'y a eu aucun cas (de COVID-19) au port», affirme sa représentante Paula Copeland.

L'APSJ a du personnel qui travaille à distance, qui tient des réunions virtuelles et qui assure la sécurité du personnel opérationnel.

À la fin mai, l'APSJ est passée à une nouvelle phase. Neuf personnes désignées travaillent dans le cadre d'un programme de retour en milieu de travail. Chacune d'elles a des tâches à effectuer qui exigent de passer du temps au bureau. Des protocoles ont été établis pour l'utilisation des locaux quand elles y sont. Aucun employé à plein temps n'a été mis à pied.

Le projet de modernisation des terminaux du côté ouest du Port se poursuit. De nombreux entrepreneurs sont sur place, et les plans de travail pour le contexte de la COVID-19 ont été approuvés par le gouvernement provincial. **M**

Maintaining reliability a key priority

Capt. Gray said it is important at this crucial time to “keep our reliability up and be aware the big thing for Halifax is how do we differentiate ourselves from the other Atlantic ports. The key is our reliability and efficiency, keeping our fluidity up and maintaining our dwell times,” he said.

The pandemic has also presented a new learning experience for the HPA's new Harbour Master, Capt. Adam Parsons.

“Like everybody, it is interesting to learn the virtual way of doing things,” he said. “Certainly from operations point of view we were very hands on and speaking with people on a day-to-day basis so it's certainly been a learning curve getting used to doing this stuff in a virtual manner,” he added.

Capt. Parsons said a lot of the processes, approvals and authorizations that were given to the vessels that come into the port “were by way of being front and centre.” Now, he said, trying to figure out how to do checklists in a virtual way plus holding group meetings and stakeholders meetings virtually has been difficult but he is adjusting and adapting.

With a quick look at the Port of Saint John, “To date, other than cruise, we have not had business impact from COVID-19 in our cargo sectors and no cases (of COVID-19) at the port,” affirmed the port's Paula Copeland.

The SJPA has staff working remotely, meeting virtually and is ensuring the safety of staff who work in operational roles.

In late, May the SJPA moved to a new phase where it has nine designated persons working under a return to the workplace program. Each of these individuals has designated tasks that require them to spend some time in the office. Protocols have been established for use of the space when they are there. There have been no layoffs of permanent full time employees.

The port's West Side modernization project is continuing with many contractors on site and its site plan(s) of operations for COVID-19 have been approved by the provincial government. **M**



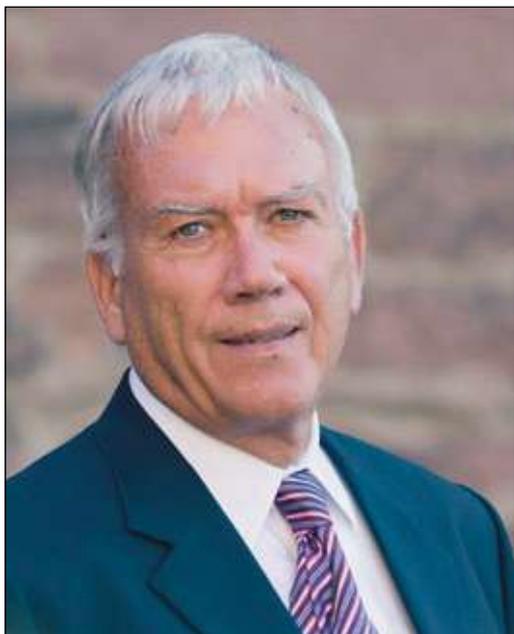
Colin Laughlan

Un projet de recherche de portée mondiale sur le transport maritime écologique

Le voilier **French Kiss** de David Gillen est peut-être à l'origine d'un projet international visant à faire de l'industrie maritime mondiale un secteur écologiquement durable. Le Pr Gillen est spécialiste de la logistique opérationnelle et directeur du centre des études sur les transports de l'École de commerce Sauder, à l'Université de la Colombie-Britannique. Pendant sa carrière de 45 ans dans l'enseignement et la recherche, il a passé bien des étés à bord de son précieux Jeanneau de 46 pieds, au large des côtes canadiennes de l'Atlantique et du Pacifique ou sur les Grands Lacs. «La transition vers le maritime s'est faite tout naturellement pour moi», dit-il en parlant du Green Shipping Project (GSP), initiative internationale qu'il a lancée il y a trois ans avec ses collègues Jane Lister, Henrik Sornn-Friese et Peter Hall. Le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada soutient financièrement le projet.

An innovative global green shipping research-partnering project

David Gillen's sailboat **French Kiss** may be the reason behind an international project aiming to transition the global maritime industry to an environmentally sustainable sector. During his 45-year teaching and research career, Dr. Gillen, who is Professor of Operational Logistics and Director of the Centre for Transportation Studies at UBC's Sauder School of Business, has spent many summers sailing his beloved 46-foot Jeanneau on Canada's Atlantic and Pacific coasts and Great Lakes. "It was a natural transition for me to maritime," he mused, referring to the international Green Shipping Project (GSP) he launched three years ago with colleagues Jane Lister, Henrik Sornn-Friese and Peter Hall, and funding from Canada's Social Sciences and Humanities Research Council.



©UBC

UBC's David Gillen, Principal Investigator of the Green Shipping Project.

David Gillen, de l'UBC, chercheur principal dans le projet sur le transport maritime écologique.



©UBC

Jane Lister, Research Associate at UBC.

Jane Lister, associée de recherche à l'UBC.



©CBS

Dr. Henrik Sornn-Friese of the Copenhagen Business School promotes the green perspective as a major business model.

Le Pr Henrik Sornn-Friese, de l'École de commerce de Copenhague, fait la promotion de la perspective écologique comme modèle d'entreprise.



©SFU

Peter Hall, Professor of Urban Studies at Simon Fraser University.

Peter Hall, professeur d'études urbaines à l'Université Simon Fraser.

Today the GSP has grown to a collaboration of 18 universities and 19 government, industry, and NGO partners spanning North America, Europe, and Asia, all contributing from their own areas of expertise.

"We've attracted some pretty gifted researchers" said Dr. Gillen, who is also the project's Principal Investigator. "We really want to understand how the maritime sector can be moved to undertake broader environmental initiatives." To that end, he believes the best approach is to align the economic and environmental expectations with real opportunities and management challenges within the industry. However, recognizing that much of the industry focuses on its individual parts, such as vessels or ports, the GSP takes a holistic approach: "Our thinking is always in terms of supply chain initiatives – the supply chain does not stop at a land border or shore – it's origin to destination."

He stresses that the project's non-academic partners also play important roles. "The industry partners and the NGOs offer advice on what needs to be investigated, and act as checks and balances on what we're doing. The government partners are interested from a policy perspective. It's highly collaborative," he said.

From the outset, the GSP was envisioned as global, starting with research partnering among the University of British Columbia and Simon Fraser University (SFU) in Canada, Copenhagen Business School (CBS) in Denmark, and Kuhne Logistics University (KLU) in Hamburg, Germany. "These are our collaborative management partners who have a say in the direction we are

Le GSP a pris de l'ampleur. Y collaborent aujourd'hui 18 universités, 19 gouvernements, l'industrie et des ONG d'Amérique du Nord, d'Europe et d'Asie. Chacun y contribue selon ses propres domaines d'expertise.

«Nous avons attiré des chercheurs très doués», dit le Pr Gillen, qui est le chercheur principal du projet. «Nous voulons réellement comprendre comment le secteur maritime peut être mobilisé en faveur de grandes initiatives écologiques.» Il croit que la meilleure approche consiste à concilier les attentes économiques et écologiques avec les possibilités qui se présentent à l'industrie ainsi que les défis de gestion qu'elle doit relever. Reconnaisant toutefois que l'industrie se concentre surtout sur ses éléments individuels, comme les navires ou les ports, le GSP adopte une approche holistique: «Notre raisonnement s'inscrit toujours dans l'optique d'initiatives visant la chaîne d'approvisionnement. Or, la chaîne d'approvisionnement n'arrête pas à une frontière terrestre ou à un rivage, mais va d'un point d'origine à un point de destination.»

Le Pr Gillen insiste sur le fait que les partenaires non universitaires ont aussi des rôles importants à jouer. «Les partenaires de l'industrie et les ONG offrent des conseils sur ce qui exige des ressources, et ils apportent un regard lucide sur ce que nous faisons, dit-il. Les partenaires gouvernementaux sont intéressés par l'aspect politiques publiques. Tout est très collaboratif.»

Le GSP était d'emblée considéré comme étant de portée mondiale, commençant par un partenariat de recherche entre l'Université de la Colombie-Britannique et l'Université Simon Fraser au Canada, l'École de commerce de Copenhague (CBS) au Danemark et l'Université de logistique Kühne (KLU) de Hambourg, en Allemagne. «Ce sont nos partenaires de gestion

collaborative qui ont leur mot à dire dans nos orientations», dit le Pr Gillen. Un petit échantillonnage des travaux de chacun d'eux témoigne de l'éventail des projets en cours, répartis dans cinq domaines de recherche: commerce et logistique; ports écologiques; innovation; parties prenantes; chaînes de valeur.

Le Pr Peter Hall, professeur d'études urbaines à Simon Fraser, explique que sa participation découle de ses travaux sur les villes portuaires: «Un des sujets sur lesquels je travaille est le factage de conteneurs à courte distance à partir de terminaux maritimes, en examinant les importantes répercussions du côté terrestre. Il y a toutes sortes de dimensions du camionnage portuaire qu'il est difficile de régir – les camions se rendant à un port fédéral situé dans un milieu métropolitain et municipal. Dans des pays comme le Danemark, les liens sont plus étroits entre le gouvernement et l'industrie.»

Au Danemark, selon le Pr Henrik Sornn-Friese, professeur agrégé de stratégie et innovation et directeur du centre CBS Maritime, «les nouveaux modèles d'entreprise et la chaîne d'approvisionnement sont nos deux plus grands domaines, mais nous examinons aussi le droit maritime et les questions de financement des navires». Au Danemark, en Norvège, en Allemagne et en France, dit-il, «la perspective écologique devient le principal modèle d'entreprise».

Dans un de ses projets actuels, le Pr Sornn-Friese travaille à un modèle d'économie circulaire qui utiliserait des chantiers navals d'Europe du Nord pour recycler des composants de navires à la fin de leur vie utile.

Le Pr Michele Acciario, professeur agrégé de logistique maritime et directeur du Centre Hapag-Lloyd à la KLU de Hambourg, étudie au moyen de «modèles et analyses empiriques» la façon dont les tarifs portuaires peuvent servir pour inciter à des comportements favorables à la durabilité environnementale. «Nous voulons mesurer la valeur de la durabilité environnementale pour les entreprises gestionnaires de ports et pour la société, dit-il. Ensuite, il s'agit d'élaborer des formes de tarification portuaire qui soutiennent des pratiques durables dans les transports maritimes.»

Arrivé à mi-chemin dans le voyage prévu de son projet, le Pr Gillen a les yeux tournés vers l'horizon lointain. «Nous aimerions institutionnaliser ces liens que nous créons pour assurer le financement futur – et nous croyons que la transmission de connaissances sera une de nos valeurs de base, affirme-t-il. Ensuite, nous pouvons espérer que l'organisation vouée aux transports maritimes écologiques se développera avec le temps.»

C'est ce que nous devrions tous espérer. 

going,” said Dr. Gillen. A small sampling of the work of each provides a flavour of the broad range of projects currently underway across five areas of research: Trade and Logistics; Green Ports; Innovation; Stakeholders; and Value Chains.

Dr. Peter Hall, Professor of Urban Studies at SFU explained his involvement as arising from his work on port cities. “One of the things I’ve been working on is short-haul drayage of containers from marine terminals, looking at the big impacts on the land side. There are all sorts of dimensions to port trucking that are hard to govern – trucking going to a federal port in a metropolitan and municipal space,” he said, adding that “places like Denmark have deeper connections between government and industry.”

From CBS in Denmark, Dr. Henrik Sornn-Friese, Associate Professor in Strategy and Innovation and Director of CBS Maritime, said: “New business models and supply chain are the two biggest areas we do, but we also look into maritime law and into ship financing issues. In Denmark, Norway, Germany, and France, he said, “the green perspective becomes the main business model.”

In one of his current projects, Dr. Sornn-Friese is developing a circular economy model that would use idled shipyards in northern European ports for recycling components of ships at the end of their life cycles.

Dr. Michele Acciario, Associate Professor of Maritime Logistics and Director of the Hapag-Lloyd Centre at KLU in Hamburg, is studying by means of “models and empirical analyses” how port tariffs can be used to incentivise environmentally sustainable behaviours. “We want to measure the value that sustainability delivers to port managing companies, and to society; and to develop forms of port pricing that support sustainable shipping,” he said.

Now midway in the project’s scheduled voyage, Dr. Gillen is gazing at the arc of visibility on the distant horizon. “We would like to institutionalize these linkages we’re making for future funding – and we think that knowledge transfer will be one of its core values. Then hopefully the Green Shipping organization will grow over time,” he said.

We should all hope for that. 

WE KEEP MOVING YOU

- The Port of Antwerp is not your average transport partner. Every challenge you bring drives us to serve you even better. By constantly adapting to your needs we achieve faster distribution, smarter logistics, smoother customs, greener activities and clearer processes. Improved solutions that keep inspiring you. At the Port of Antwerp standing still is no option. Moving is.

Challenge us at
customerservice@portofantwerp.com
Follow us at
www.portofantwerp.com/en/supplychainperspective



Everything is Possible at the  **Port of Antwerp**



Nick Savvides

Les investissements croissants de la Chine dans des ports européens créent un malaise

Une Chine ambitieuse devient de plus en plus présente dans le secteur stratégique des ports européens. Depuis que le groupe chinois COSCO a obtenu une concession de 35 ans au Port grec du Pirée en 2016, une crainte s'est installée. Selon certains rapports, la société d'État chinoise cherche à faire du Pirée la plaque tournante essentielle du commerce entre l'Asie et l'Europe. Certains observateurs sont allés jusqu'à qualifier le Pirée de possible «cheval de Troie» pour l'influence chinoise dans les affaires européennes.

Kostas Fragogiannis, secrétaire d'État aux Affaires étrangères de la Grèce, disait en 2019 à CNBC que le but était de faire du Pirée le premier port européen (rang occupé pendant des années par Rotterdam). Cet avis était exprimé après l'annonce que COSCO allait investir 600 millions d'euros (660 millions de dollars américains) dans le développement du Pirée, qui est le septième port d'Europe.

D'après une étude de l'Organisation de coopération et de développement économiques, des entreprises chinoises ont obtenu une participation de contrôle ou du moins substantielle dans 16 terminaux de 13 ports européens. L'expérience

Growing Chinese investments in European ports stir unease

Fear of the expanding presence in recent years of an ambitious China in the strategic European port industry has surfaced as a critical issue in Europe since COSCO secured a 35-year lease at the Greek port of Piraeus in 2016. According to reports, the Chinese state-owned company is looking to transform Piraeus into the most crucial transit hub for trade between Asia and Europe. Some industry observers have even qualified Piraeus as a potential "Trojan Horse" for spreading Chinese influence in European affairs.

Kostas Fragogiannis, Greece's deputy minister for foreign affairs, told CNBC in 2019 that the idea is to make Piraeus the largest port in Europe (dominated for many years by Rotterdam). That claim followed the announcement COSCO would invest about 600 million euros (US\$660 million) to develop Piraeus further. Piraeus itself ranks seventh in Europe.

According to a study by the Organization for Economic Cooperation and Development, Chinese enterprises have obtained controlling or substantial stakes

China aims to transform Piraeus, which houses the biggest container complex in the Mediterranean and accommodates 15 million passengers annually, into the largest port in Europe.

La Chine vise à faire du Pirée, qui a le plus grand complexe de conteneurs sur la Méditerranée et accueille 15 millions de passagers par année, le plus grand port d'Europe.





©PXINHUA CHINA NEWS

Last November, Chinese President Xi Jinping and Greece's Prime Minister Kyriakos Mitsotakis (centred in photo) announced that China Ocean Shipping Company (COSCO) will be investing about 600 million euros (US\$685 million) to further expand Piraeus.

En novembre dernier, le président chinois Xi Jinping et le premier ministre grec Kyriakos Mitsotakis (au centre de la photo) ont annoncé que la China Ocean Shipping Company (COSCO) investira quelque 600 millions d'euros (685 millions de dollars américains) pour agrandir encore le Pirée.

in some 16 terminals in 13 different European ports. Piraeus' experience and the relative growth in transshipment cargo in Greece are often cited as an indication of China's growing influence in European affairs.

A Dutch think-tank report written by Frans-Paul van der Putten, entitled, *European seaports and Chinese strategic influence*, attempts to explain the growing European unease.

A Senior Research Fellow at the Clingendael Institute van der Putten wrote in his December 2019 report, "In February 2018, (then) German Minister of Foreign Affairs Sigmar Gabriel stated that 'China is developing a comprehensive systemic alternative to the Western model that, in contrast to our own, is not founded on freedom, democracy and individual human rights.'"

In March 2019 the European Commission's 'Strategic Outlook' noted China was not only a partner and an economic competitor, but also a "systemic rival promoting alternative models of governance".

Putting things in perspective

Perspective is however, necessary to address these fears. The combined European container cargo handled by Chinese state owned companies, 11 million TEU, remains low in the overall European sector, with Antwerp alone handling more than 11 million TEU in 2019. Piraeus itself handled 5.5 million TEU last year, 50% of the combined Chinese volumes in Europe.

It is unlikely that the commercial reach of a transshipment port such as Piraeus will extend much beyond the Eastern Mediterranean, given that the hinterland offers little in the way of direct volumes.

Since the Greek financial crisis, Beijing and Athens have deepened their links. Greece announced in August last year that it will join China's Belt and Road Initiative — that connects Asia, Africa and Europe. This grand plan will see trillions of dollars invested in new infra-

du Pirée et l'essor relatif du fret en transbordement en Grèce sont souvent évoqués comme une indication de l'influence grandissante de la Chine dans les affaires européennes.

L'Institut Clingendael, un groupe de réflexion néerlandais, a publié en décembre 2019 le rapport *European seaports and Chinese strategic influence*, qui tente d'expliquer le malaise européen croissant.

L'auteur de ce rapport, Frans-Paul van der Putten, chercheur principal à l'Institut Clingendael, signale l'opinion exprimée en février 2018 par Sigmar Gabriel, alors ministre allemand des Affaires étrangères, que la Chine était en voie de créer une alternative complète au modèle occidental qui n'est pas fondée sur la liberté, la démocratie et les droits individuels.

En mars 2019, dans sa «perspective stratégique», la Commission européenne notait que la Chine n'était pas seulement un partenaire et un concurrent en matière économique, mais aussi «un rival systémique qui promeut d'autres modèles de gouvernance».

Mise en contexte

Il s'agit toutefois de mettre les choses en contexte. Le volume combiné de conteneurs manutentionnés par des sociétés d'État chinoises en Europe est de 11 millions d'EVP. Voilà qui reste peu dans l'ensemble du secteur européen. À lui seul, le Port d'Anvers a traité plus de 11 millions d'EVP en 2019. Au Pirée, c'était 5,5 millions d'EVP l'an dernier, soit 50 % du volume chinois en Europe.

Il est peu probable que la portée commerciale d'un port de transbordement comme le Pirée s'étende sensiblement au-delà de Méditerranée orientale, étant entendu que son arrière-pays n'offre guère de possibilités de volumes directs.

Depuis la crise financière grecque, Pékin et Athènes ont approfondi leurs liens. La Grèce a annoncé en août dernier qu'elle rejoindra l'initiative chinoise «Une ceinture, une route» reliant l'Asie, l'Afrique et l'Europe. Dans ce plan grandiose, des milliers de milliards de dollars seront investis dans de

COSCO runs an agency near the Port of Rotterdam, Europe's largest, to better serve its customers.

COSCO exploite une agence près du port de Rotterdam, le plus grand en Europe, pour mieux servir ses clients.

nouvelles infrastructures, dans 126 pays. Certains observateurs prétendent que l'investissement de la Chine, surtout en Grèce, augmente l'influence du pays sur les décisions politiques européennes. Ils évoquent par exemple le fait que la Grèce n'a pas appuyé la censure européenne à l'égard du traitement réservé par Pékin aux dissidents.

Parmi les concessions portuaires dans lesquelles des compagnies chinoises détiennent des parts figurent des terminaux à Anvers, Zeebrugge, Rotterdam, Le Havre, Valence et Gênes. Au total, ces concessions ne présentent pas un risque important pour le contrôle européen du commerce.

Comme le concède M. van der Putten: «La question clé est la dépendance économique qui mène à un pouvoir politique. Une telle dépendance peut résulter d'un éventail – et d'une combinaison éventuelle – de relations commerciales et d'investissements.»

Objectivement, la Grèce compte moins d'habitants que la ville de Londres et représente un élément relativement mineur de l'influence politique et économique que des entités étatiques chinoises pourraient éventuellement exercer.

Cependant, la consolidation du secteur du transport par conteneurs a fait en sorte qu'un petit nombre de compagnies peut exercer un degré disproportionné de contrôle sur le commerce européen.

«Par conséquent, conclut M. van der Putten, l'investissement dans les ports n'est pas l'enjeu principal en ce qui concerne la dépendance économique et l'influence politique de la Chine. C'est plutôt l'investissement dans les ports en combinaison avec une domination du transport maritime par conteneurs.» 



© ROTTERDAM PORT AUTHORITY

structure across 126 countries. Some observers claim that China's investment, particularly in Greece, is increasing the country's influence over European political decisions, citing Greece's failure to support European censure of Beijing for its treatment of dissidents.

Among the port concessions that Chinese companies have shares in are terminals at Antwerp, Zeebrugge, Rotterdam, Le Havre, Valencia and Genoa. Together these port concessions do not offer a significant risk to European control of trade.

As van der Putten concedes, "The key issue is economic dependence that leads to political leverage. Such dependence may result from a broad range, and potential combination of, trade and investment relations."

Objectively speaking, Greece has a population smaller than the city of London and represents only a comparatively minor element of the potential political and economic influence that Chinese state entities can exert.

However, the consolidation in the container shipping industry has left a small number of lines with a disproportionate control over European trade.

"Consequently, port investment is not the key issue when it comes to economic dependence and Chinese political influence, but rather port investment in combination with dominance in maritime container shipping," concludes van der Putten. 



VIRTUAL MARITIME

ACADEMY

Online Maritime Academy
Approved by Transport Canada

All courses are fully online no need to attend any classroom.

Available online courses:

- Proficiency as Ship Security Officer (SSO)
- Proficiency in Designated Security Duties (VPWSR)
- Proficiency in Security Awareness (VPWOSR)(PSA)

www.virtual-maritime-academy.com



Carroll McCormick

Mining's pivotal role in Arctic economy

What do iron ore, lead-zinc, gold, diamonds, copper, nickel, and silver have in common? All have been mined in the Canadian Arctic. And according to the website *Mining North Works!*, whose mandate appears to be to promote mining up north, 23% of Nunavut's gross domestic product came from mining and exploration in 2019.

There are currently four active, and eight inactive or closed mines in Nunavut. Mining companies spent \$1.5 billion in 2019 alone on exploration and development, indicated a brochure prepared by Mining North Works! as part of this May's National Mining Week in Nunavut.

"National Mining Week in Nunavut raises awareness about the contributions the mineral resources industry brings to the territory through training, employment, and business benefits," says Megan Lord-Hoyle, Vice President, Sustainable Development, Baffinland Iron Mines Corporation.

Past mines include names such as Canada's first Arctic mine - Nanisivik (lead-zinc, 1986-2002), Lupin (gold, 1982-2005), and Jericho (diamonds, 2006-2008).

Mines currently operating include Meliadine (Agnico Eagle, gold, 2019 -), Doris (TMAC, gold, 2017 -) and Mary River (Baffinland, iron ore, 2015 -). Production in Nunavut in 2018 ran to 11,267 kilograms of gold, 5,000 kilograms of silver and 4,947,000 tonnes of iron.

Baffinland's iron ore Deposit No. 1, discovered in 1962, led to the opening of its Mary River mine in 2015. At a grade of 67.5%, Deposit No. 1 has current reserves of 400 million metric tonnes, which explains why Baffinland calls it a "multi-generational" project.

Trucks traveling ice roads, planes flying to remote airstrips, but especially ships, some of which are ice-breaker class, link these mines to the rest of the world. Take the Diavik diamond mine, located 200 kilometres north of the Arctic Circle in the Northwest Territories, with more than 1,100 employees. "Our Diavik site is mostly supplied through an ice road during the winter season ... and we do have our landing strip," says Simon Letendre, Director, Media Relations - Canada & US, Rio Tinto.

Companies such as Quebec City-based Desgagnés Transarctik Inc. and NEAS ship supplies, fuel and mining equipment to the mines between June and November.

Le rôle central des mines dans l'économie de l'Arctique

Qu'ont en commun le minerai de fer, le plomb, le zinc, les diamants, le cuivre, le nickel et l'argent? Tous ont été extraits de mines dans l'Arctique canadien. Selon le site *Web Mining North Works!*, voué à la promotion de l'activité minière dans le Nord, 23 % du produit intérieur brut du Nunavut était attribuable aux mines et à l'exploration minière en 2019.

Il y a actuellement quatre mines en exploitation et huit mines inactives ou fermées au Nunavut. Les compagnies minières ont consacré 1,5 milliard de dollars en 2019 à l'exploration et la mise en valeur. C'est ce qu'indique une brochure présentée par Mining North Works! dans le cadre de la Semaine minière nationale, en mai dernier au Nunavut.

«Au Nunavut, la Semaine minière nationale fait connaître les contributions des ressources minérales au territoire sur les plans de la formation, de l'emploi et des bénéfices des entreprises», dit Megan Lord-Hoyle, vice-présidente, Développement durable, de Baffinland Iron Mines Corporation.

Parmi les anciennes mines figurent la première mine canadienne dans l'Arctique, Nanisivik (plomb-zinc, 1986 à 2002), Lupin (or, 1982 à 2005) et Jericho (diamants, 2006 à 2008).

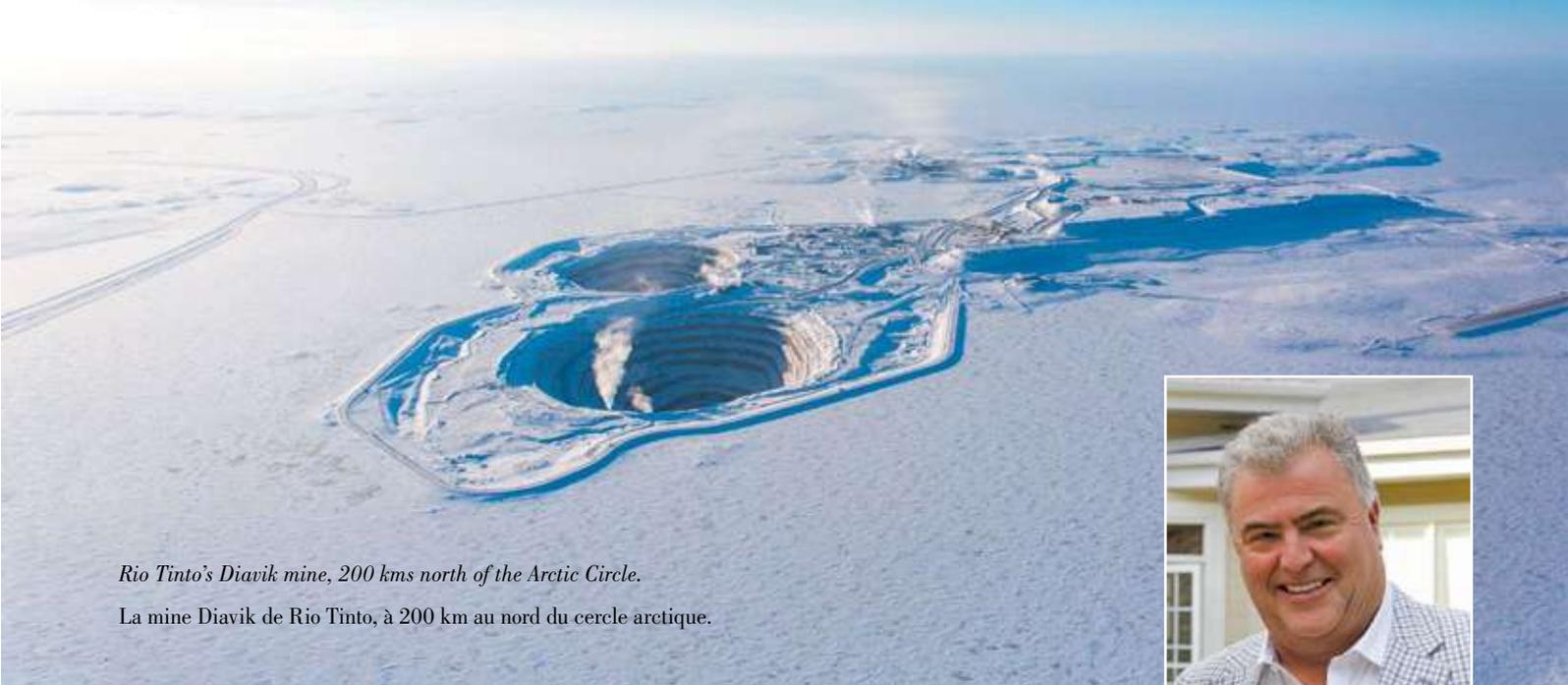
Parmi les mines exploitées aujourd'hui, il y a Meliadine (Agnico Eagle, or, depuis 2019), Doris (TMAC, or, depuis 2017) et la mine de la rivière Mary (Baffinland, minerai de fer, depuis 2015). En 2018, la production du Nunavut s'élevait à 11 267 kg d'or, 5 000 kg d'argent et 4 947 000 tonnes de fer.

La découverte du gisement de minerai de fer n° 1 de Baffinland, en 1962, a mené à l'ouverture de la mine de la rivière Mary en 2015. Avec une teneur de 67,5 %, le gisement représente des réserves de 400 millions de tonnes métriques. Voilà qui explique pourquoi Baffinland considère qu'il s'agit d'un projet «multi-générationnel».

Des camions parcourant des routes de glace, des avions utilisant des pistes isolées et, surtout, des navires – y compris des bâtiments de classe brise-glace – relient ces mines au reste du monde. Prenons l'exemple de la mine de diamants Diavik, à 200 km au nord du cercle arctique dans les Territoires du Nord-Ouest, où travaillent plus de 1 100 personnes. «Notre mine de Diavik est surtout approvisionnée par une route de glace pendant l'hiver... et nous avons notre piste d'atterrissage», dit Simon Letendre, directeur des relations médias au Canada auprès de Rio Tinto.

Des entreprises comme Desgagnés Transarctik inc., de Québec, et NEAS transportent des provisions, du carburant et du matériel minier aux mines entre juin et novembre.

Fednav, de Montréal, dessert le secteur minier de l'Arctique canadien depuis 65 ans. Le groupe exploite trois vraquiers brise-glace. L'an dernier, il a transporté environ 1,3 million de tonnes



Rio Tinto's Diavik mine, 200 kms north of the Arctic Circle.

La mine Diavik de Rio Tinto, à 200 km au nord du cercle arctique.

©PAMELA WOOD



©FEDNAV

Thomas Paterson

de concentrés de zinc et de plomb depuis la mine Red Dog, 200 000 tonnes depuis la mine Raglan, 350 000 tonnes de concentrés de nickel et de cuivre depuis la baie Voisey, et 175 000 tonnes de concentrés de nickel et de cuivre depuis la mine Nunavik. Les chiffres devraient être semblables cette année, selon Tom Paterson, vice-président principal, Flotte détenue, Arctique et projets spéciaux, auprès de Fednav.

Fednav coordonne aussi les mouvements des vraquiers d'autres compagnies à destination et au départ du port de chargement de Baffinland. En 2019 par exemple, le groupe a coordonné l'expédition de 6 millions de tonnes de minerai de fer par un peu plus de 80 navires. Il prévoit coordonner un nombre équivalent de navires dans la saison de navigation de 2020.

Les entités inuites pourraient toucher plus de 2 milliards de dollars de redevances de Baffinland

Avec l'arrivée de nouvelles mines et l'expansion de mines existantes, la valeur des activités minières pour l'économie du Nord va augmenter. «Depuis 2014, nous avons versé plus de 65 millions de dollars en salaires à des travailleurs inuits, et plus de 1 milliard de dollars pour des contrats avec des entreprises inuites», dit M^{me} Lord-Hoyle. Elle ajoute qu'il y a en outre des projets d'expansion: «La construction d'un chemin de fer depuis la mine vers le sud jusqu'à Steensby Inlet permettra d'augmenter la capacité de 18 millions de tonnes par année. Notre projet phase 2 exigera une main-d'œuvre temporaire de plus de 500 travailleurs, et il soutiendra un effectif opérationnel de plus de 1 000 travailleurs. Baffinland prévoit que sur la durée de vie de la mine, elle versera plus de 2 milliards de dollars en redevances à des organisations inuites, et apportera une somme semblable de recettes aux différents ordres de gouvernement.»

M. Paterson est enthousiaste au sujet de l'activité de Baffinland: «Nous sommes emballés par la concrétisation de la phase 2. L'avenir s'annonce prometteur.» 

Montreal-based Fednav, whose involvement in mining in the Canadian Arctic goes back 65 years, operates three icebreaking bulk carriers in the Arctic. Last year it moved about 1.3 million tonnes of zinc and lead concentrates shipped from the Red Dog mine; 200,000 tonnes from Raglan mine; 350,000 tonnes of nickel and copper concentrates from Voisey's Bay; and 175,000 tonnes of nickel and copper concentrates from the Nunavik mine. These figures are expected to be repeated this year, according to Tom Paterson, Senior Vice President, Ship Owning, Arctic and Projects, Fednav.

Among Fednav's activities, it coordinates the movement of a steady flow of other companies' bulk carriers in and out of the loading port for Baffinland; e.g., in 2019 Fednav coordinated the shipping of six million tonnes of iron ore by just over 80 ships; it expects to coordinate the movement of a similar number of ships in the 2020 shipping season.

Baffinland royalties to Inuit entities could exceed \$2 billion

As new mines come on stream and existing ones expand, their value to the Northern economy will increase. "Since 2014, we have provided in excess of \$65 million of wages to Inuit employees alone alongside over \$1 billion in contracting commitments to Inuit firms," Ms. Lord-Hoyle says. Plans for expanding its operations include, says Ms. Lord-Hoyle, "... the construction of a railway from the Mine Site south to Steensby Inlet that would support the additional production of 18 million tonnes per annum ... Our Phase 2 Project will create the need for a temporary construction workforce of over 500 positions and will sustain an operating workforce of over 1000 positions. Baffinland expects that over the life of mine it will pay royalties to Inuit Organizations in excess of \$2 billion, and revenues to all levels of government totaling a similar amount."

Of Baffinland's activity, Mr. Paterson enthusiastically comments, "We are looking forward to the ramp up to Phase 2. Exciting times ahead." 



Shipping from Pandemic to Recovery

The Pacific Gateway's resiliency has been put to the test repeatedly in 2020. On the heels of weeks of protests in January and February that crippled Canada's rail network, the global supply chain fell victim to the Coronavirus pandemic. Faced with these unprecedented challenges, ports, terminals, ocean carriers, labour, and governments came together quickly to share information, identify threats and find potential solutions. The reaction to COVID-19 has been nothing short of a complete success for marine transportation which has maintained the movement of supplies vital to supporting Canadians throughout the pandemic.

Whether or not the success of the marine industry during the pandemic can persevere to support Canada's economic recovery is yet to be seen. The industry has accomplished a lot, but much more needs to be done to promote economic recovery today, and long-term prosperity into the future.

For the past decade, sustained private and public investment in the Pacific Gateway has yielded continued growth. New and upgraded terminals, rail and road network improvements, and major energy projects are increasing the volumes of key Canadian exports, and likewise, the capacity to support imports is sufficient for the time being.

The Federal Government has already signaled its support for further infrastructure investment as part of the economic recovery. Shovel ready projects such as the Robert's Bank Terminal Two Project should be attractive, especially as an Independent Review Panel provided a "road map" to address many of the likely impacts identified for the construction and operation of the terminal. This type of project provides significant benefits locally during construction and supports trade growth in the longer term.

The realization of large infrastructure projects continues in British Columbia, with the completion of the G3 grain terminal, the construction of the Trans Mountain Pipeline Expansion Project, and LNG Canada's export facility in Kitimat. The success



Robert Lewis-Manning

President, Chamber of Shipping

Président, Chamber of Shipping

*Increasing the competitiveness,
productivity, and efficiency of the
Pacific Gateway is key to supporting
Canada's economic recovery.*

**Pour soutenir la reprise économique
du Canada, il est vital de rehausser
la compétitivité, la productivité et
l'efficacité de la Porte du Pacifique.**

Le transport maritime: après la pandémie, la reprise

La résilience de la Porte du Pacifique a été éprouvée à répétition en 2020. Après des semaines de manifestations qui, en janvier et février, ont entravé le réseau ferroviaire du Canada, la chaîne d'approvisionnement mondiale a été touchée par la pandémie de coronavirus. Face à ces difficultés inédites, les ports, les terminaux, les transporteurs océaniques, les travailleurs et les gouvernements se sont rapidement concertés pour partager de l'information, cerner les menaces et trouver des solutions possibles.

La réaction à la COVID-19 a été un succès complet pour le transport maritime, qui a continué d'assurer le mouvement de biens vitaux pour les Canadiens pendant la pandémie.

Il reste à voir si le succès qu'a connu le secteur maritime pendant la pandémie pourra se poursuivre pour soutenir la reprise économique du Canada. L'industrie a beaucoup accompli, mais il reste encore plus à faire pour favoriser la reprise économique aujourd'hui et une prospérité durable à l'avenir.

Depuis une dizaine d'années, des investissements privés et publics soutenus dans la Porte du Pacifique ont permis une croissance continue. Des terminaux nouveaux et améliorés, un réseau ferroviaire et routier amélioré et de grands projets énergétiques augmentent les volumes d'exportations canadiennes et assurent pour maintenant une capacité suffisante pour les importations.

Le gouvernement fédéral a déjà signifié son appui à de nouveaux investissements d'infrastructure dans le cadre de la relance de l'économie. Des projets prêts à démarrer sont intéressants. C'est le cas par exemple du projet du nouveau Terminal 2 à Roberts Bank, d'autant qu'un comité d'examen indépendant a établi un plan pour faire face aux répercussions probables de la construction et de l'exploitation du terminal. Ce type de projet apporte d'importantes retombées locales pendant la construction et favorise l'essor du commerce à long terme.

La réalisation de grands projets d'infrastructure continue en Colombie-Britannique. Il y a ainsi l'achèvement du terminal céréalier G3, l'expansion du pipeline Trans Mountain et le terminal d'exportation de LNG Canada de Kitimat. Le succès de ces projets démontre qu'un développement économique responsable est possible et peut continuer de soutenir la reprise économique



©VFPA

Artist rendering showing the proposed Roberts Bank Terminal 2 project which would provide significant local and trade growth benefits.

Représentation du projet du nouveau Terminal 2 à Roberts Bank, qui apportera d'importantes retombées pour l'économie locale et le commerce international.

du Canada. Cependant, l'infrastructure ne peut à elle seule assurer la reprise.

Pour soutenir la reprise économique du Canada, il est vital de rehausser la compétitivité, la productivité et l'efficacité de la Porte du Pacifique. À l'heure où le secteur et tous les ordres de gouvernement dressent des plans pour augmenter les volumes, le défi à relever apparaît de plus en plus grand compte tenu du changement climatique, des impacts cumulatifs, de l'incertitude du commerce international et de la réconciliation. Pour assurer la compétitivité, la gestion de nos voies navigables doit être cohérente et conséquente.

Le transport maritime exige une approche systémique

Dans l'ensemble, le Canada en est encore au tout début d'une approche systémique en matière de transport maritime. Notre gouvernance des voies navigables reste la plus grande contrainte quand il s'agit d'aborder de façon systémique la sécurité, la protection de l'environnement et la compétitivité. Les aires de compétence concurrentes des ports, des administrations de pilotage, des organismes de réglementation et autres instances compliquent indûment la situation et, souvent, mènent à une moindre responsabilisation. Du point de vue des transporteurs océaniques, la bureaucratie canadienne de la gouvernance et de la gestion des voies navigables est déroutante, inefficace et souvent coûteuse.

of these projects demonstrates that responsible economic development is possible and can continue to support Canada's economic recovery. However, infrastructure alone will not be enough to support the recovery.

Increasing the competitiveness, productivity, and efficiency of the Pacific Gateway is key to supporting Canada's economic recovery. As planning for increased volumes continues in the sector and all levels of government, the complexity of this challenge is increasing under a lens of climate change, cumulative impacts, trade uncertainty, and reconciliation. If competitiveness is to be realized, the management of our waterways must be coherent and consistent.

Systems approach needed for marine transportation

Overall, Canada is still at a very early stage of approaching marine transportation from a systems approach. Our governance of waterways remains the single largest constraint to developing a systems approach to safety, environmental protection, and competitiveness. Competing jurisdictions between ports, pilotage authorities, regulators, and agencies is overly complex and often results in less overall accountability. From the perspective of ocean carriers, the Canadian bureaucracy of waterway governance and management is perplexing, inefficient, and frequently costly.

Transportation 2030: Waterways, Coasts and the North is the Government of Canada's strategic vision and plan for "safe, secure, green, innovative and integrated transportation system." The Plan includes several key programs such as the Ocean Protections Plan and the National Trade Corridors Fund. These significant investments in marine safety, coastal protection, and trade infrastructure were welcomed. Notwithstanding, the Plan and its associated programs have not examined systematically the constraints to increasing the competitiveness of Canada's marine transportation system.

Canada's economic recovery will need to leverage Canada's capacity to access international markets and marine transportation will play a key supporting role. The competitiveness of Canadian commodities internationally can be improved through a more efficient marine supply chain. Over the past five years, the marine sector has responded to a plethora of Federal Government initiatives largely implemented through the Oceans Protection Plan, but there has been little in the way of response to industry's concerns associated with competitiveness.

Moving forward, the Federal Government would be wise to take the time to listen to the concerns of the marine transportation sector, especially as the immediate threat of the pandemic has been successfully mitigated. It may be too easy to overlook the marine industry due to its success at managing successive large challenges, but that success should not be misinterpreted as a system that is operating near its peak performance. There remains a significant amount of important work to be accomplished to improve Canada's marine transportation framework and now is the time for the Government of Canada to engage ahead of rolling out a recovery plan. **M**

Le plan stratégique *Transports 2030: Les voies navigables, les côtes et le Nord* énonce la vision du gouvernement du Canada d'un «réseau de transport sécuritaire, sûr, écologique, innovateur et intégré». Il comprend divers programmes clés, comme le Plan de protection des océans et le Fonds national des corridors commerciaux. Ces investissements majeurs dans la sécurité maritime, la protection des côtes et l'infrastructure du commerce international ont été bien accueillis. Malgré tout, le Plan et ses programmes n'ont pas examiné systématiquement les contraintes avec

lesquelles il faut composer pour accroître la compétitivité du réseau de transport maritime du Canada.

La reprise économique du Canada exigera de tirer parti de la capacité du Canada d'accéder aux marchés mondiaux, et le transport maritime y jouera un rôle de soutien indispensable. La compétitivité des produits de base canadiens à l'étranger peut être améliorée grâce à une chaîne d'approvisionnement maritime plus efficace. Depuis cinq ans, le secteur maritime a répondu à une multitude d'initiatives du gouvernement, en grande partie mises en œuvre dans le cadre du Plan de protection des océans. En revanche, il s'est peu fait en réponse aux préoccupations du secteur quant à la compétitivité.

Pour l'avenir, le gouvernement fédéral aurait intérêt à prendre connaissance des préoccupations du secteur du transport maritime, surtout que la menace immédiate de la pandémie a été atténuée avec succès. Il est peut-être trop facile de ne pas se soucier du secteur maritime, voyant comment il a réussi à relever de grands défis successifs. Il ne faut toutefois pas en déduire que le système fonctionne près de son niveau de rendement maximal. Il reste un important travail à accomplir pour améliorer l'encadrement du transport maritime au Canada, et c'est maintenant que le gouvernement du Canada devrait se pencher sur cet aspect avant de mettre en œuvre un plan de relance. **M**



©LNG CANADA

Artist rendering of LNG Canada export facility in Kitimat which will initially consist of two LNG processing units.

Représentation du terminal d'exportation de LNG Canada à Kitimat. Il comprendra initialement deux unités de traitement de gaz naturel liquéfié.

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE
SEAWAY SYSTEM



**SAVE
TIME &**

**SAVE
MONEY**



DIRECT ACCESS
INTO ALL OF NORTH
AMERICA



TRADING IN
OVER 50 GLOBAL
MARKETS



BULK, BREAK BULK,
LIQUID &
SPECIAL CARGO



SEAMLESS SUPPLY
CHAIN WITH A
CONNECTED NETWORK

**SIMPLE.
COMPETITIVE.
CONNECTED.**

EUROPE
TO
U.S. MID-WEST

**5+ DAYS
FASTER**

U.S. MID-WEST
TO
NORTH AFRICA

SHIP WITH US TODAY

CALL HWY H₂O 1-905-641-0309

LET'S CONNECT:

HWYH2O@SEAWAY.CA

[@HWYH2O](https://twitter.com/HWYH2O)

WWW.HWYH2O.COM

Canadian ports positioning themselves for post-COVID rebound

Les ports canadiens se préparent à la relance de l'après-COVID

Leo Ryan
Brent Frederick

Thanks to robust demand on world markets for high-quality Canadian iron ore, Sept-Îles is among Canadian ports enjoying solid cargo trends.

Grâce à la forte demande mondiale de minerai de fer de grande qualité du Canada, Sept-Îles est un des ports canadiens qui connaissent une bonne progression des volumes.

A year ago at this time, Canadian ports were benefiting from solid growth in global maritime trade and economic activity, despite the Trump-ignited trade wars (alas, still alive). And this was reflected in cargo figures in 2019. All told, for instance, the 17 Canada Port Authorities (CPAs) handled over 347 million tonnes last year, with a number of ports posting record total or container volumes.

However, 2020 is a far different story as the devastating COVID-19 pandemic – discovered in China last December – has been gathering dimension in the past few months and has triggered the worst contraction in the world economy since the Great Depression of the



©SIPA

Il y a un an à pareille époque, les ports canadiens profitaient de la croissance vigoureuse du commerce et de l'activité économique à l'échelle mondiale, malgré les guerres commerciales déclenchées par le président Trump (qui persiste malheureusement). Les statistiques des cargaisons de 2019 en attestent. Au total, les 17 administrations portuaires canadiennes (APC) ont manutentionné plus de 347 millions de tonnes l'an dernier. Plusieurs d'entre elles ont enregistré des records de volume total ou de volume de conteneurs.

La situation est très différente en 2020. La pandémie dévastatrice de COVID-19 – découverte en Chine en décembre dernier – a pris de l'ampleur ces derniers mois. Elle



a provoqué la plus grande contraction de l'économie mondiale depuis la Grande Dépression des années 1930. Pour certains ports du Canada, le volume de marchandises pourrait baisser de plus de 10 % en 2020. D'autres tiennent bon, et il y en a même qui connaîtront encore une légère croissance.

Quoi qu'il en soit, les dirigeants portuaires et les exploitants de terminaux ont réagi à l'urgence médicale inédite engendrée par le coronavirus en appliquant les protocoles voulus pour protéger l'intégrité des chaînes d'approvisionnement et garantir le transport efficace de biens vitaux tout en assurant la sécurité de tous les marins et travailleurs portuaires. En même temps, ils ont continué de préparer leurs projets d'expansion visant à rehausser la compétitivité des

1930s. So some ports in Canada are facing single or double digit cargo declines in 2020, while others are holding steady or even maintaining a moderate growth track.

All the same, senior port executives along with terminal operators have responded to the unprecedented health challenges provoked by the novel coronavirus by applying the necessary protocols to protect the integrity of supply chains and ensure that vital goods are moved efficiently and safely for all mariners and waterfront employees involved. And this while keeping expansion plans in the forefront to enhance Canadian port competitiveness and to

position themselves for an economic rebound – however fragile - forecast by some analysts to emerge this fall.

Otherwise, latest economic numbers are sobering indeed. The International Monetary Fund has projected a massive drop in global GDP this year of 8.2%. Its forecast of an 8.4% plunge in Canada's economic growth is more pessimistic than the views of the Canadian Bix Six banks, who show an average of 6.6%. The Organization of Economic Cooperation and Development (OECD) suggests that, in the best-case scenario, if there is no second wave of infections, global GDP will fall 6% this year and rise by 2.8% in 2021.

The Conference Board of Canada estimates Canadian GDP will shrink 8.2% in 2020, then rebound robustly to 6.7% growth in 2021, provided there are no more national lockdowns.

There has been evidence, notably in retail sales, that the Canadian decline bottomed out in April. But, in truth, significant uncertainty surrounds all forecasts given the unpredictability of the course of the pandemic – including its evolution in the United States, now accounting alone for at least one quarter of the world's COVID-related deaths thanks to a recent alarming increase in coronavirus cases in 37 of 50 states.

Below are brief highlights of Canadian port developments.

EAST COAST

Port of Montreal

Canada's second largest port, the Port of Montreal handled an unprecedented 40.6 million tonnes of total traffic and a record 1.75 million TEUs in 2019.

The port enjoyed a solid first quarter in 2020: total traffic was up 3.3%, and container traffic rose 5.6%. Signs of a slowdown began in mid-April. Consumer goods and imports from Asia, in particular, were down due to reduced demand as a result of the COVID-19 pandemic.

“The closure of Europe following Asia is impacting our volumes for May and June,” Tony Boemi, the Montreal Port Authority's Director of Growth, told *Maritime Magazine* in late June. “If we follow the sequence, Asia was shut down in December/January, which impacted West Coast volumes in the first quarter. Asia opened and Europe closed; we saw a resumption of volumes at West Coast ports, but a downturn on European volumes. This was followed by the North American shutdown, which coupled with Europe is having an impact on our results at this time.”

The port is projecting decreases of 12% in total traffic and 13% in container traffic this year compared with 2019.

“It is very difficult to anticipate the timeliness of the recovery as variables and the situation are changing daily,” Mr. Boemi said.

The port's terminals continue to be fluid, and container dwell times are normal, Mr. Boemi said.

Within the port, Montreal Gateway Terminals has ordered from Liebherr Container Cranes four ship-to-

ports canadiens. Ils entendent ainsi être en bonne posture lors d'une reprise de l'économie – aussi fragile qu'elle soit – que certains analystes prévoient cet automne.

Il reste que les données économiques récentes sont désoleuses. Le Fonds monétaire international a prévu une chute de 8,2 % du PIB mondial cette année. Pour le Canada, le plongeon serait de 8,4 %. Les six grandes banques canadiennes sont moins pessimistes, prévoyant en moyenne une baisse de 6,6 %. L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) estime qu'au mieux, s'il n'y a pas de deuxième vague d'infections, le PIB mondial reculera de 6 % cette année, puis augmentera de 2,8 % en 2021.

Le Conference Board du Canada, pour sa part, entrevoit une baisse de 8,2 % du PIB canadien en 2020, puis une croissance de 6,7 % en 2021, s'il n'y a pas de nouvelles mesures nationales de confinement.

Il y a eu des signes, notamment dans les ventes au détail, que le creux de la vague a été atteint en avril au Canada. En réalité, toutes les prévisions restent très incertaines vu l'imprévisibilité de la pandémie – y compris aux États-Unis, qui recensent maintenant au moins le quart des morts liées à la COVID. Les infections au coronavirus ont récemment connu une augmentation alarmante dans 37 des 50 États américains.

Voici un aperçu des développements dans les ports canadiens.

CÔTE EST

Port de Montréal

Le Port de Montréal, deuxième plus grand au Canada, a traité un trafic total inédit de 40,6 millions de tonnes et un record de 1,75 million d'EVP en 2019.

Il a encore connu un bon premier trimestre en 2020: trafic total en hausse de 3,3 %, et trafic de conteneurs, de 5,6 %. Les signes d'un ralentissement sont apparus à la mi-avril. Les biens de consommation et les importations d'Asie, en particulier, étaient en baisse par suite d'une demande réduite en conséquence de la pandémie de COVID-19.

«La fermeture de l'Europe, après celle de l'Asie, touchent nos volumes de mai et juin», disait à la fin juin au *Maritime Magazine* Tony Boemi, vice-président, Croissance, de l'Administration portuaire de Montréal (APM). «L'Asie a été fermée en décembre-janvier, ce qui a réduit les volumes sur la côte Ouest au premier trimestre. Ensuite, l'Asie a été rouverte et l'Europe a été fermée. Les volumes ont remonté aux ports de la côte Ouest, mais les volumes européens ont baissé. Enfin, l'Amérique du Nord a été fermée, ce qui, avec la fermeture de l'Europe, influence nos résultats maintenant.»

Selon les projections, le trafic total du port baisserait de 12 % cette année par rapport à 2019, et le trafic de conteneurs, de 13 %.

«Il est très difficile de prévoir quand la reprise arrivera, car les variables et la situation changent de jour en jour», dit M. Boemi.

«Les terminaux du Port maintiennent leur fluidité, et les temps de séjour des conteneurs restent normaux», précise-t-il.

Au sein du Port, la société Terminaux Montréal Gateway (MGT) a commandé quatre grues navire-terre de Liebherr pour le terminal Cast. Les grues seront livrées d'ici le troisième trimestre de 2021. Elles peuvent décharger des navires faisant jusqu'à 21 rangées de conteneurs de travers. L'année



Grain pipe. Logistec Terminal

We're safeguarding the flow of essential goods and services.

Learn more about our updated safety measures at <https://www.port-montreal.com/en/covid-19.html>

As the COVID-19 pandemic confines people to their homes, the Port is working tirelessly to keep everyone connected to vital goods and services. This involves ensuring the health and safety of all involved, from

sailors and longshoremen to our employees, delivery personnel, and clients. We are going above and beyond government safety guidelines on all our sites. Rest assured, we will sail through this crisis together.



© PORT OF MONTREAL

Cargo traffic at the Port of Montreal has felt the impact of COVID-19. As Maritime Magazine was going to press, the total impact of a 4-day strike in late July by longshoremen remained to be determined.

Le trafic marchandises au port de Montréal a subi les effets de la COVID-19. À l'heure où le *Maritime Magazine* allait sous presse, il restait à voir quelles seraient les répercussions d'une grève de quatre jours des débardeurs à la fin juillet.

shore cranes for Cast Terminal. They will be delivered by third-quarter 2021. The cranes can handle vessels of up to 21 container rows across the deck. This order follows the addition of 10 Liebherr electric rubber-tired gantry cranes delivered to MGT's Cast and Racine terminals last year.

Canadian Pacific is building a new multi-commodity transportation and distribution terminal at its Côte Saint-Luc yard in Montreal. Freight transportation service provider TYT Group will operate the facility. The projected completion date is September 2020.

In addition to expanding capacity at the Viau Terminal, a major priority for the Montreal Port Authority remains the establishment of a new box terminal at Contrecoeur, 40 kilometres downriver. The MPA hopes to obtain final environmental approval this summer to begin construction of a \$750 million project that, upon completion, will boost the port's capacity from 2.1 million TEUs to 3.5 million TEUs.

Port of Quebec

The Port of Quebec posted a total tonnage increase for a fourth consecutive year in 2019, handling 29 million tonnes of cargo. It was the port's second-best year ever. Tonnage increases were most notable for cargo related to the energy, steel, and mining and metal sectors.

Volumes of iron ore and its derivatives were among the highest in recent years, and there were

passed, MGT avait déjà ajouté 10 grues-portiques électriques sur pneus Liebherr à ses terminaux Cast et Racine.

Le Canadien Pacifique a entrepris la construction d'un nouveau terminal de transport et de distribution de marchandises plurisectoriel à sa gare de triage Côte-Saint-Luc de Montréal. Le Groupe TYT, une société de transport de marchandises, exploitera le terminal. La construction devrait être achevée en septembre 2020.

En plus d'accroître la capacité à son terminal Viau, une des grandes priorités de l'APM reste le projet de nouveau terminal à conteneurs à Contrecoeur, 40 km en aval. L'APM espère obtenir l'approbation environnementale finale cet été pour pouvoir commencer la construction. Le projet de 750 millions de dollars fera passer la capacité du Port de 2,1 millions d'EVP à 3,5 millions d'EVP.

Port de Québec

Le Port de Québec a augmenté son tonnage total une quatrième année de suite en 2019, manutentionnant 29 millions de tonnes. C'était la deuxième meilleure année de l'histoire du Port. Les augmentations les plus notables concernaient les cargaisons liées à l'énergie, à l'acier et aux secteurs des mines et des métaux.

Les volumes de minerai de fer et de ses dérivés étaient parmi les plus élevés des dernières années, et il y a eu de fortes augmentations des volumes de gypse – plus 41 % par rapport à 2016, année du précédent record – et de sel transbordé pour le marché des Grands Lacs. Le pétrole brut était à 8 % de plus que le record précédent, datant de 2007. Les produits pétroliers raffinés, les produits chimiques et les importations



FEDNAV

NAVIGATING COMPLEXITY
NAVIGUER DANS UN MONDE COMPLEXE

| FMT | FALLine | Fednav Direct |

WE'RE ON IT! ON S'EN CHARGE!



major increases in volumes of gypsum – up 41% over 2016, the previous record year – and salt for transshipment to the Great Lakes market. Crude oil was up 8% over the previous record year in 2007, while refined petroleum products and chemical products traffic and fertilizer imports made significant contributions to the total tonnage increase.

Work worth \$169 million was launched in the port last year, including the establishment of the Sollio Agriculture grain export marine terminal.

The Quebec Port Authority announced on June 12 that more than 100 import-export companies have given their support to the \$775-million development of Laurentia, the port's deep-water container terminal project. The terminal, to be operated by Hutchison Port Holdings and Canadian National, is scheduled to open in early 2024.

"The players who are supporting us recognize the major benefits that Laurentia brings to their commercial activities," said Mario Girard, the QPA's President and CEO. Among the companies are Resolute Forest Products, food logistics provider Congebec and agriculture business Breton Tradition 1944.

The QPA launched in May a call for qualification of design-build consortiums to prepare to begin construction on Laurentia in spring 2021, once all environmental approvals and the required government authorizations are received.

Port of Sept-Îles

The Port of Sept-Îles handled 29.3 million tonnes of cargo in 2019, up 15% over the previous year. "It was the port's fourth-best year ever," said Pierre D. Gagnon, President and CEO of the Sept-Îles Port Authority.

The port has broken in 2020 all previous first-quarter traffic records. It handled 7.9 million tonnes of cargo through March, compared with 5.3 million tonnes during the first three months of 2019. Tacora Resources Inc. continues to bring in new business to the port's multi-user dock (570,000 tonnes in the first quarter). Quebec Iron Ore Inc. shipped more iron concentrate from its Bloom Lake mining complex by rail to the port than in the first three months of last year. IOC also had a strong first quarter.

"Our reliable, efficient world-class infrastructure provides advantages that allow Canadian iron ore companies to be competitive with leading producers such as Australia and Brazil," Mr. Gagnon said. The excellent quality of Canadian iron ore on international markets is holding its own. China continues to drive the market; Mr. Gagnon said it accounts for 50 to 60 % of the iron ore volumes moving through Sept-Îles.

Operations at the port have not been adversely affected by the COVID-19 pandemic. Mining production levels were already bouncing back by mid-April. Through May, the port had handled 12.9 million tonnes of cargo, compared with 10.1 million tonnes during the first five months of 2019.

The port is expecting to handle some 34 million tonnes of cargo in 2020, which means it is approach-

d'engrais ont largement contribué à l'augmentation du tonnage total.

Des travaux de 169 millions de dollars ont été entrepris au Port l'année passée, y compris pour le projet de terminal maritime d'exportation de céréales de Sollio Agriculture.

L'Administration portuaire de Québec (APQ) a annoncé le 12 juin que plus de 100 entreprises d'import-export avaient appuyé le projet de 775 millions de dollars du terminal de conteneurs en eau profonde Laurentia. Le terminal, dont l'ouverture est prévue au début de 2024, sera exploité par Hutchison Ports et le Canadien National.

«Les intervenants qui nous soutiennent reconnaissent les grands avantages de Laurentia pour leurs activités commerciales», dit Mario Girard, président-directeur général de l'APQ. Parmi eux figurent les entreprises Produits forestiers Résolu, le fournisseur de services de logistique alimentaire Congebec et l'entreprise agroalimentaire Breton Tradition 1944.

En mai, l'APQ a lancé un appel de qualification à l'intention de consortiums de conception-construction en vue de préparer le début de la construction de Laurentia au printemps 2021. D'ici là, il reste à obtenir toutes les approbations environnementales et autres autorisations gouvernementales requises.

Port de Sept-Îles

Le Port de Sept-Îles a manutentionné 29,3 millions de tonnes de marchandises en 2019, 15 % de plus que l'année précédente. «2019 se classe au 4^e rang des meilleures années pour le Port», dit Pierre D. Gagnon, président-directeur général de l'Administration portuaire de Sept-Îles.

En 2020, le Port a battu tous ses records pour un premier trimestre. Il a traité 7,9 millions de tonnes de janvier à mars, contre 5,3 millions de tonnes au premier trimestre de 2019. L'entreprise Tacora Resources Inc. continue d'apporter de la clientèle au quai multiusager du Port (570 000 tonnes au premier trimestre). L'entreprise Minerai de fer Québec (IOC) a expédié davantage de concentré de fer par rail depuis son complexe minier du lac Bloom jusqu'au Port que dans les trois premiers mois de l'année passée. IOC a aussi eu un bon premier trimestre.

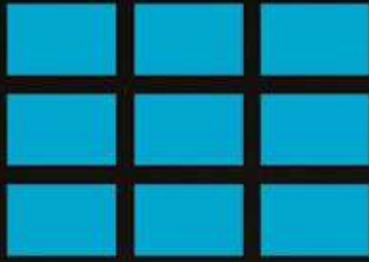
«Notre infrastructure fiable et efficace de calibre mondial offre aux minières canadiennes des avantages qui leur permettent de livrer concurrence à des producteurs de pointe, comme l'Australie et le Brésil», dit M. Gagnon. L'excellente qualité du minerai de fer canadien tient bien son rang sur les marchés internationaux, que la Chine continue de dominer. M. Gagnon affirme que la Chine compte pour 50 à 60 % des volumes de minerai de fer passant par Sept-Îles.

Les opérations du Port n'ont pas souffert du fait de la pandémie de COVID-19. Les niveaux de production minière se rétablissaient déjà à la mi-avril. Jusqu'à la fin mai, le Port a manutentionné 12,9 millions de tonnes de marchandises, contre 10,1 millions dans les cinq premiers mois de 2019.

Le Port prévoit arriver à quelque 34 millions de tonnes en 2020, soit près de son record de 34,9 millions de tonnes fixé en 1979.

À son terminal de Pointe-aux-Basques, le Port a lancé un projet de 20 millions de dollars de conception-construction pour y moderniser et accroître sa capacité intermodale. Le terminal est le port d'entrée pour le fret en route vers le Nord, et le principal terminal pour les biens à destination et en provenance des villages isolés de la Basse-Côte-Nord. Les

MGT



**SOCIÉTÉ TERMINAUX
MONTRÉAL GATEWAY
TERMINALS PARTNERSHIP**

305 Curatteau,
Montréal, Quebec, H1L 6R6
CANADA

Phone : 514-257-3040
Fax : 514-254-4298
MGTcustomerservice@mtrtml.com

www.mtrtml.com

Photo MGT/Wayne D. Smith



ing its all-time record of 34.9 million tonnes set in 1979.

The port has started a \$20-million design-build project to renovate and expand intermodal capacity at its Pointe-aux-Basques Terminal. The facility is the port of entry for northbound freight and the main terminal for goods travelling to and from the isolated villages of the Lower North Shore. Work began in mid-May. The majority of the project should be complete by autumn, with finishing touches slated for spring 2021. The federal and provincial governments have each contributed \$6.7 million to the project; the port will cover the remaining third.

Port of Trois-Rivières

The Port of Trois-Rivières handled an unprecedented 4.2 million tonnes of cargo in 2019, surpassing by 10% the previous record of 3.8 million tonnes set the previous year. Dry bulk traffic increased to 3.6 million tonnes from 3.2 million tonnes. Liquid bulk and general cargo both remained stable at 300,000 tonnes each.

“The first six months of this year have been true to our forecasts,” said Jacques Paquin, Vice-President of Marketing and Business Development for the Trois-Rivières Port Authority. “For the second half of the year, we are following the situation closely with our clients. We estimate that a 15% decrease in traffic is possible due to the impact of the COVID-19 pandemic.”

The port is working on the implementation of its On Course for 2030 Plan. It includes several investment projects, notably an expansion project to increase the port’s transshipment and storage capacity. It will include the creation of a multi-user terminal as well as an access road to the west side. The project has been submitted to the Impact Assessment Agency of Canada.

The port also intends to continue, with the City of Trois-Rivières and its economic arm, Innovation and Economic Development Trois-Rivières, the development of the industrial-port zone established by the two partners with the assistance of the Government of Quebec. In 2019, the industrial-port zone welcomed Hason Steel Products Inc., which operates a warehouse for receiving, storing and assembling oversized cargo that is then exported overseas. In May, the first of these pieces was moved to the port for loading onto a vessel bound for the Gulf of Mexico.

Port of Saguenay

The Port of Saguenay handled a record 645,200 tonnes of cargo in 2019, an increase of more than 276,000 tonnes over the previous year. The traffic hike was mainly due to the large quantities of de-icing salt that moved through the port and were then delivered primarily to the Saguenay-Lac-Saint-Jean and North Shore regions, Greater Quebec City and even all the way to the Great Lakes area.

The port mainly serves local major industries that have continued to operate throughout the COVID-19

travaux ont débuté à la mi-mai. La plus grande partie en sera achevée d’ici l’automne, et il restera des touches finales à apporter au printemps 2021. Les gouvernements fédéral et provincial ont chacun fourni 6,7 millions de dollars pour le projet. Le Port couvrira le dernier tiers.

Port de Trois-Rivières

Le Port de Trois-Rivières a atteint un volume sans précédent de 4,2 millions de tonnes en 2019, 10 % de plus que le record précédent de 3,8 millions de tonnes datant de 2018. Le trafic de vrac sec est passé de 3,2 à 3,6 millions de tonnes. Le vrac liquide et les marchandises générales sont restées stables, faisant chacun 300 000 tonnes.

«Les six premiers mois de cette année ont été conformes à nos prévisions, dit Jacques Paquin, vice-président Marketing et développement des affaires de l’Administration portuaire de Trois-Rivières. Pour le deuxième trimestre, nous suivons étroitement la situation avec nos clients. Nous estimons qu’une baisse de 15 % du trafic est possible en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19.»

Le Port travaille à la mise en œuvre de son plan *Cap sur 2030*. Il comprend divers projets d’investissement, notamment pour augmenter la capacité de transbordement et d’entreposage du Port. Un terminal multiusager sera construit, et une route d’accès sera aménagée côté ouest. Le tout a été soumis à l’Agence d’évaluation d’impact du Canada.

Le Port entend aussi, de concert avec la Ville de Trois-Rivières et son organisme économique Innovation et Développement économique Trois-Rivières, poursuivre le développement de la zone industrialo-portuaire établie par les deux partenaires avec l’aide du gouvernement du Québec. En 2019, la zone a accueilli l’entreprise Produits d’acier Hason, qui exploite un entrepôt où elle reçoit, entrepose et monte des cargaisons surdimensionnées destinées à l’exportation outre-mer. En mai, la première de ces cargaisons est arrivée au Port, d’où elle sera chargée sur un navire en partance pour le golfe du Mexique.

Port de Saguenay

Le Port de Saguenay a manutentionné un volume record de 645 200 tonnes de marchandises en 2019, au-delà de 276 000 tonnes de plus que l’année précédente. L’augmentation est principalement attribuable aux grandes quantités de sel de déglacage qui sont passées par le Port avant d’être livrées notamment au Saguenay-Lac-Saint-Jean, sur la Côte-Nord, dans la grande région de Québec et jusque dans la région des Grands Lacs.

Le Port dessert surtout de grandes industries locales qui ont poursuivi leurs activités malgré la COVID-19. «L’année va bien jusqu’à présent, mais le contexte particulier de la COVID-19 laisse planer de l’incertitude pour les mois à venir», dit Stéphanie Desforges, directrice, Communications et Affaires publiques de l’Administration portuaire du Saguenay.

Plus de 16 millions de dollars d’investissements privés sont prévus dans la zone industrialo-portuaire de Saguenay. En outre, le Port travaille à divers projets d’infrastructure sur son territoire. Il installera un système mécanisé de transport de matériaux en vrac, et il améliorera l’infrastructure du quai Marcel-Dionne en prolongeant le quai vers l’est pour offrir des possibilités de transbordement avec des navires de type lo-lo et ro-ro.

AVEC VOUS POUR PRÉSERVER NOTRE MILIEU MARIN

/ TOGETHER **TO PROTECT OUR MARINE HABITAT**

Premier observatoire de veille environnemental
sur le Saint-Laurent avec l'écosystème de la baie de Sept-Îles

/ First environmental observatory in the St. Lawrence
with the Bay of Sept-Îles ecosystem

Le Port est co-fondateur de la Chaire de recherche
sur les écosystèmes côtiers et les activités portuaires,
industrielles et maritimes

/ The Port is co-founder of the Research Chair
in Coastal Ecosystems and Industrial,
Port and Maritime Activities



pandemic. “Although the year has been going well up until now, the particular context of COVID-19 leaves uncertainties for the months to come,” said Stéphanie Desforges, Director of Communications and Public Affairs for the Saguenay Port Authority.

In addition to more than \$16 million worth of private investments slated for the Saguenay industrial-port zone, the port is working on various infrastructure projects on its territory. It will install a mechanized bulk-material handling system and improve the Marcel-Dionne docking facility, notably by lengthening the dock to the east to provide transshipment possibilities for lo-lo and ro-ro vessels.

Port of Valleyfield

The Port of Valleyfield handled a record 856,000 tonnes of cargo in 2019. “Despite a difficult year for salt, we were able to set a new high in 2019, with a good year in other bulk commodities as well as increased general cargo traffic,” said Jean-Philippe Paquin, General Manager of the Port of Valleyfield.

Traffic in 2020 has declined slightly due to the impact of COVID-19 on the regional economy. “We feel we have been cushioned from a more significant impact because many port users/clients are in essential sectors of the economy and pursued their activities despite the confinement,” Mr. Paquin said.

“We have been spared of a major impact, though the additional safety measures do slow down some aspects of our operations. On the other hand, it is also an opportunity to rethink how we do things, and make sure we implement measures to improve our processes that will have a lasting positive impact on our operations.”

The port is projecting that this year will be very similar to 2019. Salt volumes are expected to increase, but there will be less steel and general cargo traffic while one of the port’s main clients awaits permits for major infrastructure work.

The port is adding more infrastructure to serve port users. Its new 20,000-square-metre laydown area was completed in early June and is already being used to move Arctic cargo.

The completion of the second phase of the port’s gate expansion project will follow, with work on the road crossing inside the gate now being finalized and awaiting paving. The third phase of the project, including new access control procedures and technology, is currently in preparation and should go to tender by the end of the summer.

Port of Halifax

On the Atlantic Coast, the deep water Port of Halifax reported continued steady growth trends in 2019, with total and container volumes nearly matching 2018. Container cargo amounted to 546,591 TEUs and total traffic attained 8.6 million tonnes. In the past few years, the Nova Scotia port has been attracting new Asian services via the Suez Canal and new generation containerships above 10,000-TEUs capacity.

Port de Valleyfield

Le Port de Valleyfield est arrivé à un record de 856 000 tonnes de marchandises en 2019. «Malgré une année difficile pour le sel, nous sommes parvenus à atteindre un nouveau sommet en 2019, avec une nouvelle bonne année dans les autres produits en vrac ainsi qu’une augmentation du trafic de marchandises générales», dit Jean-Philippe Paquin, directeur général du Port de Valleyfield.

En 2020, le trafic a baissé légèrement en raison de l’effet de la COVID-19 sur l’économie régionale. «Nous avons été protégés de répercussions plus importantes parce que de nombreux utilisateurs et clients du Port sont dans des secteurs essentiels de l’économie et ont poursuivi leurs activités malgré le confinement», explique M. Paquin.

«Nous avons échappé à un impact majeur, même si les mesures de sécurité supplémentaires ralentissent certains aspects de nos activités, ajoute-t-il. En revanche, il y a aussi là une occasion de reconsidérer la façon dont nous faisons les choses et d’adopter des mesures pour améliorer nos procédés qui auront un effet positif durable sur nos activités.»

Le Port prévoit que cette année sera très semblable à 2019. Les volumes de sel devraient augmenter, mais il y aura moins d’acier et de marchandises générales alors qu’un des grands clients du Port attend les permis voulus pour des travaux majeurs d’infrastructure.

Le Port ajoute de l’infrastructure pour servir les utilisateurs du Port. Sa nouvelle aire de dépôt de 20 000 mètres carrés a été achevée au début de juin. Elle sert déjà à la manutention de cargaisons de l’Arctique.

L’achèvement de la deuxième phase du projet d’agrandissement de l’entrée suivra. Les travaux sur le passage routier à l’intérieur de la barrière sont maintenant presque terminés, attendant l’asphaltage. La troisième phase du projet, comprenant de nouvelles modalités et technologies de contrôle de l’accès, est en préparation. Un appel d’offres devrait être lancé d’ici la fin de l’été.

Port de Halifax

Sur la côte de l’Atlantique, le port en eau profonde de Halifax rapporte que les tendances à la croissance graduelle se sont poursuivies en 2019. Le volume total et le volume de conteneurs étaient presque au même niveau qu’en 2018. Le trafic de conteneurs était de 546 591 EVP, et le trafic total, de 8,6 millions de tonnes. Depuis quelques années, le port néo-écossais attire de nouveaux services asiatiques venant par le canal de Suez et une nouvelle génération de porte-conteneurs d’une capacité de plus de 10 000 EVP.

En revanche, les données du premier trimestre de 2020 marquent une baisse due à la COVID-19 et à d’autres facteurs. Le volume de conteneurs a baissé de 16 %. «Le trafic a diminué en raison de la réduction des exportations forestières de la Nouvelle-Écosse, des perturbations dans les services ferroviaires et de la COVID-19», selon Lane Farguson, porte-parole de l’Administration portuaire de Halifax (APH).

Entre-temps, PSA Halifax, l’exploitant du terminal à conteneurs South End, continue de développer ses installations. À la fin juin, il a reçu un nouvel élément majeur de sa superstructure: un grue-portique de conteneurs navire-quai super post-Panamax (SPPX). La grue peut lever sa charge à plus de 51 mètres (170 pieds) du sol, et a une portée de 66 m

(217 pi) ou 24 conteneurs. Elle est la plus grande grue navire-quai de l'Est canadien.

PSA Halifax dispose ainsi maintenant de cinq grues de quai SPPX. Avec son terminal de 32 hectares, son quai de 1 045 m et une profondeur de 16,5 m, PSA Halifax est seul sur la côte est du Canada à pouvoir recevoir des porte-conteneurs de classe Ultra. Selon Kim Holtermand, directeur général et premier dirigeant, «PSA Halifax investit dans son équipement en fonction des dimensions croissantes des navires. Avec l'arrivée de navires d'une capacité de plus de 14 000 EVP, la nouvelle grue dote PSA Halifax du matériel nécessaire aujourd'hui et pour l'avenir».

Dans le cadre de ses investissements stratégiques, l'APH est en voie d'achever l'agrandissement d'un poste d'amarrage en réponse à l'augmentation du nombre de navires de classe Ultra. «Le Port de Halifax a récemment accueilli son premier navire de plus de 14 000 EVP, et nous attendons le premier navire de 15 000 EVP ou plus dans les mois à venir», dit le capitaine Allan Gray, président et chef de la direction de l'APH.

Port Saint John

Le Port de Saint-Jean, dans la baie de Fundy, a traité 25,4 millions de tonnes en 2019. Le tonnage de conteneurs a augmenté de 17 %. Par ailleurs, le nombre de visiteurs en croisière a augmenté de 24 %. Les projets d'infrastructure ont pris de l'ampleur.

Les installations du côté ouest du Port bourdonnent d'activité. Le projet de 205 millions de dollars de modernisa-

The Q1 2020 statistics, however, confirm a downward trend due to COVID-19 and other factors – with container cargo down by 16%. “Traffic is down because of reduced Nova Scotia forestry exports, rail disruptions and COVID-19,” indicated Lane Ferguson, HPA port spokesman.

Meanwhile, continuing with the development of the South End Container Terminal, PSA Halifax, operator of the south-end facility, welcomed in late June another major piece of superstructure with the arrival of a new Super-Post Panamax (SPPX) ship-to-shore container gantry crane. Able to lift cargo more than 51 metres (170 feet) from the ground and with outreach of 66 metres (217 feet) that can span across 24 containers, this is the largest ship-to-shore crane in Eastern Canada.

The arrival brings the total compliment of SPPX quay cranes at PSA Halifax to five. With a terminal area of 32 ha, a quay length of 1,045m and a depth of 16.5m, PSA Halifax is the only Canadian port in Eastern Canada that can accommodate Ultra-Class Container Vessels. According to Kim Holtermand, CEO and Managing Director, “PSA Halifax is investing in larger equipment in line with the growing dimensions of the vessels. With ships of more than 14,000TEU capacity arriving at the Terminal, the new crane ensures that PSA Halifax has capable equipment for today and for the future.”

ENVIRONMENTAL SPECIALISTS



**URGENCE
MARINE
INC**

Immediate response 24/7

Call : 514.640.3138



Providing planned maintenance & emergency environmental services for over 35 years!

- Fluid and solid waste disposal
- Oil spill clean-up
- Tank clean-up
- Ship engine room clean-up
- Ship de-icing
- Mooring / unmooring service
- Hose connection / disconnection
- Cargo hold cleaning & water disposal
- Supervision of cargo transfer
- Booming around ship
- Sea container cleaning
- Transport by barge or truck
- Container rental
- Crane service



www.urgencemarine.com

Montreal (Quebec) Canada

EXPAN

You have
We have



VALPORT
Les services maritimes inc.
Maritime Services Inc.

Transport Canada ISPS Certified
Crating & Packaging – CWPCP Certified
Bar coding, digital documentation & inventory control
Cargo marshalling & consolidation site
Receiving, security and inspection – truck, rail & sea
Independent, experienced & reliable labour force
Direct access to CN & CP railways on site
Access Aut-30 & Hwy 401, 40, 20

NDING

An aerial photograph of an industrial facility, likely a port or staging area, situated along a body of water. The facility consists of several large buildings, numerous shipping containers, and a parking area. A yellow outline highlights a specific section of the facility, possibly a staging area. The surrounding area includes green fields, a pond, and a road.

projects?
e space!

New staging area

✓ 2018: 32,500 m²

✓ 2019: 19,500 m²

✓ **2020: 14,000 m²**

Berth expansion 2022 (proj.) – 240 m.



© STEVE FARMER, HPA

The Halifax Port Authority is nearing completion of a deepwater berth extension that will accommodate the growing deployment of Ultra-Class containerships on North America's East Coast.

L'Administration portuaire de Halifax est en voie d'achever l'agrandissement d'un poste d'amarrage en eau profonde en réponse à l'augmentation du nombre de porte-conteneurs de classe Ultra sur la côte Est de l'Amérique du Nord.

Through strategic planning and investment, the Halifax Port Authority is nearing completion of a deepwater berth extension that will meet the growing deployment of the Ultra-Class Vessels. "The Port of Halifax recently welcomed our first vessel over 14,000 TEU, and we anticipate receiving the first 15,000+ TEU vessel in the coming months," said Captain Allan Gray, President and CEO, Halifax Port Authority.

Port Saint John

On the Bay of Fundy, Port Saint John handled 25.4 million tonnes in 2019. Among the highlights were a 17% increase in container tonnage and a 24% increase in cruise passenger visitors along with infrastructure project growth.

The port's west side facilities are currently a beehive of activity with the \$205 million West Side Modernization project well underway and slated for completion by 2023. Contractors began caisson construction earlier this summer. The 8 caissons being created over the coming months will support the consolidation of the Rodney and Navy Island terminals for a longer, stronger pier and bigger laydown area.

tion des terminaux y est en bonne voie. Il devrait être achevé d'ici 2023. Des entrepreneurs ont commencé la construction des caissons plus tôt cet été. Les huit caissons qui seront créés dans les mois à venir permettront de regrouper les terminaux Rodney et Navy Island et d'avoir un quai plus long et plus solide ainsi qu'une zone de dépôt plus grande.

PORTS DES GRANDS LACS ET DE LA VOIE MARITIME

Ports de Hamilton et d'Oshawa

Le tonnage total des ports de Hamilton et d'Oshawa a dépassé les 10,5 millions de tonnes en 2019.

Jusqu'en mai 2020, Hamilton et Oshawa ont traité respectivement 1,6 million de tonnes et 95 000 tonnes de marchandises. Tous deux ont constaté une diminution de leur tonnage total en comparaison des cinq premiers mois de 2019, mais les volumes de Hamilton restent à peine inférieurs à la moyenne des cinq dernières années.

«La COVID-19 a indiscutablement ralenti la demande dans divers secteurs, surtout dans les deux premiers mois de la pandémie, dit Ian Hamilton, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa. Cependant, les marchandises ont continué de circuler librement dans le réseau maritime des Grands Lacs cette saison, et nous sommes

convaincus que les niveaux remonteront à mesure que les choses continuent de revenir à la normale.»

Quant à l'avenir: «L'approvisionnement alimentaire est prioritaire pour bon nombre de nos partenaires commerciaux, ajoute-t-il. Il pourrait donc y avoir de belles possibilités pour les producteurs locaux de céréales. Nos locataires du secteur des engrais ont aussi eu des niveaux de fret normaux, ce qui démontre qu'ils continuent de soutenir le secteur agricole de l'Ontario. La construction, qui est aussi une industrie essentielle, n'a pas connu de ralentissement. Les cargaisons destinées aux projets de construction, comme le gypse et le ciment, restent à la hausse dans les deux ports.

«Malgré la crise, en attendant la reprise de la demande de cargaisons liées à la sidérurgie et d'autres marchandises, il n'y a pas seulement des mauvaises nouvelles. Nous allons attirer de nouveaux utilisateurs avec notre propriété multimodale riveraine de 60 acres à Hamilton, grâce à une entente de gestion conclue avec [le producteur d'acier] MANA (Max Aicher North America).»

En modernisant ses installations, MANA a déterminé que cette portion de 60 acres de son terrain n'était plus nécessaire à ses opérations. Elle se trouve au quai 18, et elle comprend de la place pour de l'entreposage extérieur et plus de 8 acres d'entrepôts.

«Nous allons aussi faire des améliorations au port d'Oshawa, dit M. Hamilton. Nous préparons un nouveau plan d'aménagement qui créera de nouvelles possibilités dans les années à venir.» Le plan sera complet à l'automne 2020.

GREAT LAKES/SEAWAY PORTS

Ports of Hamilton and Oshawa

Total cargo tonnages through the ports of Hamilton and Oshawa exceeded 10.5 million tonnes in 2019.

Through the month of May 2020, Hamilton and Oshawa handled 1.6 million tonnes and 95,000 tonnes of cargo, respectively. While both ports saw a decrease in their total tonnages compared with the first five months of 2019, Hamilton's volumes were only slightly less than the average results of the past five years.

“Undoubtedly, COVID-19 has slowed down global demand in various industries – especially in the initial two months following the pandemic – but cargo has continued to flow unobstructed through the Great Lakes marine network this season, and we are confident levels will pick back up as things continue to normalize,” said Ian Hamilton, President and CEO of HOPA Ports.

Looking ahead, “Food supply is top of mind for many of our trading partners, so this could present a clear opportunity for local grain producers. Our fertilizer tenants have also seen normal cargo levels, demonstrating their support of Ontario's agriculture industry. Construction, another essential industry, has not seen a slowdown, and the cargoes that support these projects like gypsum and cement continue to trend upwards at both ports.

TROIS VOIES RAPIDES THREE FAST TRACKS



Connexions intermodales fluides en tout temps
Smooth intermodal connections available at all times

PORT  TROIS-RIVIÈRES



© MICHEAL HULL

The Port of Thunder Bay is benefitting from exceptionally strong grain shipments as the pandemic has created voids in global grain supply.

Le port de Thunder Bay profite d'un volume exceptionnel de céréales, après que la pandémie a créé des pénuries dans l'approvisionnement mondial.

“As we ride out this crisis and wait for demand for steel-related material and other cargo to rebound, it’s not all bad news. We will be attracting new users for 60 acres of well-connected, multimodal bayfront property in Hamilton due to a management agreement with (steel manufacturer) MANA (Max Aicher North America).”

In the course of modernizing its facility, MANA deemed this 60-acre portion of its site as surplus to its operational needs. The area is located at Pier 18 and includes space for outdoor storage and more than eight acres of warehouse buildings.

“We are also looking forward to making improvements at the Port of Oshawa with the development of a new Land Use Plan, which will bring new opportunities into the mix in the years ahead,” Mr. Hamilton said. The plan will be complete in autumn 2020.

As part of the Westport Modernization Project in Hamilton, HOPA Ports is developing a 56,000-square-foot expansion of the Fluke Transportation warehousing facility at Pier 15. The expansion, scheduled for completion by the end of the year, will support Hamilton’s agri-food industry.

Port of Thunder Bay

The Port of Thunder Bay handled 9.3 million tonnes of cargo in 2019, up from 8.7 million tonnes the previous year, due mainly to a significant increase – about 500,000 tonnes – in grain shipments.

Total tonnage through the month of May was up 23% over the first five months of 2019. Grain volumes

Dans le cadre du projet de modernisation de Westport à Hamilton, l’Administration portuaire prévoit un agrandissement de 56 000 pieds carrés de l’entrepôt Fluke au quai 15. L’agrandissement, qui doit être achevé d’ici la fin de l’année, servira au secteur agroalimentaire de Hamilton.

Port of Thunder Bay

Le Port de Thunder Bay a manutentionné 9,3 millions de tonnes de marchandises en 2019, contre 8,7 millions de tonnes l’année précédente. La hausse est due principalement à la forte augmentation – d’environ 500 000 tonnes – des expéditions de céréales.

Le tonnage total jusqu’à la fin mai était plus élevé de 23 % que les cinq premiers mois de 2019. Les volumes de céréales ont augmenté de 33 %, mais il y a eu des baisses d’autres produits en vrac, comme le charbon, dont la demande a fléchi en raison de la pandémie de COVID-19.

Le Port prévoit que les expéditions de céréales se maintiendront bien tout l’été.

«La pandémie de COVID-19 a créé des pénuries dans l’approvisionnement en céréales, tandis que certains pays limitaient les exportations et les consommateurs se faisaient des réserves d’aliments de base, dit Tim Heney, chef de la direction de l’Administration portuaire de Thunder Bay. Face à la pandémie, avec les mesures de précaution mises en place, les partenaires tout le long de la chaîne d’approvisionnement, depuis la ferme jusqu’au navire marchand, témoignent de la volonté du secteur canadien des céréales de répondre à la demande accrue.

«Les chemins de fer, les débardeurs, les élévateurs à grains, les inspecteurs et les marins, entre autres, gèrent l’aug-

mentation du trafic malgré les défis posés par la pandémie. Ils font en sorte que les produits se rendent dans des régions du monde qui pourraient autrement se retrouver en pénurie alimentaire.»

Le Port s'attend aussi à un bon nombre d'expéditions de composants d'éoliennes passant par le terminal Keefer. «Nous avons plusieurs réservations, dont la première est arrivée en juin, précise M. Heney. Nous prévoyons aussi que le terminal de marchandises générales sera occupé à traiter des expéditions d'acier de construction, de rails et autres.»

Le réaménagement du terminal Keefer, au coût de 15 millions de dollars, est presque terminé. Le projet permettra de satisfaire à la demande croissante de cargaisons spéciales et de cargaisons générales. Il améliorera aussi l'efficacité de la manutention, et il augmentera les options de dépôt et d'entreposage pour les expéditeurs. En font partie une amélioration des voies ferrées, une zone de dépôt agrandie et une superficie supplémentaire d'entreposage chauffée de 50 000 pieds carrés sous toit à portée libre.

Port de Windsor

Le Port de Windsor a manutentionné 4,7 millions de tonnes de marchandises en 2019, contre 5,2 millions de tonnes l'année précédente. Le déclin est surtout attribuable à une baisse des granulats et des céréales (les mauvaises conditions du printemps ayant limité les récoltes dans le sud de l'Ontario) et aux tarifs douaniers américains sur l'acier.

increased by 33%, but there were declines in other bulk commodities such as coal, for which demand has decreased due to the COVID-19 pandemic.

The port is expecting strong grain shipments to continue through the summer.

“The global COVID-19 pandemic has created voids in grain supply as some countries restrict exports and consumers stock up on staple foods,” said Tim Heney, Chief Executive Officer of the Thunder Bay Port Authority. “Amid the pandemic, with enhanced precautionary measures in place, partners along the supply chain from Canadian farm to merchant ship are demonstrating the commitment of the Canadian grain industry to fill the increased demand.”

“The railways, stevedores, grain elevators, inspectors and mariners, to name a few, are handling increased trade despite the challenges posed by the pandemic. They are keeping commodities flowing to parts of the world that could otherwise see a food shortage.”

The port is also expecting a significant amount of windmill component shipments through Keefer Terminal. “We have several shipments booked, the first of which arrived in June,” Mr. Heney said. “We are also expecting structural steel, rail and shipments to keep the general cargo terminal busy.”

The \$15-million reconfiguration of Keefer Terminal is nearing completion. The project will accommodate

HOPA
PORTS

HAMILTON
OSHAWA
PORT
AUTHORITY

WATERFRONTS AT WORK.

A new integrated
port network on the
Great Lakes.



WITH MORE FACILITIES, WE CAN SERVE THE GREAT LAKES ECONOMY BETTER.

HOPA Ports is supporting industry in the Golden Horseshoe with more efficient, sustainable multi-modal transportation services.

hopaports.ca



© PORT OF HAMILTON

HOPA's Ian Hamilton is confident traffic levels "will pick back up as things continue to normalize."

Ian Hamilton, de l'Administration portuaire Hamilton-Oshawa, est convaincu que le trafic remontera «à mesure que les choses continuent de revenir à la normale».

growing project and general cargo demand, improve cargo-handling efficiency, and expand staging and storage options for shippers. It includes rail upgrades, expanded laydown, and an additional 50,000 square feet of clear-span heated space.

Port of Windsor

The Port of Windsor handled 4.7 million tonnes of cargo in 2019, down from 5.2 million tonnes the previous year. The main reasons for the decline were decreases in aggregates, grain (poor spring growing conditions limited the crop in southern Ontario), and tariffs on steel in the U.S.

Total tonnage through May 2020 was down 10.9% compared with the first five months of last year. While grain volumes increased, aggregate shipments were down due to COVID-19 and its impact on the construction industry and the provincial government's emergency orders. Aggregate shipments did increase by 2.4% in May, however.

The port is expecting to handle about 5 million tonnes of cargo in 2020. "Our two largest commodities, salt and grain (vegetable oil), are relatively recession proof and, thus, Port Windsor is relatively confident in weathering the COVID storm," said Steve Salmons, President and CEO of the Windsor Port Authority. "Despite a slow start to construction, we anticipate the May pickup in aggregates to continue through the balance of 2020."

Windsor was the first port in Canada to be named a Marine Trusted Partner for COVID-19 by the Chamber of Marine Commerce. "We felt it was an import-

Jusqu'à la fin mai 2020, le tonnage était en baisse de 10,9 % par rapport aux cinq premiers mois de l'année passée. Les volumes de céréales ont augmenté, mais les expéditions de granulats ont baissé en raison des répercussions de la COVID-19 sur l'industrie de la construction et des mesures d'urgence prises par les gouvernements provinciaux. Les granulats ont toutefois remonté de 2,4 % en mai.

Le Port prévoit traiter environ 5 millions de tonnes de marchandises en 2020. «Nos deux produits principaux, le sel et les céréales (huile végétale), sont relativement à l'abri des récessions, dit Steve Salmons, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Windsor. Le Port de Windsor est donc relativement sûr de résister à la tempête de la COVID. Malgré un début d'année lent pour la construction, nous prévoyons que la remontée des granulats en mai se poursuivra pendant le reste de 2020.»

Windsor a été le premier port du Canada à être désigné «partenaire de confiance de l'industrie maritime», en lien avec la COVID-19, par la Chambre de commerce maritime. «Nous y avons vu un message important pour nos marins, nos débardeurs, nos camionneurs et la communauté environnante, déclare M. Salmons. Il leur dit que nous sommes attentifs à leur sécurité et que nous avons adopté un ensemble de protocoles de protection validé par une entité externe.»

Port de Toronto

Le Port de Toronto a manutentionné 2,3 millions de tonnes de marchandises en 2019, le plus haut volume des 15 dernières années. Un total de 213 navires ont fait escale au Port, presque 20 % de plus que l'année précédente. Il y a eu du sel de voirie, du sucre, du ciment, des granulats et de l'acier, débarqués directement au cœur la ville.

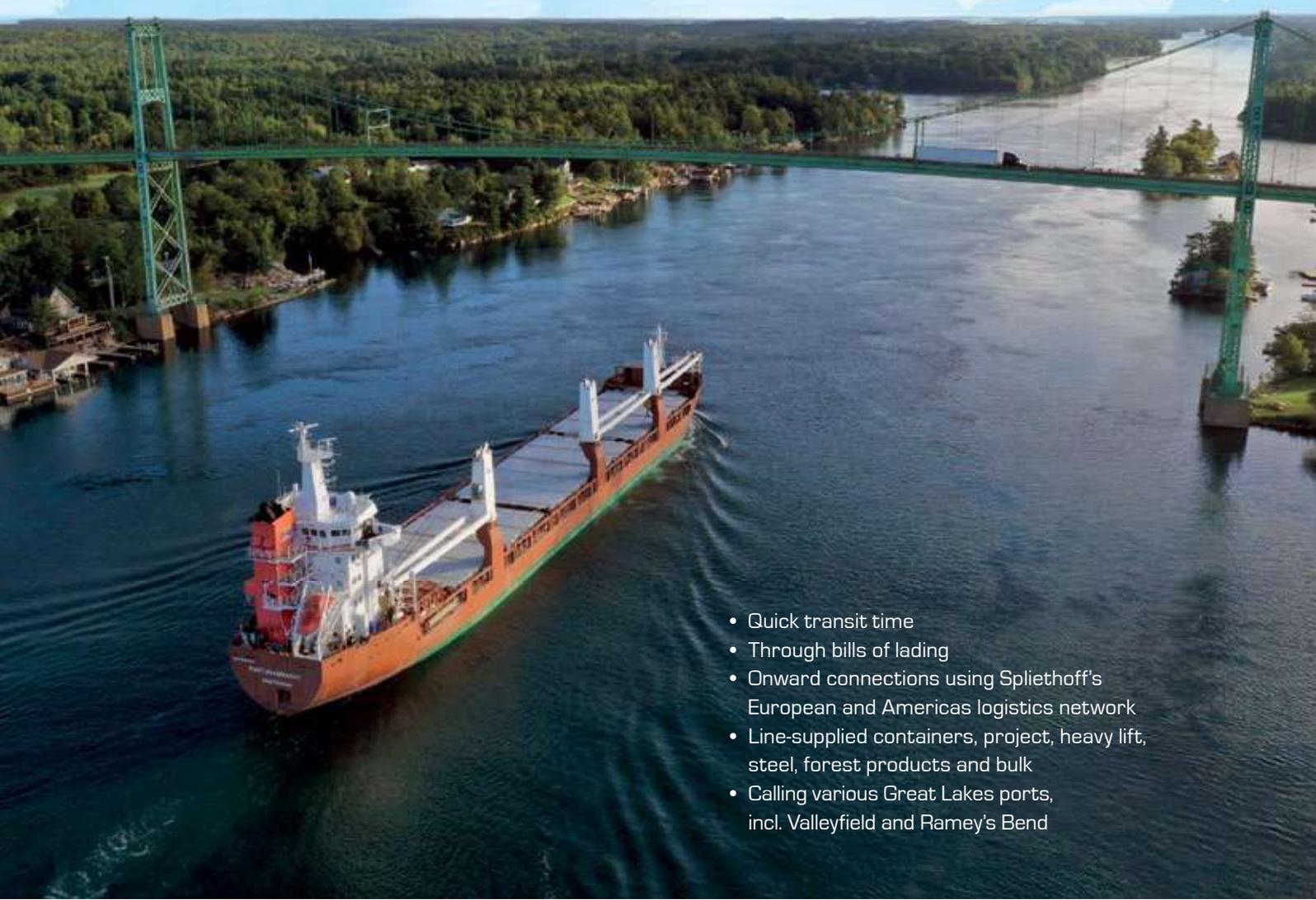
THE FIRST AND ONLY YEAR-ROUND LINER SERVICE
BETWEEN EUROPE AND THE GREAT LAKES



CLEVELAND



ANTWERP

- 
- Quick transit time
 - Through bills of lading
 - Onward connections using Spliethoff's European and Americas logistics network
 - Line-supplied containers, project, heavy lift, steel, forest products and bulk
 - Calling various Great Lakes ports, incl. Valleyfield and Ramey's Bend

CLEVELANDEUROPE EXPRESS
OPERATED BY  spliethoff



© PORT OF JOHNSTOWN

The addition of a large 16,000 tonne grain bin contributes to an overall optimistic outlook for the Port of Johnstown which is continuing to enjoy robust marine cargo business.

L'ajout d'une cellule à grain de 16 000 tonnes contribue à des prévisions globalement optimistes pour le port de Johnstown, qui continue de connaître un solide volume de trafic maritime.

ant message to our seafarers, dockworkers, truck drivers and the surrounding community that we take their safety seriously and implemented a schedule of preventative protocols certified by an outside body," Mr. Salmons said.

Port of Toronto

The Port of Toronto handled 2.3 million tonnes of cargo in 2019, its highest total traffic figure in the past 15 years. A total of 213 vessels called at the port, up by almost 20% over the previous year. The port moved road salt, sugar, cement, aggregates and steel directly into the city's core.

The port is continuing to operate at near-traditional cargo levels in 2020, moving bulk cargo shipments of cement, steel, salt and sugar.

"Though the global COVID-19 pandemic has had an impact at the port, with federal regulations delaying the start of the 2020 cruise ship season and restricting commercial and recreational boating in Toronto harbour, port tonnage has remained consistent with this time last year, and the Port of Toronto is well positioned for the remainder of the shipping season," said Geoffrey Wilson, CEO of PortsToronto.

Port of Johnstown

At eastern Ontario's multi-modal Port of Johnstown, General Manager Robert Dalley offered an optimistic outlook on current traffic trends and other developments. "We are pretty much on par with last year for the first half of 2020."

Le Port continue de fonctionner à des niveaux presque normaux en 2020, traitant des cargaisons de ciment, d'acier, de sel et de sucre en vrac.

«La pandémie de COVID-19 a touché le Port, dit le chef de la direction de PortsToronto Geoffrey Wilson. Les mesures fédérales ont retardé le début de la saison des croisières de 2020 et limité la navigation commerciale et la navigation de plaisance au Port de Toronto. Cependant, le tonnage du Port est resté semblable à l'année passée jusqu'à présent, et le Port de Toronto est en bonne posture pour le reste de la saison de navigation.»

Port de Johnstown

Le directeur général du port multimodal ontarien de Johnstown, Robert Dalley, est optimiste quant aux tendances actuelles du trafic et aux autres développements: «Nous sommes à peu près au même niveau que l'année passée pour le premier trimestre de 2020.»

Le tonnage total pour la période est de 281 219, contre 218 403 un an plus tôt. Les produits qui ont le plus progressé sont le sel, avec plus de 238 000 tonnes, et le chlorure de calcium, avec 6 550 tonnes. Pour les granulats, le total est de 27 748 tonnes, contre 27 522 tonnes.

«Le Port vient de terminer la première phase de son projet de renouvellement et d'expansion de son infrastructure d'exportation de céréales, rapporte M. Dalley. Le projet comprend l'ajout d'une énorme cellule à grain de 16 000 tonnes métriques. La deuxième phase de ce projet d'immobilisations de 15 millions de dollars a déjà commencé: trois nouvelles goulottes de chargement des navires céréaliers accéléreront les opérations. Le tout permettra au Port de

Johnstown de mieux servir ses clients exportant des céréales vers les marchés mondiaux.»

En 2019, le Port a enregistré un sommet pour les cargaisons maritimes manutentionnées: il y en a eu pour 885 003 tonnes, une augmentation de 11 % à la faveur de la montée des expéditions de sel et de cargaisons spéciales. «La tendance se poursuit dans une direction positive», a dit M. Dalley au *Maritime Magazine*.

CÔTE OUEST

Vancouver

Sur la côte Ouest, l'évolution des volumes de cargaisons continue de faire du Port de Vancouver le plus grand du Canada. En 2019, il a manutentionné 144 millions de tonnes, 2 % de moins que le record de 147 millions de tonnes de 2018, mais néanmoins le deuxième résultat en importance de l'histoire du Port. Pour les conteneurs passés par le Port, un nouveau record a été établi: 3,4 millions d'EVP. Certains secteurs ont baissé, comme les produits pétroliers étrangers et les produits forestiers canadiens, mais d'autres secteurs ont connu une croissance record, comme la potasse, les céréales et les conteneurs.

«Nous avons connu une forte croissance du trafic dans le Port au premier semestre de 2019, jusqu'à des niveaux records, puis un fléchissement au deuxième semestre en raison de divers problèmes sur les marchés mondiaux, explique Robin Silvester, président-directeur général de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Malgré tout, pendant une des années les plus incertaines pour le commerce mon-

Total commodity tonnage for the period stood at 281,219 tonnes versus the year earlier 218,403 tonnes. Big gainers were salt at over 238,000 tonnes and calcium chloride at 6,550 tonnes while aggregates totalled 27,748 tonnes versus 27,522 tonnes.

Mr. Dalley also noted that "the port has just completed the first phase of the Grain Export Infrastructure Renewal and Expansion Project which includes the addition of a gigantic 16,000 metric ton capacity grain bin. The second phase of this \$15 million capital project has already begun with three new ship loading spouts which will increase the throughput of grain vessels. Both these projects will enable the Port of Johnstown to better service their customers' export of grain to global markets."

The port in 2019 recorded its highest year of marine cargo processed, with a total of 885,003 tonnes, representing an increase of 11% driven by surges in salt and project cargo. "The trend continues to move in a positive direction," Mr. Dalley told *Maritime Magazine*.

WEST COAST

Vancouver

On the west coast, cargo trends continue to underline Vancouver's status as Canada's largest port, having handled 144 million tonnes in 2019, down 2% from the 2018 record of 147 million metric tonnes but the second highest in port history. Container throughput amounted to a record 3.4 million TEUs. Sectors that experi-

Port of Johnstown
Ontario, Canada

Eastern Ontario's Premier Port

Tel.: 613.925.4228
www.portofjohnstown.com

generalinfo@portofjohnstown.com
@portofjohnstown.com

Toronto → 3.5 hours
Ottawa → 1 hour
Montreal → 2 hours
U.S.A. → 10 minutes
New York City → 6.5 hours

enced declines, including foreign petroleum products and domestic forest products, were offset by record growth in other sectors including potash, grain and containers.

“We saw strong trade growth through the port during the first half of 2019 that reached record levels, and a softening in the back half due to various issues affecting global markets,” said Robin Silvester, president and chief executive officer of the Vancouver Fraser Port Authority. “Despite these challenges, and during one of the most uncertain years for global trade, we still saw the second highest volume of cargo through the Port of Vancouver to date.”

Since the COVID-19 crisis has gathered force in recent months, the Port of Vancouver’s overall traffic has not been impacted substantially, just showing a 1% drop in the first four months of 2020 at 46.1 million tonnes. On the other hand, in the period to end May, container volume had declined by 8.5% to 1.3 million TEUs, with the export component down over 10%.

With projected long-term growth in container trade, the port authority is leading two container terminal projects and has partnered with government and industry to invest in road and rail and other infrastructure projects to support a more fluid supply chain. The Centerm container terminal expansion project will increase the existing terminal footprint by 15% and reconfigure terminal operations, which will increase capacity by about 65%. The proposed Roberts Bank Terminal 2 Project is a new terminal which, when complete, would add nearly 50% more container capacity to the Port of Vancouver. In the latest funding support announced by the federal government, on June 30, Transport Minister Marc Garneau announced investments of \$28 million in three projects that will reduce bottlenecks in the Greater Vancouver area.

Prince Rupert

For its part, the Port of Prince Rupert remains on a path of robust growth despite the negative impact of COVID-19 on cargo flows between North America and Asia. The fast-growing port posted another record year in container and total traffic in 2019 – with box cargo tallying 1.2 million TEUs (17% increase over 2018) and overall volume rising 12% to nearly 30 million tonnes. May cargo volumes revealed that the port’s performance remains strong during a challenging global economic situation and illustrate that a diverse complex is critical to ensuring resiliency, the BC port said in a recent press release. Rising dry bulk activity has offset a sharp decrease in the intermodal sector.

Overall, the Port of Prince Rupert’s cargo volume is up 9% with 12,615,661 tonnes of cargo handled year-to-date, led by strong dry bulk volumes both for the month and year-to-date.

Ridley Terminals is experiencing the biggest growth in volume, up 68% from May 2019 volumes and up 39% year-to-date. The addition of propane volume from the AltaGas Ridley Island Propane Export Terminal, which has been operating for just over a year, has also contributed to the steady overall performance of the Port. As well, with strong demand for wood pellets, Westview Terminal is experiencing growth of 24% year-to-date.

dial, nous avons manutentionné un volume de marchandises légèrement inférieur au volume record de 2018.»

Alors que la crise de la COVID-19 prenait de l’ampleur ces derniers mois, le trafic global du Port de Vancouver n’a guère souffert. Il a baissé d’à peine 1 % les quatre premiers mois de 2020, ressortant à 46,1 millions de tonnes. Dans la période jusqu’à la fin mai cependant, le volume de conteneurs a baissé de 8,5 %, jusqu’à 1,3 million d’EVP, et de plus de 10 % en ce qui concerne les exportations.

Pour profiter de la croissance à long terme prévue pour le trafic de conteneurs, l’Administration portuaire a lancé deux projets de terminal à conteneurs. De plus, en partenariat avec le gouvernement et l’industrie, elle investit dans des projets routiers et ferroviaires et d’autres infrastructures pour maximiser la fluidité de la chaîne d’approvisionnement. Le projet d’agrandissement du terminal à conteneurs Centerm augmentera l’empreinte du terminal de 15 % et reconfigurera les opérations, augmentant la capacité d’environ 65 %. Le projet du nouveau Terminal 2 à Roberts Bank augmentera la capacité de manutention de conteneurs du Port de Vancouver de presque 50 %. Le 30 juin, lors de la plus récente annonce de soutien financier du gouvernement fédéral, le ministre des Transports Marc Garneau a confirmé des investissements de 28 millions de dollars dans trois projets qui réduiront les engorgements dans la région du Grand Vancouver.

Prince Rupert

Le Port de Prince Rupert reste sur sa courbe ascendante malgré les répercussions négatives de la COVID-19 sur le trafic de marchandises entre l’Amérique du Nord et l’Asie. Le Port en plein essor a connu une nouvelle année record pour le trafic de conteneurs et le trafic total en 2019. Pour les conteneurs, il est parvenu à 1,2 million d’EVP (17 % de plus qu’en 2018), et pour le volume total, à presque 30 millions de tonnes, en hausse de 12 %.

Les volumes de cargaisons de mai révèlent que les résultats du Port demeurent solides dans une situation mondiale éprouvante. Voilà qui illustre à quel point une infrastructure diversifiée est essentielle à la résilience, affirmait récemment le Port de Colombie-Britannique dans un communiqué. Une hausse de l’activité dans le vrac sec a compensé une forte baisse du secteur intermodal.

Globalement, le volume de marchandises du port de Prince Rupert est en hausse de 9 %. Le Port a manutentionné 12 615 661 tonnes jusqu’à présent cette année, avec le vrac sec en tête aussi bien pour le mois que pour l’année jusqu’à présent.

Les terminaux Ridley enregistrent la plus forte progression du volume, soit 68 % par rapport à mai 2019 et 39 % pour l’année jusqu’à présent. L’ajout du volume de propane provenant du terminal d’exportation de l’île Ridley d’AltaGas, en exploitation depuis un peu plus d’un an, a aussi contribué aux bons résultats généraux du Port. En outre, grâce à la forte demande de granules de bois, le terminal Westview a connu une croissance de 24 % pour l’année jusqu’à présent.

Le secteur intermodal a le plus souffert de la crise de la COVID-19, encaissant une baisse des cargaisons sur l’ensemble de la route transpacifique. Au terminal Fairview, la baisse est de 12 % pour l’année jusqu’à pré-



©VFPA

The Port of Vancouver's container traffic is feeling a decline in the high single digits due to traffic patterns impacted by the COVID-19 crisis.

Le volume de conteneurs est en baisse de presque 10 % au port de Vancouver en raison des effets de la crise de la COVID-19 sur les tendances du trafic.

sent, bien que les volumes chargés aient seulement baissé de 6 %. Les mouvements ont décliné de 37 % par rapport à mai 2019. La forte baisse des volumes et des heures d'emploi reflètent les répercussions des mesures de confinement prises en Amérique du Nord pour la COVID-19.

«Alors que le Port de Prince Rupert continue de se développer et d'accroître le fret qui passe par ce point d'accès, nous avons bien constaté combien il importe qu'un complexe portuaire soit diversifié, dit Shaun Stevenson, président-directeur général de l'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR). La pandémie de COVID-19 a créé une incertitude économique mondiale. Dans cette situation éprouvante, le point d'accès de Prince Rupert a non seulement maintenu sa fluidité, mais les volumes jusqu'à présent cette année sont supérieurs à ceux de l'année passée. Voilà qui justifie les efforts déployés par l'APPR et ses partenaires pour diversifier le Port de Prince Rupert et accroître sa résilience comme point d'accès.»

L'APPR continue de proposer des projets d'infrastructure vitaux, y compris le corridor Fairview-Ridley et la plateforme logistique d'exportation de l'île Ridley, pour créer une grande capacité de transbordement à Prince Rupert. En outre, la Metlakatla Development Corporation continue de travailler à son parc de logistique d'importation sur l'île Kaien, qui permettra de transborder des importations conteneurisées et de mener des opérations d'entrepôt pour les chaînes d'approvisionnement à l'importation.

«Il y a des investissements de presque 1 milliard de dollars en cours ou prévus dans l'année suivante pour la croissance et l'agrandissement du Port de Prince Rupert», dit M. Stevenson.

The intermodal sector has been the most impacted by the COVID-19 crisis, with a decrease in the movement of cargo on the entire trans-Pacific trade route. Volume at Fairview Terminal reveals a 12% decline year-to-date, though laden volumes have only decreased 6%. Throughput at Fairview Terminal declined 37% from May 2019, a significant decrease in volumes and employment hours that reflects the impact of containment measures in North America as a result of COVID-19.

“As the Port of Prince Rupert continues to grow and expand the cargo moving through the gateway, we have witnessed firsthand how vital a diverse port complex is,” said Shaun Stevenson, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority. “The COVID-19 pandemic has created global economic uncertainty, and through this challenging situation, the Prince Rupert gateway has not only remained fluid, but year-to-date volumes are above last year's. This reinforces why the Prince Rupert Port Authority and our partners are working to diversify the Port of Prince Rupert and further increase our resiliency as a gateway.”

PRPA continues to advance critical gateway infrastructure projects, including the construction on the Fairview-Ridley Connector Corridor, and project development work for the Ridley Island Export Logistics Platform to create large scale export transloading capacity in Prince Rupert. As well, the Metlakatla Development Corporation continues to advance its work on the Metlakatla Import Logistics Park on South Kaien Island, which will enable transload of import containerized cargoes and warehouse operations for import supply chains.

“There is nearly \$1 billion in capital expansion either underway or planned to advance over the upcoming year in the growth and expansion of the Port of Prince Rupert,” said Mr. Stevenson.

Port of Nanaimo

On Vancouver Island, the Port of Nanaimo saw its cargo traffic decline by 12.4% last year to 4.65 million tonnes, due chiefly to a downturn in the forestry sector that was also hit by a strike that spilled over into 2020.

Last year, however, was marked by a new era for the port with the launching of a new Vehicle Processing Centre and the announcement of \$46 million federal support for the expansion and upgrade of the Duke Point terminal at a total cost approaching \$100 million. The port authority and DP World are kicking in the rest for a project that will enlarge the existing wharf from 182 metres to 325 metres, construct a new warehouse and administration building, install two cranes, and make other improvements slated for completion in 2023.

When the federal funding was announced, Ian Marr, President and CEO of the Nanaimo Port Authority, said: “With our location and high volumes of cargo moving into and out of Vancouver and Vancouver Island, we are ideally situated to become the primary point of entry and exit for transshipment of goods for Vancouver Island.”

Port Alberni

David McCormick, Business Development Director of the Port Alberni Port Authority, reported that log exports remained the primary cargo handled at the Port Alberni Port Authority in 2019.

“Last year saw the same number of export vessels as 2018 (28 ships) but exports rose modestly by 5% from 619,748m³ in 2018 to 650,368.645m³,” he said. “Unfortunately, due to the lingering impacts of a prolonged forest industry labour disruption through the latter half of 2019 compounded by traditional winter wood harvesting curtailments and the global COVID-19 pandemic, only five log vessels were loaded through May 2020. These five vessels combined for only 84,890 metric tonnes, which was a 72% year to date decrease.”

Port de Nanaimo

Au Port de Nanaimo, sur l'île de Vancouver, le trafic de marchandises a baissé de 12,4 % l'année passée, jusqu'à 4,65 millions de tonnes. La cause principale en est un ralentissement dans le secteur forestier, également touché par une grève qui s'est prolongée jusqu'en 2020.

Il reste que l'année passée a marqué le début d'une nouvelle ère pour le Port, avec le lancement d'un nouveau centre de traitement des véhicules et l'annonce d'une contribution fédérale de 46 millions de dollars à l'agrandissement et à la modernisation du terminal de Duke Point – qui coûteront en tout près de 100 millions de dollars. L'Administration portuaire et son partenaire DP World apportent le reste. Le projet fera passer le quai actuel de 182 mètres à 325 mètres, il construira un nouvel entrepôt-immeuble d'administration, il installera deux grues et il réalisera d'autres améliorations. Le tout doit être terminé en 2023.

Quand le financement fédéral a été annoncé, Ian Marr, PDG de l'Administration portuaire de Nanaimo, a souligné les avantages de son port: «Vu notre situation géographique et les volumes de fret à destination et au départ de Vancouver et de l'île de Vancouver, nous serons bien placés pour devenir le principal point d'entrée et de sortie pour le transbordement de biens de l'île de Vancouver.»

Port Alberni

David McCormick, directeur du développement des affaires de l'Administration portuaire de Port Alberni (APPA), indique que les exportations de bois brut restaient la source principale de fret manutentionné par le port de Port Alberni en 2019.

«L'an passé, nous avons eu le même nombre de navires d'exportation qu'en 2018 (28 navires), mais les exportations ont augmenté légèrement, de 619 748 m³ en 2018 à 650 368,645 m³, dit-il. Malheureusement, à cause des retombées du long conflit de travail au deuxième semestre de 2019, auxquelles se sont ajoutées les limitations habituelles de récolte de bois l'hiver, puis la pandémie de COVID-19, seulement cinq navires de grumes

Total 2019 cargo of ACPA ports / Tonnage 2019 des ports de l'AAPC

Port	000's tonnes	milliers de tonnes	Port	000's tonnes	milliers de tonnes
Vancouver	144,000	144 000	Windsor	4,800	4 800
Montréal	40,600	40 600	Nanaimo	4,650	4 650
Prince Rupert	29,900	29 900	Trois-Rivières	4,200	4 200
Sept-Îles	29,300	29 300	Belledune	2,600	2 600
Québec	29,000	29 000	Toronto	2,300	2 300
Saint John	25,400	25 400	St. John's	1,730	1 730
Hamilton	10,100	10 100	Port Alberni	983	983
Thunder Bay	9,300	9 300	Saguenay	645	645
Halifax	8,600	8 600	Oshawa	575	575

Source: individual ports / chaque port.



©PRPA

A sharp increase of traffic by more than 2 million tonnes at the big Ridley Terminals bulk-handling facility in the first half of 2020 sparked an overall spike of cargo at the Port of Prince Rupert.

Le trafic a fortement augmenté – de plus de 2 millions de tonnes – au premier semestre de 2020 au grand terminal de vrac des Terminaux Ridley, donnant un bon élan au volume global du port de Prince Rupert.

ont été chargés jusqu'à la fin mai 2020. Les cinq navires n'ont reçu que 84 890 tonnes métriques, ce qui fait une diminution de 72 % jusqu'à présent cette année.»

L'APPA a reçu 9 407 tonnes métriques de poisson surgelé en mer du chalutier congélateur Raw Spirit de l'Independent Seafood Canada Corporation (ISCC) en 2019. L'ISCC a affecté un deuxième navire à Port Alberni, qui pourrait commencer ses opérations cette année.

Entre-temps, l'APPA prévoit un potentiel de croissance du fait que deux nouvelles scieries locales appartenant au groupe San ouvriront bientôt. En outre, il pourrait y avoir des possibilités dans les domaines du chargement de barges, des marchandises diverses et de l'expédition de conteneurs. **M**

The Port saw 9,407 metric tonnes of frozen-at-sea fish (FAS) offloaded from Independent Seafood Canada Corporation's Raw Spirit freezer trawler in 2019. ISCC has homeported a second vessel in Port Alberni, which looks to commence operations later this year.

Meanwhile, the Port continues to look at potential new growth from 2 new local wood mills, owned by The San Group, opening soon as well as possible barge loading and other break bulk and consolidated container shipping opportunities.

M

esCARGO_t LOGISTICS?

visit www.pathbc.ca

Canada's 17 port authorities show great resilience amid COVID-19

Les 17 administrations portuaires canadiennes font preuve d'une grande résilience dans le contexte de la COVID-19

As I write this, we are just passing the "100 day" mark of COVID-19 being declared a pandemic. In the weeks that followed the declaration, the importance of Canada Port Authorities (CPAs), already central to Canadians' quality of life, reached new heights.

Despite extraordinary challenges, Canada's 17 port authorities worked diligently to ensure vital goods kept moving with virtually no disruption, all while following strict protocols to protect their employees, mariners and other workers within port communities.

It is a remarkable achievement, but it's no accident. For years, Canada's ports have been reinventing themselves into world-class multimodal logistical hubs. When the pandemic hit, Canada's 17 port authorities already had in place the operational procedures, technologies, training, and infrastructure that allowed them to pivot quickly and meet the new challenges.

Before the onset of COVID-19, CPAs had also implemented many infrastructure projects that advanced their evolution, including programs to increase efficiencies through improved data sharing, enhanced automation, artificial intelligence, and initiatives that reduce emissions and support green infrastructure and operations. These strategies, among others, have not only allowed us to respond to COVID-19 quickly but, looking to the future, will give our ports and our country a competitive advantage as shipping and supply chains stabilize and the world economy and trade opportunities open up.

As an example of how Canadian ports are innovating during the pandemic and beyond, the



Wendy M. Zatylny, *President*
Association of Canadian Port Authorities

Wendy M. Zatylny, *présidente*
Association des administrations
portuaires canadiennes

Au moment où j'écris ces lignes, nous venons de passer le cap des «100 jours» de la déclaration de pandémie de COVID-19. Dans les semaines qui ont suivi la déclaration, l'importance des administrations portuaires canadiennes (APC), déjà essentielles à la qualité de vie des Canadiens, a atteint de nouveaux sommets.

Malgré des défis extraordinaires, les 17 administrations portuaires canadiennes ont travaillé avec diligence pour s'assurer que les biens vitaux continuent de circuler sans pratiquement aucune perturbation, tout en suivant des protocoles stricts pour protéger leurs employés, les marins et les autres travailleurs au sein des communautés portuaires.

C'est une réalisation remarquable, mais ce n'est pas un accident. Depuis des années, les ports canadiens se réinventent en plateformes logistiques multimodales de classe mondiale. Lorsque la pandémie a frappé, les 17 administrations portuaires du Canada avaient déjà mis en place les procédures opérationnelles, les technologies, la formation et l'infrastructure qui leur ont permis de pivoter rapidement et de relever les nouveaux défis.

Avant le début de la COVID-19, les APC avaient également mis en œuvre de nombreux projets d'infrastructure qui ont fait progresser leur évolution, notamment des programmes visant à accroître l'efficacité grâce à un meilleur partage des données, une automatisation accrue, l'intelligence artificielle et des initiatives qui réduisent les émissions et soutiennent les infrastructures et les opérations écologiques. Ces stratégies, entre autres, nous ont permis non seulement de réagir rapidement à la COVID-19, mais, en regardant vers l'avenir, elles donneront à nos ports et à notre pays un avantage concurrentiel à mesure que les transports

maritimes et les chaînes d'approvisionnement se stabiliseront et que l'économie mondiale et les débouchés commerciaux s'ouvriront.

Pour illustrer la manière dont les ports canadiens innovent pendant la pandémie et au-delà, le Port de Halifax, avec le soutien de partenaires, a lancé l'initiative «Fastlane» pour aider déterminer quelles sont les cargaisons essentielles liées à la COVID-19 et à accélérer leur livraison. Fastlane, ainsi que les programmes similaires mis en œuvre dans d'autres ports canadiens continueront à être d'une grande utilité pour les ports et les expéditeurs à l'avenir.

Alors que les APC travaillent avec diligence pour maintenir les chaînes d'approvisionnement en mouvement en ces temps incertains, ils assument également leur rôle de leaders communautaires. Que ce soit en participant aux efforts visant à ralentir la propagation du virus ou en soutenant un groupe caritatif local, les APC travaillent avec et pour leurs communautés locales.

Pour ne citer que quelques-unes des nombreuses actions, les administrations portuaires canadiennes ont contribué à des banques alimentaires et à des programmes de sécurité alimentaire, ont réaffecté des employés du port pour aider à soutenir des initiatives communautaires locales pendant le temps de travail rémunéré des entreprises, ont offert leurs installations pour aider à stocker et à distribuer des aliments, et ont acheté des marchandises d'origine locale pour soutenir l'économie régionale.

Se positionner pour la reprise

Pourtant, les ports n'ont pas perdu de vue leur rôle essentiel de catalyseurs du commerce et des opportunités économiques. En 2019, les 17 administrations portuaires du Canada ont traité plus de 340 millions de tonnes de marchandises, employant directement et indirectement plus de 213 000 personnes, tout en soutenant le développement économique local et régional dans tout le pays.

Des recherches ont également montré que pour chaque million de tonnes de marchandises traitées dans les ports, 300 emplois sont créés dans l'arrière-pays. La communauté portuaire suit de près la reprise au Canada et reste fermement engagée à remplir sa mission, qui est de servir de «porte d'entrée» au Canada, en traitant 90 % de l'ensemble des échanges commerciaux et en s'assurant qu'elle est prête à tout lorsque notre économie se redresse. La question n'est pas de savoir si, mais quand.

Les administrations portuaires canadiennes sont déjà parmi les plus propres et les plus efficaces au monde, et nous sommes prêts à faire plus. Malgré les pressions sans précédent liées à la situation actuelle, nos membres s'efforcent de rester des partenaires clés et efficaces dans les chaînes intermodales à travers le pays, non seulement pour assurer la circulation des biens essentiels en ce moment, mais aussi pour que nous puissions être prêts à croître de nouveau lorsque le Canada sortira de la phase de crise pandémique. Avec le soutien du gouvernement fédéral et le travail considérable déjà accompli par nos ports et leurs partenaires industriels, nous pouvons réaliser tout cela et bien plus encore. **M**



Port of Halifax, with the support of partners, launched the “Fastlane” initiative to help identify and fast track the delivery of critical COVID-19-related cargo. Fastlane, as well as similar programs being imple-

mented at other Canadian ports, will continue to be of great value to ports and shippers alike in the future.

While CPAs are working diligently to keep supply chains moving in these uncertain times, they are also embracing their role as community leaders. Whether it's by participating in efforts to slow down the spread of the virus or supporting a local charity group, CPAs are working with and for their local communities.

To list a few of the many actions, Canada Port Authorities have contributed to food banks and food security programs, re-purposed port employees to help support local community initiatives on paid company time, offered their facilities to help store and distribute food, and purchased locally sourced goods to support the regional economy.

Positioning for the rebound

Yet, ports have not lost sight of their critical role as catalysts for trade and economic opportunity. In 2019, Canada's 17 port authorities handled over 340 million tonnes of cargo, directly and indirectly employing more than 213,000 people, all while supporting local and regional economic development across this country.

Research has also shown that for every million tonnes of cargo port throughput, 300 jobs in its hinterland are created. The port community is watching Canada's recovery closely and remains firmly engaged to fulfill their mission to serve as Canada's “front door” – handling 90 percent of all trade and ensuring that they are ready for anything as our economy ramps back up. It's not a question of if, it is a question of when.

Canada Port Authorities are already among the world's cleanest and efficient in the world, and we are ready to do more. Despite the unprecedented pressures of the current situation, our members are striving to remain key and efficient partners in intermodal chains across the country, not only to keep essential goods moving right now, but also to ensure we can be ready to grow again when Canada emerges from the pandemic crisis phase. With the support of the federal government and the extensive work already accomplished by our ports and their industry partners, we can achieve all this and more. **M**



© PORT OF MONTREAL

Cancellations have virtually wiped out one of the most anticipated stellar cruise seasons in a decade at St. Lawrence River destinations, including Montreal pictured in photo.

Les annulations ont anéanti une des saisons des croisières les plus prometteuses depuis une décennie pour les destinations du fleuve Saint-Laurent, y compris Montréal ci-dessus.

Global pandemic shatters multi-billion dollar cruise business in Canada

La pandémie balaie le secteur des croisières au Canada et ses milliards de dollars

Leo Ryan

For ports and tourism interests from British Columbia to the Great Lakes/ St. Lawrence and Atlantic regions, the latest drastic measures applied to cruise operations by the federal government to stifle the spread of COVID-19 have been devastating news. Gone are the lucrative summer and fall foliage seasons and possibly all but a small portion of the widely-popular Alaska voyages. Gone, too, are valuable regular revenues for hundreds, if not thousands, of small entrepreneurs.

Pour les ports et les acteurs du secteur du tourisme, depuis la Colombie-Britannique jusqu'au bassin Grands Lacs-fleuve Saint-Laurent et au Canada atlantique, les mesures radicales que le gouvernement fédéral a imposées aux croisiéristes pour endiguer la propagation de la COVID-19 ont eu un effet dévastateur. Adieu les saisons lucratives de l'été et de l'automne, et probablement la plupart des très prisés circuits en Alaska! Adieu aussi aux précieux revenus réguliers que touchaient des centaines, voire des milliers, de petites entreprises!



Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

NOTRE ENGAGEMENT

LA SÉCURITÉ
DE LA **NAVIGATION**
ET DES SERVICES
DE **PILOTAGE**
EFFICACES

OUR COMMITMENT

THE SAFETY
OF **NAVIGATION**
AND EFFICIENT
PILOTAGE
SERVICES



www.pilotagestlaurent.gc.ca

Suivez-nous
Follow Us



Photo :
Louis Rhéaume



Regardez notre vidéo
Watch our video



© APTR

The Port of Trois-Rivières had been looking forward to further growth in its expanding cruise activity.

Le Port de Trois-Rivières prévoyait une nouvelle année de hausse pour son activité de croisières.

“Disaster is not too harsh a word for what has happened,” remarked the representative of a cruise industry association.

Last year, some 140 cruise ships brought more than two million passengers and crew to Canadian ports. And a banner season had been anticipated in 2020.

«Il n’est pas exagéré de parler de désastre», a affirmé le représentant d’une association du secteur des croisières.

L’an passé, quelque 140 navires de croisière ont amené plus de 2 millions de passagers et membres d’équipage dans les ports du Canada. Et la saison 2020 s’annonçait excellente.

Shiphotos
Shiphotos.COM
by Paul Beesley

Visit us on-line



Depuis des années, le secteur des croisières est une vedette montante de l'économie canadienne. Elle a contribué pour 4,1 milliards de dollars au PIB en 2018, contre 3,2 milliards en 2016. Elle représentait plus de 23 000 emplois directs et indirects. Les premiers bénéficiaires en ont été la Colombie-Britannique, le Québec et les provinces de l'Atlantique.

Le ministre des Transports, Marc Garneau, a annoncé au printemps des mesures resserrées touchant les navires de croisière et autres navires de passagers dans les eaux canadiennes. «Ma priorité absolue est d'assurer la sécurité des Canadiens et des travailleurs du secteur des transports pendant la pandémie de COVID 19», a déclaré M. Garneau.

La circulation des navires de croisière offrant de l'hébergement et autorisés à transporter plus de 100 personnes est interdite dans les eaux canadiennes jusqu'au 31 octobre 2020. La restriction annoncée à la mi-mars interdisait seulement les navires transportant plus de 500 passagers, et seulement jusqu'en juillet.

À partir du 1^{er} juillet 2020, tous les autres exploitants de navires à passagers doivent respecter les exigences des autorités sanitaires provinciales, territoriales, locales et régionales en ce qui concerne les dates et les modalités de reprise de leurs activités.

Les petits bateaux de croisière ayant moins de 100 personnes à bord et les croisières d'un jour sont autorisés. Sont ainsi autorisées, par exemple, les excursions d'observation des baleines.

Il reste interdit aux navires de passagers pouvant transporter plus de 12 personnes d'entrer dans les eaux côtières de l'Arctique (y compris les eaux bordant le Nunatsiavut, le Nunavik et la côte du Labrador) jusqu'au 31 octobre 2020.

À partir du 1^{er} juillet, les navires de passagers seront autorisés à circuler sur les rivières et les lacs intérieurs des Territoires du Nord-Ouest, du Nunavut et du Yukon.

Les navires assurant des services essentiels, comme les traversiers et les bateaux-taxis, peuvent poursuivre leurs activités en prenant des mesures de précaution. Il pourrait s'agir

For a number of years, the cruise sector has been a rising star of the Canadian economy, contributing more than \$4.1 billion to GDP in 2018 versus \$3.2 billion in 2016. This has translated into more than 23,000 direct and indirect jobs. Benefiting the most had been British Columbia, Quebec and the Atlantic provinces.

Minister of Transport Marc Garneau, this past spring announced updated and more stringent measures pertaining to cruise ships and passenger vessels in Canadian waters.

"Keeping Canadians and transportation workers safe continues to be my top priority during the COVID-19 pandemic," said Mr. Garneau.

Cruise ships with overnight accommodations allowed to carry more than 100 persons are prohibited from operating in Canadian waters until October 31, 2020. This expands an order in mid-March that barred vessels with more than 500 passengers from Canadian waters until July.

As of July 1, 2020, all other passenger vessels must follow provincial, territorial, local and regional health authority requirements for timelines and processes to resume operations.

Small cruise ships with under 100 people on board as well as day cruises are permitted to operate. Among other things, this allows whale-watching excursions.

Passenger vessels with the capacity to carry more than 12 persons continue to be prohibited from entering Arctic coastal waters (including Nunatsiavut, Nunavik and the Labrador Coast) until October 31, 2020.

Beginning July 1, 2020, passenger vessels are allowed to operate in inland rivers and lakes in the Northwest Territories, Nunavut and Yukon.

Essential passenger vessels, such as ferries and water taxis, can continue to operate using mitigation measures. These could include reducing the number of passengers or using alternative practices such as keep-



Fondation de l'IMQ
Campagne majeure de financement 2019-2024
Objectif : 2,5 M \$

Faites comme nos généreux partenaires.
Embarquez dans le mouvement en
faisant un DON !

Audrey Navarre, coordonnatrice - 514 226-6033
En savoir plus : www.fondationimq.ca



© PAUL BEESLEY

The Great Lakes region had been growing in appeal with its smaller cruise ships offering intimate insights into historical locations.

La région des Grands Lacs connaissait un succès croissant avec ses bateaux de croisière plus petits, offrant la découverte rapprochée de lieux historiques.

ing people in their vehicles, when safe to do so, or enhanced cleaning and hygiene measures to reduce the risk of spreading COVID-19.

St. Lawrence ports hit hard

According to René Trépanier, Executive Director of Cruise the Saint Lawrence (Croisières du Saint-Laurent), the cruise industry in the region has grown substantially in the last 15 years - from 100,000 passengers to about half a million.

“We are hoping to get the cruise ships back in 2021,” he told *Maritime Magazine*. “The bookings are there.”

Tony Boemi, president of Cruise the Saint Lawrence, noted that “the 2020 season had been shaping up to be the best of the past decade. Over the years, numerous tourism-based businesses have developed alongside or as a result of cruise industry activities, leading to the creation of thousands of jobs and contributing substantially to economic growth in multiple towns, cities and regions. We appeal to the government to help these businesses traverse the crisis at hand.”

This year, ship bookings represented 560 days in port and a total of 567 000 passenger-days for the nine Saint Lawrence ports of call: Montréal, Trois-

de réduire le nombre de passagers ou de prévoir que les passagers demeurent dans leurs véhicules, si c’est possible de le faire sans danger, ou de renforcer les mesures de nettoyage et d’hygiène de façon à réduire le risque de propagation de la COVID-19.

Les ports du Saint-Laurent durement touchés

Selon René Trépanier, directeur général de l’Association des croisières du Saint-Laurent, le secteur des croisières de la région a connu un grand essor depuis 15 ans. Il est passé de 100 000 passagers à environ un demi-million.

«Nous espérons retrouver les navires de croisière en 2021, a-t-il dit au *Maritime Magazine*. Les réservations sont là.»

«La saison 2020 s’annonçait comme une des meilleures depuis une décennie, affirme le président de l’Association, Tony Boemi. Au fil des ans, de nombreuses entreprises touristiques sont apparues en parallèle ou en conséquence des activités du secteur des croisières. Leur activité a créé des milliers d’emplois et contribué sensiblement à la croissance économique de nombreux villages, villes et régions. Nous lançons un appel au gouvernement pour qu’il aide ces entreprises à traverser la crise.»

Cette année, les réservations des navires représentaient 560 jours aux ports et 567 000 jours-passagers pour les neuf ports d’escale du Saint-Laurent: Montréal, Trois-Rivières,

Québec, Saguenay, Baie-Comeau, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre, Gaspé et les Îles-de-la-Madeleine. La contribution totale des croisières internationales au Québec se serait élevée à 1 milliard de dollars de retombées économiques directes, indirectes et induites, et aurait créé 7 000 emplois directs et indirects.

L'historique Port de Québec, qui a accueilli 236 715 visiteurs en 2019, est une destination hautement cotée parmi les grandes compagnies de croisières internationales. Il est considéré comme la destination de choix sur l'itinéraire Canada-Nouvelle-Angleterre. Entre autres distinctions, il est classé au premier rang des préférences entre les 400 centres de croisières desservis par la ligne Holland America.

Les annulations sont un nouveau coup dur pour Sept-Îles, qui développait constamment son activité comme port d'escale pour les croisières. Après la perte de six escales en raison des restrictions de la vitesse dans le golfe du Saint-Laurent, la pandémie a entraîné l'annulation des quatre autres escales prévues en 2020. Marie-Ève Duguay, chef d'escale de Destination Sept-Îles Nakauinanu, entend profiter de la pause obligatoire pour accélérer des projets de développement – et en particulier un pavillon permanent d'accueil des croisières.

Une année perdue pour les croisières sur les Grands Lacs

Depuis quelques années, la région des Grands Lacs est une destination de croisière en vogue pour les Nord-Américains en quête d'expériences plus près de chez eux et autres qu'à bord de véritables hôtels flottants. Des navires de croisière plus

Rivières, Québec, Saguenay, Baie-Comeau, Sept-Îles, Havre Saint-Pierre, Gaspé and the Îles de la Madeleine. The overall contribution of the international cruise sector in Québec would have amounted to \$1 billion in direct, indirect and induced economic impact, as well as 7000 direct and indirect jobs.

Welcoming 236,715 visitors in 2019, the historic Port of Quebec is a highly sought-after destination among the major international cruise ship lines. It is regarded as the destination of choice on the Canada/New England itinerary. It notably ranks as the favourite among the 400 cruise centres served by Holland America Line.

The cancellations were another tough blow for Sept-Îles, which has been steadily expanding its activity as a cruise port of call. After six calls were lost due to speed restrictions in the Gulf of St. Lawrence, the pandemic resulted in the cancellation of the four remaining calls in 2020. Marie-Eve Duguay, Executive Director of Destination Sept-Îles Nakauinanu, wants to take advantage of the mandatory break to get development projects moving faster – in particular a permanent cruise pavilion.

Great Lakes cruises 'knocked out'

In recent years, the Great Lakes region as a cruising destination has been growing in appeal for North American travelers especially seeking experiences clos-

The flagship destination on the Canada/New England itinerary, Halifax was forecasting its busiest cruise season ever in 2020.

Halifax, destination phare sur l'itinéraire Canada/Nouvelle-Angleterre, prévoyait sa plus forte saison de croisières de tous les temps en 2020.





© VFPA

Some 1.3 million passengers on 310 cruise ships had been scheduled to visit Vancouver this year.

Quelque 1,3 million de passagers de 310 paquebots de croisière allaient visiter Vancouver cette année.

er to home not involving virtual floating hotels. The smaller size cruise ships carrying 200 passengers at the most offer intimate insights into many historical and picturesque locations in Canada and the United States from Toronto and Niagara Falls to Chicago. Based in Kingston, Stephen Burnett, Executive Director of the Great Lakes Cruising Coalition, likes to refer to “one of the last uncrowded regions for cruising in the world.”

In 2019, eight tour ships sailed through the St. Lawrence Seaway to visit various sites around the Great Lakes during the sailing season running from May to October. This amounted to nearly 15,000 passengers. Counting all their stops

“But the nine cruise ships and 590 port calls scheduled for 2020 have all gone down the spout,” Mr. Burnett told *Maritime Magazine*. “Everyone is knocked out and closed until next year.”

“Some communities and ports of call,” he said, “have commercial freight traffic to fall back on, but many others depend a great deal on cruise operations for their tourism revenues. Think of the hundreds of U.S. and Canadian suppliers who have lost their business and may not be able to return next year.”

modestes, transportant au plus 200 passagers, offrent une découverte plus intime de lieux historiques et pittoresques au Canada et aux États-Unis, à partir de Toronto et Niagara Falls jusqu’à Chicago. Parmi les destinations de croisière, la région des Grands Lacs est une des dernières au monde à l’abri des foules, aime à dire Stephen Burnett, le directeur général de la Great Lakes Cruising Coalition, à Kingston.

En 2019, huit bateaux de croisière ont parcouru la Voie maritime du Saint-Laurent et visité divers sites autour des Grands Lacs au cours de la saison de navigation de mai à octobre. Ils ont fait la joie de presque 15 000 passagers. En comptant toutes les escales dans les divers ports et collectivités, il y a ainsi eu environ 1 million de visites.

«Par contre, les neuf bateaux de croisière et 590 escales prévues en 2020 ont été réduits à néant, a dit M. Burnett au *Maritime Magazine*. Tout est à l’arrêt jusqu’à l’année prochaine.

«Certaines localités et certains ports peuvent encore compter sur le trafic de marchandises. Mais bien d’autres comptent largement sur les croisières et les recettes touristiques. Des centaines de fournisseurs américains et canadiens ont perdu leur clientèle et ne pourront peut-être pas revenir l’an prochain.»

Le Canada atlantique

Au Canada atlantique, plus de 873 000 passagers sont arrivés en 2019. Ils ont engendré des retombées économiques directes et indirectes de 373 millions de dollars pour les quatre provinces l'année passée, d'après l'Association des croisières du Canada atlantique. Les principaux ports sont Halifax, Charlottetown, Saint John, Corner Brook et Sydney.

Halifax, destination phare sur l'itinéraire Canada/Nouvelle-Angleterre, a gagné le prix du port le plus accueillant décerné par le magazine *Dreamworld Cruise Destination*. Près de 180 navires et plus de 323 000 y ont fait escale en 2019, apportant une contribution estimée de 172 millions de dollars à l'économie de Halifax.

L'Administration portuaire de Halifax prévoyait la meilleure saison de tous les temps en 2020, tant pour le nombre de navires que pour les visiteurs, se rappelle le président et chef de la direction de l'APH, le capitaine Allan Gray. «C'est décevant, mais nous reconnaissons qu'il importe de préserver la santé et le bien-être de tous.»

La côte Ouest

En Colombie-Britannique, les pertes économiques dues à la COVID-19 sont inédites. Elles approcheraient les 2 milliards de dollars. Chaque grand navire de croisière faisant escale à Vancouver apporte un montant estimé de 3,3 millions de dollars à l'économie locale. Les croisières engendrent des retombées économiques de 100 millions de dollars dans le Grand Victoria.

L'an dernier, le Port de Vancouver a accueilli un nombre record de 1,1 million de passagers de bateaux de croisière à Place Canada. Il s'agissait d'une hausse de 20 % par rapport à 2018, à la faveur de la demande vigoureuse visant les croisières en Alaska au départ de Vancouver. Victoria attendait quelque 800 000 passagers de croisières en 2020.

Quelque 1,3 million de passagers de 310 navires allaient visiter Vancouver cette année. De nombreuses compagnies de croisière, y compris Princess Cruises et Holland America, avaient déjà annulé leurs croisières en Alaska après que le Canada avait fermé ses frontières en mars. 

Atlantic Canada

In Atlantic Canada, more than 873,000 passengers in 2019 generated \$373 million in direct and indirect impact to the economies of the four provinces last year, according to the Atlantic Canada Cruise Association. Major ports involved are Halifax, Charlottetown, Saint John, Corner Brook and Sydney.

The flagship destination on the Canada/New England itinerary, Halifax has won the Best Port Welcome Award from *Dreamworld Cruise Destination Magazine*. Nearly 180 ship calls and more than 323,000 passengers in 2019 contributed an estimated \$172 million to the Halifax economy.

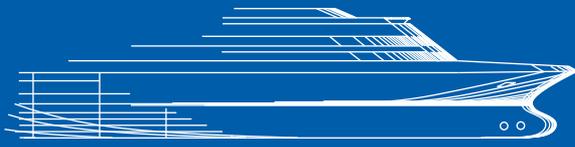
Initially, the Halifax Port Authority had been forecasting the busiest season ever in 2020 in terms both vessel calls and overall cruise guests, recalled HPA President and CEO Capt. Allan Gray. "It's disappointing but we recognize the importance of maintaining the health and well-being of all involved."

BC Coast

In British Columbia, the economic damage from COVID-19 is unprecedented, reported to be approaching \$2 billion. Each large cruise ship docking at Vancouver contributes an estimated \$3.3 million to the local economy while cruising contributes an annual \$100 million economic impact to Greater Victoria.

Last year, the Port of Vancouver welcomed at Canada Place a record 1.1 million cruise passengers. This represented a 20% spike over 2018 as demand for cruises to Alaska from Vancouver continued to be strong. Victoria had expected some 800,000 cruise visitors in 2020.

About 1.3 million passengers on 310 ships had been scheduled to visit Vancouver this year. Several cruise companies, including Princess Cruises and Holland America Line, had already scuttled their Alaskan cruises after Canada closed its borders in March. 



NAVTECH^{INC}

NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

105, Côte de la Montagne, bur. 701
Québec, QC G1K 4E4
Canada

tél. 418 694.0534 1 877 694.0543
fax. 418 694.2259
web. navtech.ca info@navtech.ca

Canada's unexplored markets in Trans-Pacific trade

Les marchés inexplorés du Canada dans le commerce transpacifique

Colin Laughlan



Après un total de 18 mois d'acribes démêlés internationaux et une pandémie qui ont causé bien des turbulences dans le commerce mondial, deux éminentes institutions de recherche canadiennes affirment qu'il y a d'énormes gains à réaliser sur les marchés asiatiques, mais que les exportateurs de notre pays doivent agir vite, et agir mieux en matière de promotion du commerce. La Fondation Asie-Pacifique du Canada (FAPC), de Vancouver, et la Canada West Foundation (CWF), de Calgary, soulignent toutes deux l'accès préférentiel du Canada à certaines des économies qui connaissent la plus forte croissance, grâce à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP). Elles précisent toutefois que cet accès reste sous-utilisé et qu'il y aurait intérêt à le faire mieux comprendre des entreprises canadiennes.

L'Asian Trade Centre, de Singapour, dit que le PTPGP est «l'accord commercial le plus important depuis plus de deux décennies» et la plus grande zone de libre-échange en Asie, avec presque 500 millions d'habitants, 13 % du PIB mondial et un revenu par habitant de plus de 19 000 \$US. «Avec les autres pays dont on prévoit l'adhésion à l'avenir, le PTPGP intégrerait les marchés d'Asie-Pacifique, réduisant les obstacles pour les biens et les services, protégeant les investissements et les droits de propriété intellectuelle, établissant des règles pour le cybercommerce et faisant la promotion d'une concurrence équitable.» Le groupe de réflexion régional note aussi que les engagements «plus profonds et plus étendus» du PTPGP répondent à ceux des

After a combined 18 months of rancorous international politics and a global pandemic that have caused much turbulence in global trade, two prominent Canadian research institutions say there are enormous gains to be made in Asian markets, but our country's exporters need to move quickly and do better trade promotion. Both the Vancouver headquartered Asia Pacific Foundation of Canada (APFC) and Calgary-based Canada West Foundation (CWF) point to Canada's preferential access to some of world's fastest growing economies under the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP), but which remains underutilized and needs to be better understood by Canadian businesses.

Indeed, the Singapore-based Asian Trade Centre describes the CPTPP as “the most important trade agreement in more than two decades,” and currently the largest regional free trade bloc in Asia with almost 500 million people, 13 % of global GDP, and a per capita income of over US\$19,000. “With more countries expected to join in the future, the CPTPP is expected to integrate Asia Pacific markets by reducing barriers to goods and service, protecting investments and intellectual property rights, establishing rules for e-commerce, and promoting fair competition.” The regional think tank also notes CPTPP's “deeper and broader”

An aerial night view of the Tokyo skyline, showing numerous illuminated skyscrapers and buildings against a dark blue sky. The city lights create a vibrant, glowing effect, with some buildings standing out prominently. The perspective is from a high angle, looking down on the dense urban landscape.

In Canada's Trans-Pacific merchandise trade, the bustling Japanese capital of Tokyo plays a vital role since Japan is Canada's second leading commercial partner in Asia after China.

La capitale du Japon, Tokyo, joue un rôle vital pour le commerce transpacifique de marchandises du Canada. Le Japon est le deuxième plus grand partenaire commercial du Canada en Asie, après la Chine.



©APFC

APFC President Stewart Beck urges Canadian exporters to zero in much more on the Japanese market.

Stewart Beck, président et chef de la direction de la FAPC, incite les exportateurs canadiens à s'intéresser de plus près au marché japonais.



©APFC

Pauline Stern has observed growth in Canadian trade with some of the smaller economies.

Pauline Stern a constaté une croissance du commerce canadien avec certaines des plus petites économies.

commitments match both large and small businesses for Canada's further integration with the ten Asia Pacific economies of Australia, Brunei, Chile, Japan, Malaysia, Mexico, New Zealand, Peru, Singapore, and Vietnam.

According to the latest figures from Statistics Canada, two-way merchandise trade between Canada and the CPTPP member countries in 2019 amounted to nearly C\$100 billion – with Canadian exports representing just one quarter of the total. Canada's trade with the regional bloc is slightly above its total trade with China, our second largest individual trading partner after the United States.

But data from the APFC showed an anemic start out of the gate by Canada's exporters from the time the Agreement took effect at the beginning of January 2019 – a disappointing aggregate decline for each of the first nine months compared with the same period one year earlier. Explaining the APFC's new tool 'CPTPP Tracker', which captures changes in volume and value of trade, APFC's Program Manager for Business Asia, Pauline Stern, observed: "Notably, it showed a decrease in trade relationship with some of our larger trade partners, such as Japan and Australia." In the largest economies, "Canada experienced 0.9 % decrease," she said. "You would expect an area with a larger tariff decrease to see a larger flow of goods. But in our analysis, we've seen a relationship with Japan and Australia decline, and the smaller economies are the ones with increases."

petites et grandes entreprises en faveur d'une plus grande intégration du Canada avec 10 économies d'Asie-Pacifique: Australie, Brunei, Chili, Japon, Malaisie, Mexique, Nouvelle-Zélande, Pérou, Singapour et Vietnam.

D'après les dernières données de Statistique Canada, les échanges bilatéraux de marchandises entre le Canada et les pays du PTPGP s'élevaient en 2019 à presque 100 milliards de dollars canadiens. Les exportations canadiennes n'en représentaient que le quart. Le commerce du Canada avec le bloc régional dépasse légèrement notre commerce total avec la Chine, qui est notre deuxième plus grand partenaire commercial après les États-Unis.

Cependant, les données de la FAPC indiquent un début timide pour les exportateurs canadiens depuis l'entrée en vigueur du PTPGP au début de janvier 2019. Il y a même eu un décevant déclin, globalement, à chacun des neuf premiers mois en comparaison des mêmes mois un an plus tôt. La FAPC a mis au point un outil de suivi du PTPGP sur les plans du volume et de la valeur du commerce. Pauline Stern, responsable du programme du commerce avec l'Asie, fait ce constat: «En particulier, il y a une diminution du commerce avec certains de nos plus grands partenaires commerciaux, comme le Japon et l'Australie.» Dans les plus grandes économies, «le Canada a connu une baisse de 0,9 %», dit-elle. Et d'ajouter: «Vous penseriez qu'avec une réduction des tarifs douaniers, il y aurait une augmentation de la circulation de biens. Selon notre analyse cependant, le commerce avec le Japon et l'Australie a baissé, alors que pour les plus petites économies, il a augmenté.»

Stewart Beck, président et chef de la direction de la FAPC, affirme que les entreprises canadiennes devraient examiner de plus près les avantages de l'accord transpacifique.

Le Japon est le «joyau de la couronne» du PTPGP

«Les entreprises canadiennes doivent se mettre en marche, dit-il. Des accords comme le PTPGP sont conclus pour une raison.» Selon M. Beck, le marché japonais devrait être la priorité des exportateurs canadiens: «Actuellement, nous avons l'avantage de l'initiative, particulièrement au Japon, et nous devrions en profiter. Le Japon est le joyau de la couronne du PTPGP pour le Canada.»

En janvier, la CWF a publié un rapport détaillé sur le marché japonais qui appuie ce point de vue. Sous le titre évocateur *More than the Usual Suspects: Western Canadian Export Opportunities to Japan under the CPTPP*, le document examine les possibilités qui permettraient au Canada de réaliser des gains importants au Japon grâce au PTPGP. Il utilise un nouveau modèle pour mettre en lumière le plein potentiel que crée la réduction de tarifs douaniers de l'accord pour les produits canadiens (jusqu'à un niveau de précision de code SH à 6 chiffres). Il désigne ainsi des biens pour lesquels le Canada a déjà eu un marché lucratif dans le passé (les «usual suspects») ainsi que d'autres biens qui ont maintenant un fort potentiel.



©CANADA WEST FOUNDATION

Sharon Zhengyang Sun sees “a staggering US\$1.4 billion in growth opportunities for Canada” under the CPTPP regional trading accord.

Selon Sharon Zhengyang Sun, «il y a pour non moins de 1,4 milliard de dollars américains de potentiel de croissance pour le Canada» grâce à l'accord régional de commerce du PTPGP.

Stewart Beck, APFC President and CEO, was emphatic that Canadian businesses need to look more carefully at the benefits of the Trans-Pacific agreement.

Japan “jewel in the crown” through CPTPP

“Canadian businesses gotta get goin'.” he said. “Trade agreements like CPTPP exist for a reason.” Mr. Beck stressed that the Japanese market should be the immediate focus for Canadian exporters. “Right now, we have the first mover advantage. This is particularly true of Japan, and we should be capitalizing on it,” he said. “Japan is the jewel in the crown of the CPTPP for Canada.”

Supporting that view is a detailed report on the Japan market published by the CWF in January this year. *More than the Usual Suspects: Western Canadian Export Opportunities to Japan under the CPTPP* examines oppor-

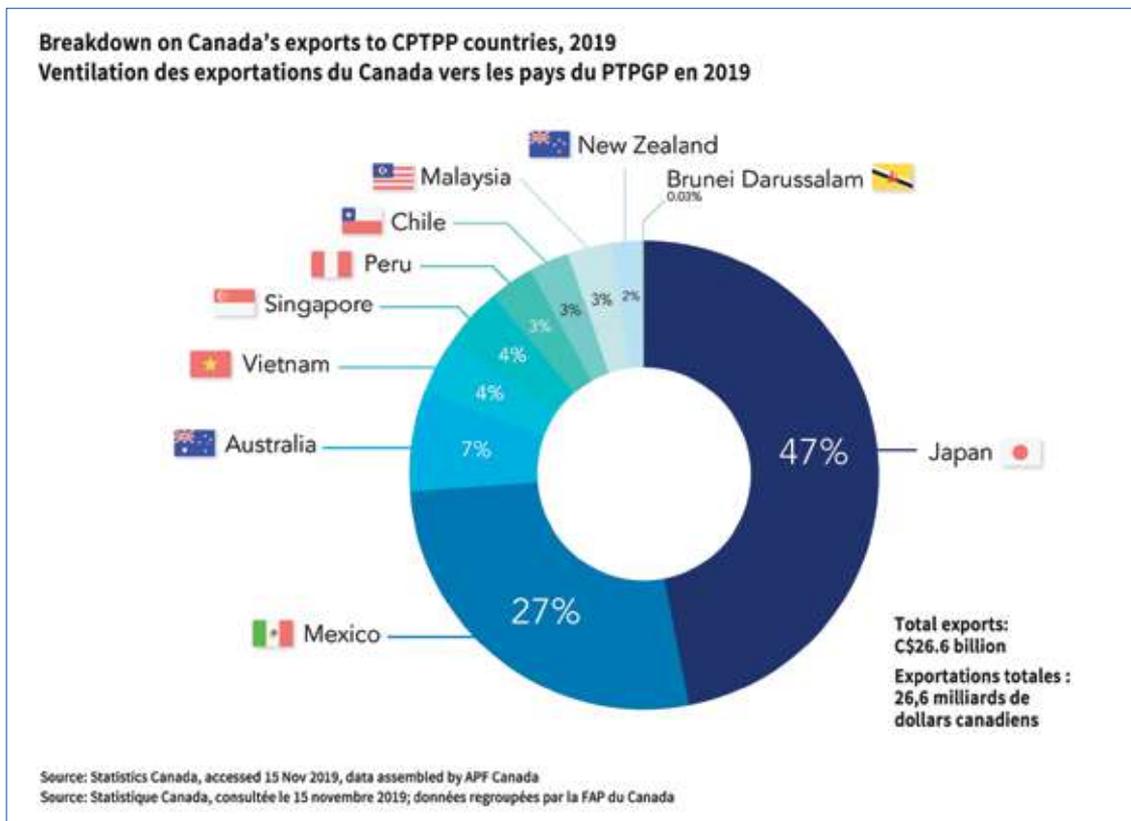
tunities that can produce new gains for Canada in Japan under the CPTPP. Using a new model showing the full potential of the Agreement's tariff reduction schedule for Canadian products (to a 6 digit HS code level of specificity), the Report identifies goods where Canada has historically had a lucrative market ('usual suspects') as well as lesser traded products that now have significant growth potential.

CHAMBER OF SHIPPING

Shipping is essential to keeping Canada's trade moving

.shippingmatters.ca

@COSBCTweets #SeafarersAreKeyWorkers



Sharon Zhengyang Sun, the Report's lead author spoke to *Maritime Magazine* in June, explaining not only the tariff reduction scenarios for each identified Canadian commodity, but the level of threat each faces from competition within CPTPP economies, as well as from Canada's biggest competitor – the U.S.A.

Starting with the biggest three, Beef, Pork and Coniferous Wood, there is a staggering US\$1.4 billion in growth opportunities for Canada. Less traded goods – a wide range of items from aluminum products to women's windbreakers "together account for US\$458 million in Canadian export potential to Japan," said Ms. Sun. Moreover, she pointed out that because of trade diversion caused by the CPTPP, there could be further large gains for Canadians.

"When an agreement is signed, trade shifts," she said. "We could have US\$192 million in addition to the expected gain if Canada fights for it against member countries." That means competing "harder and smarter" and with additional "promotional efforts." Ms. Sun also suggested that "by using the U.S. as a proxy for export readiness, business in the less-traded exports that already go to the U.S. should be ready to diversify to Japan."

Despite the Report's Western Canada focus, it provides Canada-wide potential gains as an aggregate of each province's advantages. For example, explained Ms. Sun, "based on Canada's historical level of export to Japan – and then taking into the consideration the tariff reduction – the total gain Canada could experience for frozen pork would be about \$1-billion."

Sharon Zhengyang Sun, auteure principal du rapport, expliquait en juin au *Maritime Magazine* non seulement les scénarios de réduction des tarifs douaniers pour chacun de ces produits canadiens, mais aussi le niveau de concurrence à l'égard de chacun d'eux de la part d'autres économies du PTPGP ainsi que de la part du plus grand concurrent du Canada, les États-Unis.

En commençant par les trois premiers produits, le bœuf, le porc et le bois de conifères, il y a pour non moins de 1,4 milliard de dollars américains de potentiel de croissance pour le Canada. D'autres biens, allant de produits d'aluminium jusqu'à des coupe-vent pour dames, «présentent ensemble un potentiel de 458 millions de dollars américains d'exportations au Japon», dit M^{me} Sun. En outre, elle soutient qu'en raison de la réorientation du commerce entraînée par le PTPGP, il pourrait y avoir encore davantage de gains importants pour les Canadiens.

«Quand un accord est signé, les courants commerciaux changent, dit-elle. Nous pourrions avoir 192 millions de dollars américains de plus que le gain prévu, si le Canada s'y emploie face aux autres pays membres.» Cela signifie de livrer concurrence «plus fort et plus intelligemment», avec davantage d'efforts de promotion». M^{me} Sun estime aussi que «en utilisant les États-Unis comme indicateur de la capacité d'exportation, les biens qui sont déjà exportés aux États-Unis mais moins au Japon devraient pouvoir servir à y diversifier les exportations».

Le rapport est axé sur l'Ouest canadien, mais il fait entrevoir des gains potentiels partout au Canada, compte tenu de l'ensemble des avantages de chaque province. Par exemple, explique M^{me} Sun, «en partant du niveau historique des expor-

tations canadiennes au Japon, puis en tenant compte de la réduction des tarifs douaniers, le gain total du Canada pour le porc congelé pourrait s'élever à environ 1 milliard de dollars».

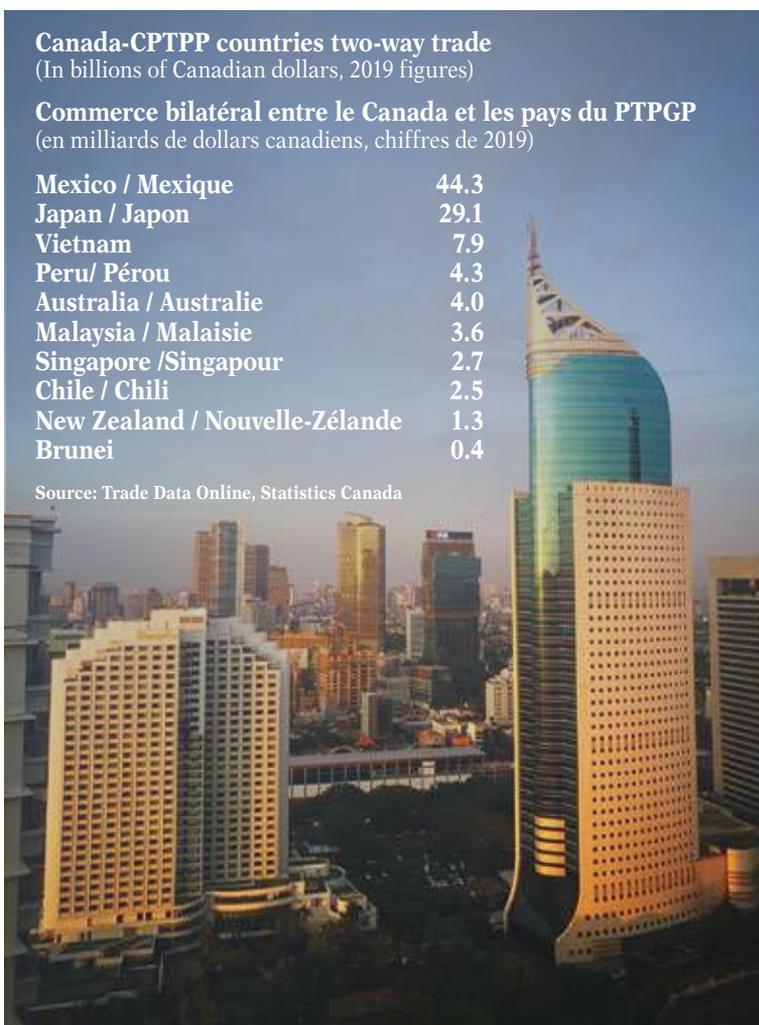
Elle souligne aussi le fait que les réductions des tarifs douaniers du PTPGP pourraient inciter les Canadiens à produire de nouveaux biens à exporter. Par exemple, les haricots azuki sont populaires au Japon, mais guère cultivés au Canada parce que les sols n'y sont pas propices. Cependant, la science des cultures pourrait changer la donne. Avec le grand potentiel d'exportation, s'élevant à 73,68 millions de dollars américains, et une part de marché potentielle supplémentaire de 67,97 millions de dollars, il pourrait être rentable d'effectuer les recherches nécessaires.

Il est impératif et assez urgent que les entreprises canadiennes reconnaissent le potentiel qu'offrent les marchés transpacifiques, sans pour autant s'imaginer que tout sera facile avec les réductions des tarifs douaniers. Le plus grand partenaire commercial du Canada, au sud, se prépare à devenir aussi son plus grand concurrent. Quand le gouvernement Trump s'est retiré des négociations sur le PTPGP en 2017, le Canada a bénéficié d'une forte hausse de son avantage concurrentiel parmi les autres pays partenaires.

La concurrence américaine

Cependant, un nouvel accord bilatéral entre les États-Unis et le Japon, entré en vigueur le 1^{er} janvier cette année, annonce une forte concurrence pour certaines de nos exportations les plus importantes. «Il y a de grandes menaces pour le bœuf et le porc, par exemple, dit M^{me} Sun. Il reste que le Canada a une année d'avance, donc nous avons pu nous assurer certains des marchés avant que l'accord américano-nippon n'entre en vigueur.»

Un autre accord bilatéral conclu par les États-Unis dans la région, en dehors du PTPGP, touchera directement le commerce du Canada avec la Chine. L'entente de deux ans signée le 15 janvier cette année a été largement perçue comme une façon de



©GINTS GAILIS

Djakarta, Indonésie

Djakarta, Indonésie

She also pointed out that the CPTPP tariff reductions could spur Canadians to produce new commodities for export. One example is Adzuki beans, popular in Japan but not grown widely in Canada because of unproductive soil conditions, but which crop science could possibly enable here. The extraordinarily high potential export gain of US\$73.68 million, and a potential additional contestable market share worth US\$67.97 million could make the soil research worthwhile.

As a matter of some urgency, it is imperative Canadian businesses, while recognizing potential in trans-Pacific markets, are not lulled into a sense of complacency with the scheduled tariff reductions. Canada's biggest trading partner to the South is now poised to be our biggest competitor. With the Trump administration's withdrawal from CPTPP negotiations in 2017, Canada was the beneficiary of substantial boost to its competitive advantage among the remaining partner countries.

U.S. competitive factor

But a new U.S.-Japan bilateral agreement, in force from January 1st this year, means stiff competition for some of our biggest exports. "There are high threats on beef and pork for example," said Ms. Sun. "Nonetheless, Canada has a one-year advantage, so we were able to capture some of the markets before the US-Japan agreement came into effect."

Another U.S. bilateral agreement into the region, although outside the CPTPP, will directly impact Canada's trade with China. Signed on January 15th this year, the two-year agreement was generally seen as a way of settling the tariff war escalating between the two nations since mid-2018. "There are things that we don't have in place with China that give the U.S. an advantage over Canada in terms of predictability and market certainty for non-tariff barriers," said Ms. Sun.

For Canadian shippers, such NTBs as phytosanitary, licensing, and certifiability issues in agricultural products would be top of mind. China's ban on Canadian canola, conspicuously linked to Canada's enforcement of a U.S. extradition order on China's Huawei executive Meng Wanzhou in December 2018, has proceeded on unsubstantiated claims of grain dockage since March 2019. "We've not seen any evidence to suggest China's concerns are legitimate," said Canola Council of Canada spokesperson Brian Innes. "Canola seed exports to China were \$1.9 billion less in 2019 compared with 2018. Canada farm income from Canola sales was down \$700 million for the same period," he said.

Both of the U.S. bilateral trade agreements are partial-sectoral, "normally not allowed under WTO rules," said Ms. Sun. However, the rules are circumvented by calling them 'phase-one' agreements set as part of a comprehensive agreement to be concluded later. "U.S. and Japan will have to navigate further," she said. "Under their current agreement, there are still a lot of agricultural provisions that are not in place, for example for fish and seafood. For all these, Canada already exports more than the U.S. and there is no tariff reduction benefit to the U.S." Regarding the U.S.-China agreement, she said, "it is a two-year agreement for very specific agricultural products, for example doubling China's import of soybeans."

It is widely speculated the politically charged agreement will be renegotiated in its second phase in late November this year – not likely a mere coincidence shortly after the U.S. Presidential election on November 3rd. As well, the impact of COVID-19 on China's economy may play into China's not fulfilling its procurement commitments, potentially creating more uncertainty in trade relations between the two countries – and globally.

By April 2019, world trade had its steepest decline since the global financial crisis in 2009. COVID-19 was still a year away from being declared a global pandemic by the World Health Organization, but by December the U.S. had blocked the appointment of appellate judges at the WTO, a move seen as a further attack on China (specifically its UN status as a developing nation) and an escalation of President Trump's foreign policy.

The World Bank's Economic Prospects for 2020 published this past June is a baseline forecast (assuming the pandemic does not have a protracted life) that envisions a 5.2 % contraction in global GDP this year – the deepest global recession in 80 years. The outlook for Canada's trading partners is similarly bleak, with real GDP declines for 2020 of 7.7 % in the U.S.; 6.8 % in Japan; 4.9 % in China, and 5.3% in East Asia and Pacific – and overall world trade volumes down by 15.3 %. Here at home, Export Development Canada's trade confidence index, also released in June, hit its lowest point on record, plunging 19 % from 69.3 to 56.0.

EDC Principal Economist Ross Prusakowski told *Maritime Magazine* that Canada saw an "historic decline in terms of Canadian export activity" in the first

régler la guerre des tarifs douaniers qui faisait rage entre les deux nations depuis la mi-2018. «Comme il y a des choses que nous n'avons pas en place avec la Chine, les États-Unis ont un avantage sur le Canada en termes de prévisibilité et de certitude à l'égard des obstacles non tarifaires», précise M^{me} Sun.

Pour les expéditeurs canadiens, on peut penser à des obstacles non tarifaires sous formes de critères phytosanitaires et d'exigences de licences et de certificats pour les produits agricoles. L'interdiction chinoise du canola canadien, ostensiblement liée aux suites données par le Canada à une demande américaine d'extradition de la dirigeante de la société chinoise Huawei Meng Wanzhou en décembre 2018, a été imposée en mars 2019 au motif non prouvé de la présence d'impuretés. «Nous n'avons vu aucune indication que les préoccupations de la Chine sont légitimes, dit le porte-parole du Conseil canadien du canola Brian Innes. Les exportations de graines de canola vers la Chine ont baissé de 1,9 milliard de dollars en 2019 par rapport à 2018. Les revenus des agriculteurs canadiens pour la vente de canola ont baissé de 700 millions de dollars.»

Les deux accords commerciaux bilatéraux des États-Unis sont partiels et sectoriels, «ce qui n'est normalement pas admis selon les règles de l'Organisation mondiale du commerce», selon M^{me} Sun. Les règles sont contournées en les appelant des ententes de «phase 1» dans le cadre d'un accord global à conclure ultérieurement. «Les États-Unis et le Japon auront encore à négocier, dit-elle. Il reste de nombreuses dispositions qui ne sont pas en place, par exemple pour le poisson et les fruits de mer. Dans ces domaines, le Canada exporte déjà davantage que les États-Unis, et il n'y a pas de réduction de tarifs douaniers qui avantagerait les États-Unis.» Quant à l'accord entre les États-Unis et la Chine, «il s'agit d'une entente de deux ans pour des produits agricoles très précis, prévoyant par exemple de doubler les importations chinoises de soja».

On s'attend largement à ce que l'accord à forte saveur politique sera renégocié dans sa deuxième phase à la fin novembre cette année, soit – sans doute pas par hasard – après l'élection présidentielle américaine du 3 novembre. Par ailleurs, les répercussions de la COVID-19 sur l'économie chinoise pourraient servir de prétexte à la Chine pour ne pas honorer ses engagements d'achats. Voilà qui créerait encore de l'incertitude dans les relations commerciales entre les deux pays et à l'échelle mondiale.

En avril 2019, le commerce mondial avait connu son plus fort recul depuis la crise financière de 2009. Nous étions encore à un an avant que l'Organisation mondiale de la santé ne reconnaisse la pandémie mondiale de COVID-19. En décembre, les États-Unis avaient bloqué la nomination de juges d'appel à l'OMC, ce qui avait été largement perçu comme une nouvelle attaque contre la Chine (en particulier son statut de pays en développement à l'ONU) et un raidissement de la politique étrangère du président Trump.

Le rapport de la Banque mondiale sur les perspectives économiques mondiales publié en juin dernier présente des prévisions de référence (supposant que la pandémie ne se prolonge pas) selon lesquelles le PIB mondial reculerait de 5,2 % cette année. Ce serait la plus grande récession mondiale en 80 ans. Les perspectives des partenaires commerciaux du Canada sont tout aussi sombres, avec des déclinés du PIB réel en 2020 de 7,7 % aux États-Unis, de 6,8 % au Japon, de 4,9 % en Chine et



©MIKE ENERIO

Bustling Singapore, a leading world port, is a fast-rising financial centre in Asia as Hong Kong suffers from current geo-political tensions with China.

Singapour, qui bourdonne d'activité et dont le port est un des plus importants du monde, est un centre financier asiatique en plein essor à l'heure où Hong Kong souffre de tensions géopolitiques avec la Chine.

de 5,3 % dans l'Asie de l'Est et le Pacifique. Les volumes globaux du commerce mondial baisseraient de 15,3 %. Ici au pays, l'indice de confiance commerciale d'Exportation et développement Canada (EDC), également publié en juin, a plongé à son plus bas niveau de tous les temps, perdant 19 % en passant de 69,3 à 56,0.

L'économiste principal d'EDC Ross Prusakowski a dit au *Maritime Magazine* que le Canada avait connu «une baisse historique de son activité à l'exportation» dans les quatre premiers mois de 2020. «Les exportations canadiennes ont chuté de 20 % en avril, a-t-il dit. Une baisse était prévue étant donné le confinement et les mesures de distanciation sociale, mais il reste que son ampleur a été un choc. Nous avons également vu un fléchissement de la croissance du commerce mondial en raison de l'incertitude dans la structure du commerce mondial et de tensions entre les États-Unis et la Chine. Il est difficile de distinguer les répercussions de la COVID.»

Les ports de la côte ouest du Canada ont exporté davantage de céréales, après que les chemins de fer CN et CP eurent déplacé des volumes records de céréales au dernier trimestre de 2019. Les retards causés par les barrages des Autochtones au début de 2020 ont été suivis de fortes reprises. M. Prusakowski estime que les ventes de céréales canadiennes profitent peut-être de facteurs autres que le PTPGP sur le marché mondial. Par exemple,

four months of 2020. “Canadian exports fell by 20% in April,” he said. “This was expected given the lockdown and social distancing measures, but it was still a shocking number,” he said. “We’ve also seen slower global trade growth given the uncertainty around the global trade architecture, and tensions between the U.S. and China, so it’s hard to separate out [the impact] from COVID for different reasons.”

Canada’s west coast ports saw high volumes of grain exports as both CN and CP railways set records for grain movements in the last quarter of 2019. Backlogs created from blockades by First Nations in the first part of 2020 also had strong recoveries. Mr. Prusakowski suggested Canadian grain sales could be benefitting from non-CPTPP factors in the world market. For example, “because of Russia’s actions to limit their exports of wheat, there may be some constraints in the global marketplace that could benefit Canadian wheat exports,” he said.

“Under CPTPP, agriculture and aquaculture have been the biggest beneficiaries,” said Mr. Prusakowski, but he also noted a large rise in live fish to China, from \$3.2 million in 2018 to \$8 million in 2019. “It’s

probably related to some of the trade action China has taken against the U.S.," he said, "whereas in Japan live fish was up from \$3.5 million in 2018 to \$3.9 million in 2019." For all seafood into China, Canada reached about \$167 million last year "a bit down from 2018 but up significantly from 2017 at \$136 million," he said.

Growth potential for Canadian seafood

Brendan Harnett is CEO of Flying Fresh Air Freight (FFAF), a Vancouver-based company that sends live and fresh Canadian seafood from both the Atlantic and Pacific coasts to Asian as well as European markets. His business has been ravaged by COVID-19. As the leading shipper of Canadian seafood exports, FFAF flies annually about 20,000 tonnes of lobsters, farmed salmon, Dungeness crab, geoduck, oysters, herring roe and halibut, to Beijing, Guangzhou, Shanghai, Seoul, and Tokyo.

Mr. Harnett watched the markets collapse like dominoes as the virus spread. "The biggest market in Asia is China, and the combination of the rest of Asia is substantial," he said. "As soon as COVID hit China, it destroyed about 50% of our business. Then restaurants shut down as infections moved to other countries." After a rough first quarter this year, recovery started in April and "then it went like on steroids in May – we had a record May," he said.

Mr. Harnett sees growth opportunities for Canadian seafood in other Asian markets, particularly Indonesia, Malaysia, and Vietnam, which "are also purchasing B.C. blueberries and cherries." But despite his company's rapid post-COVID recovery, he is still fearful that another wave could happen at any moment. "COVID turned up again on June 13th in Beijing and all of a sudden we had seafood cancelling," he said. "At this point, we don't know if there's going to be short-term or long-term negative effect." Indeed, on June 16th Agriculture & Agri-Food Canada informed Canadian exporters that border officials in China were testing certain incoming products for COVID-19, although Canadian government scientists say there is currently no scientific evidence that food or food packaging is likely to transmit the virus.

Oil export/commodity prospects in Asia

In Canada's energy sector, the bulk of Canadian petroleum exports goes to the U.S., with about 96 % moving by pipeline or rail tankers, while a small fraction occasionally gets transloaded at U.S. ports and shipped to overseas markets. The Trans Mountain Pipeline expansion, purchased by the federal government from Kinder Morgan Canada last year after the company abandoned the project over prolonged environmental challenges, is expected to be completed in early 2022. Delivering Alberta crude oil to the Port of Vancouver, the project's increased volumes are estimated to provide over \$73 billion in revenues over 20 years to the industry, and additional royalties and taxes to provincial and federal governments of nearly \$47 billion.

dit-il, «comme la Russie a agi pour limiter ses exportations de blé, il peut y avoir eu des contraintes sur le marché mondial dont profiteraient les exportations de blé canadien».

Selon M. Prusakowski, «l'agriculture et l'aquaculture sont les plus grands bénéficiaires du PTPGP». Il constate aussi une forte hausse des exportations de poisson vivant vers la Chine, de 3,2 millions de dollars en 2018 à 8 millions en 2019. «Il y a probablement un lien avec certaines des mesures commerciales que la Chine a prises à l'encontre des États-Unis. Au Japon, le poisson vivant est passé de 3,5 millions de dollars en 2018 à 3,9 millions en 2019.» Pour les exportations de fruits de mer en Chine, le Canada a atteint environ 167 millions de dollars l'année passée, «un peu moins qu'en 2018, mais sensiblement plus que les 136 millions de dollars de 2017».

Potentiel de croissance pour les exportations canadiennes de poisson et fruits de mer

Brendan Harnett est PDG de l'entreprise de Vancouver Flying Fresh Air Freight (FFAF), qui envoie du poisson et des fruits de mer canadiens vivants et frais depuis les côtes de l'Atlantique et du Pacifique vers les marchés asiatiques et européens. Ses activités ont été frappées de plein fouet par la COVID-19. En tant que premier expéditeur d'exportations canadiennes de fruits de mer, FFAF envoie quelque 20 000 tonnes par année de homards, de saumons d'élevage, de crabes dormeurs, de panopes, d'huîtres, de rogue de hareng et de flétans, par avion, à Pékin, Canton, Shanghai, Séoul et Tokyo.

M. Harnett a vu les marchés tomber comme des dominos à mesure que le virus se répandait. «Le plus grand marché d'Asie est la Chine, et l'ensemble du reste de l'Asie est un marché important, dit-il. Dès que la COVID a touché la Chine, elle a anéanti environ la moitié de notre activité. Ensuite, les restaurants ont été fermés et le virus a rejoint d'autres pays.» Après un premier trimestre 2020 éprouvant, la reprise a commencé en avril, puis a véritablement décollé en mai, jusqu'à établir un nouveau record pour le mois.

M. Harnett voit des possibilités de croissance pour les fruits de mer canadiens dans d'autres marchés asiatiques, en particulier l'Indonésie, la Malaisie et le Vietnam – «qui achètent aussi des bleuets et des cerises de Colombie-Britannique». Malgré la relance rapide de son entreprise après la COVID, il craint qu'une deuxième vague puisse survenir à tout moment. «La COVID est réapparue à Pékin le 13 juin, et nous avons subitement eu des annulations de commandes de fruits de mer, dit-il. Aujourd'hui, nous ne savons pas s'il va y avoir un effet négatif à court terme ou à long terme.» De fait le 16 juin, Agriculture et Agroalimentaire Canada a indiqué aux exportateurs canadiens que les autorités douanières chinoises testaient les produits importés pour la COVID-19. Les scientifiques du gouvernement canadien affirment toutefois qu'il n'y a actuellement aucune indication que les aliments ou les emballages alimentaires sont susceptibles de transmettre le virus.

Perspectives du pétrole et autres produits de base en Asie

Dans le secteur canadien de l'énergie, la plus grande part des exportations de pétrole part aux États-Unis, dont 96 % par pipeline ou par wagon-citerne. À l'occasion, une fraction est transbordée dans des ports américains et expédiée vers des marchés outre-mer. L'expansion du pipeline Trans Mountain, que le gouvernement fédéral a racheté de Kinder Morgan Canada l'an

dernier, devrait être terminée au début de 2022. Kinder Morgan a abandonné le projet en raison de contestations environnementales qui se prolongeaient. Selon les prévisions, les volumes accrus que permettra le projet rapporteront plus de 73 milliards de dollars de revenus sur 20 ans pour l'industrie, et presque 47 milliards de dollars de redevances et taxes pour les gouvernements, au fédéral et au provincial.

Selon M. Prusakowski, les exportations de pétrole par le Port de Vancouver représentaient en 2019 0,26 million de barils par jour, «un peu moins que les 0,28 de 2018». Fotios Katsoulas, analyste principal, vrac liquide maritime et commerce auprès de la firme IHS Market, a dit au *Maritime Magazine* que les exportations par la mer depuis la côte ouest du Canada vers l'Extrême-Orient et l'Asie du Sud-Est ont augmenté fortement en mai dernier. Il précisait qu'il s'agissait des premières expéditions depuis la fin 2019. Les faibles prix pétroliers et les coûts sensiblement réduits du transport ont fait que les types de pétrole canadiens ont gagné la faveur de certains acheteurs asiatiques. Les volumes expédiés en Chine sont toutefois toujours considérés comme étant insignifiants. M. Katsoulas ajoute néanmoins que «comme la demande chinoise reste le moteur principal des flux commerciaux de pétrole brut, nous pourrions voir davantage d'expéditions semblables dans les mois à venir».

Les exportations canadiennes de charbon vers l'Asie devraient rester fortes malgré les appels de l'UE, du FMI et de l'ONU à profiter de la reprise économique post-COVID-19 pour accélérer la transition vers une énergie propre, selon le bulletin *Asia Watch* de juin de la FAPC. «Des pays de toute la région Asie-Pacifique comptent sur une demande renouvelée de charbon pour stimuler la croissance économique et l'emploi tandis que leurs économies récupèrent après les confinements dus à la COVID-19», peut-on y lire. Il indique aussi que la part de l'Asie de la consommation mondiale de charbon devrait augmenter jusqu'en 2030. Pranay Shukla, analyste principal, produits en vrac, pour le service de renseignements Commodities as Sea d'IHS Market, a ainsi présenté la situation au *Maritime Magazine*: «Dans les cinq premiers mois de 2020, les expéditions totales de charbon depuis la côte ouest du Canada étaient de 21,6 Mt, en hausse de 1,8 Mt en un an. Les expéditions depuis le Port de Vancouver s'élevaient à 16,6 Mt, en hausse de 0,9 Mt sur un an, et une augmentation semblable a été constatée au départ de Prince Rupert, où les expéditions faisaient 5 Mt, en hausse de 1 Mt sur un an.»

L'optimisme du ministre du Commerce de la Colombie-Britannique

George Chow, ministre d'État au Commerce de la Colombie-Britannique, est optimiste quant

Mr. Prusakowski said oil exports through the Port of Vancouver in 2019 amounted to 0.26 million bpd, “a slight decrease from 0.28 in 2018.” IHS Market Principal Analyst, Liquid Bulk Marine and Trade, Fotios Katsoulas, told *Maritime Magazine* that seaborne exports from West Coast Canada to the Far East and South East Asia increased sharply this past May, “the first cargoes loaded since late 2019.” He noted that “low oil prices ... supported by much lower cost of transport” made Canadian oil grades “more popular with some Asian buyers,” although the volumes shipped to China were still considered insignificant. However, Mr. Katsoulas added that because “China’s appetite for crude oil remains the major driver for crude oil trade flows, we could see more similar shipments in coming months.”

Canadian coal exports to Asia are expected to remain strong despite “calls by the EU, IMF, and the UN to use the COVID-19 economic recovery to boost the transition to clean power,” according to APFC’s *Asia Watch* newsletter in June. “Countries across the Asia Pacific are banking on a renewed demand for coal to boost economic growth and employment as their economies recover from COVID-19 lockdowns,” it reported. It also noted that Asia’s share of global coal consumption was forecast to rise until 2030. Pranay Shukla, Principal Bulk Commodities Analyst for IHS Market’s Commodities as Sea intelligence service advised *Maritime Magazine*: “During the first five months of 2020,” total coal shipments from West Coast Canada were calculated at 21.6mt, up 1.8mt y-o-y.

Shipments from the Port of Vancouver totaled 16.6mt, up 0.9mt y-o-y, and a similar surge was also witnessed from Prince Rupert where shipments totaled at 5mt, up 1mt y-o-y.

Bullish view of BC Trade Minister

George Chow, British Columbia’s Minister of State for Trade, is keen on trading



George Chow, BC Minister of State for Trade, plans an expansion of trade offices in the Asia-Pacific region.

George Chow, ministre d'État au Commerce de la Colombie-Britannique, prévoit davantage de bureaux commerciaux dans la région Asie-Pacifique.

©DR

with Asia Pacific countries. In an interview in late June, Mr. Chow said his government saw a lot of opportunities in the Trans-Pacific Partnership and was planning to expand its trade offices network in the region. “We are in the Pacific, so the Pacific is naturally our focus” he said.

British Columbia already has offices in Tokyo and in this regard Mr. Chow remarked: “Japan is the locomotive of the CPTPP.” The province also has offices in Singapore as well as in Manila and Jakarta (although Indonesia is not yet a CPTPP member).

Mr. Chow is particularly interested in Vietnam, the Philippines and Indonesia with their “growing economies and young populations – and of course Malaysia,” which is a partner in LNG Canada’s plant currently under construction at the Port of Kitimat in B.C. “In Vietnam, we’re going to be using the [federal] Trade Commissioner’s office and working closely with the federal government “because they have a good network.”

“With COVID-19 everyone is looking inward. I think there is great opportunity to expand trade,” said Mr. Chow. “Can we afford not to trade with each other in a fair and open manner? That’s what we should be focusing on.” **M**

au commerce avec les pays de la région Asie-Pacifique. En entrevue à la fin juin, M. Chow affirmait que son gouvernement percevait beaucoup de possibilités avec le Partenariat transpacifique. Il prévoit étendre son réseau de bureaux commerciaux dans la région. «Nous sommes dans le Pacifique, donc le Pacifique est naturellement notre priorité», dit-il.

La Colombie-Britannique a déjà des bureaux à Tokyo. M. Chow affirme d’ailleurs que «le Japon est la locomotive du PTPGP». La province a aussi des bureaux à Singapour, ainsi qu’à Manille et à Jakarta (même si l’Indonésie n’est pas encore membre du PTPGP).

M. Chow s’intéresse tout spécialement au Vietnam, aux Philippines et à l’Indonésie, avec «leurs économies en plein essor et leur population jeune – et bien sûr la Malaisie», qui est partenaire dans les installations de LNG Canada en construction au Port de Kitimat, en Colombie-Britannique. «Au Vietnam, dit-il, nous ferons appel au Service des délégués commerciaux (fédéral) et coopérerons étroitement avec le gouvernement fédéral parce qu’ils ont un bon réseau.»

De conclure M. Chow: «Avec la COVID-19, tout le monde réfléchit. Je crois qu’il y a une excellente possibilité d’accroître le commerce. Est-ce que nous pourrions nous permettre de ne pas faire du commerce entre nous de façon équitable et ouverte? Voilà ce qui devrait être notre priorité.» **M**

Picturesque Hanoi, capital of Vietnam which has attracted growing favor in recent years among emerging nations in Asia for shippers and foreign investors because of its dynamic, open economy.

La pittoresque Hanoï, capitale du Vietnam. Ces dernières années, parmi les nations d’Asie en développement, le Vietnam a vu sa cote grimper auprès des transporteurs maritimes et des investisseurs étrangers, grâce à son économie dynamique et ouverte.



JOURNAL

Le CSEM publie une vidéo éducative sur la norme S-102 de l'OHI relative aux produits bathymétriques de surface

Le Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM), un centre de formation de pilotes maritimes et de développement de procédures portuaires de classe mondiale, annonçait la diffusion d'une vidéo d'information sur la nouvelle norme S-102, relative aux produits bathymétriques de surface.

Dans la vidéo, le capitaine Pascal Rhéaume, pilote et codirecteur du comité électronique de la Corporation

des pilotes du Bas-Saint-Laurent, partie prenante au projet, présente les résultats des avancées réalisées sur le développement de la norme S-102. Il fait un bref historique des cartes de navigation et explique comment la technologie a permis à ces cartes d'évoluer en parallèle avec l'industrie maritime dans son ensemble. Le capitaine Rhéaume souligne les avantages inédits de ces nouvelles normes et la façon dont elles peuvent

The MSRC Releases Instructional Video on the IHO standard S-102 Bathymetric Surface Product

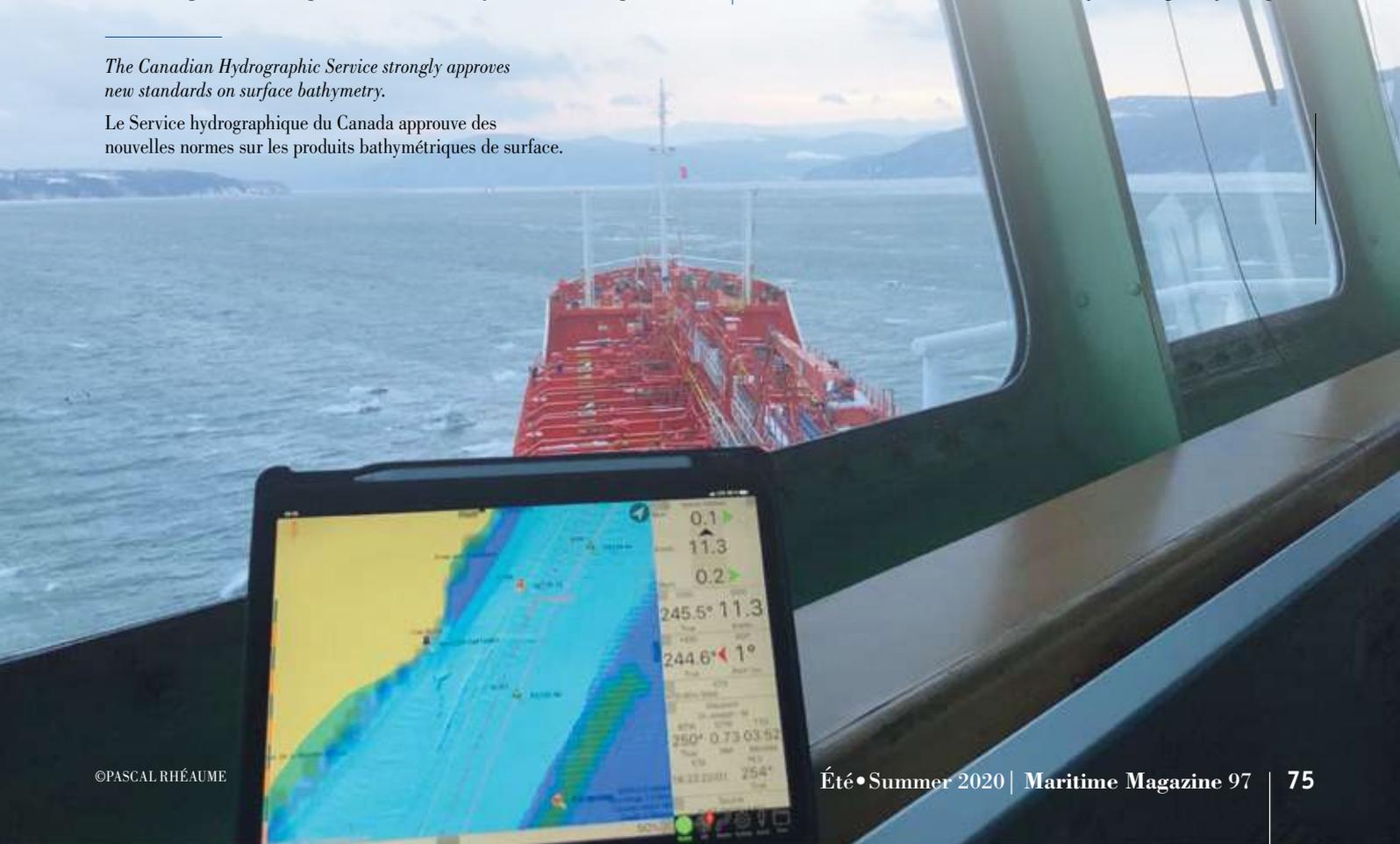
The Maritime Simulation and Resource Centre (MSRC), a world-class pilot simulation training and port feasibility studies facility, announced the release of an informational video on the new S-102 standards on surface bathymetry products.

In the video, Captain Pascal Rhéaume, pilot and member of the technical committee for the Corporation of Lower St-Lawrence

Pilots, an active stakeholder involved in the project, introduces the progress made on the development of the S-102 standards. He presents a brief history of navigational charts and explains how technology has allowed these charts to evolve concurrently with the maritime industry as a whole. Captain Rhéaume highlights the groundbreaking benefits of these new standards and how they can greatly improve

The Canadian Hydrographic Service strongly approves new standards on surface bathymetry.

Le Service hydrographique du Canada approuve des nouvelles normes sur les produits bathymétriques de surface.



navigational safety for all seafarers across the globe.

As mentioned in a previous joint press release on November 5, 2019, the Canadian Hydrographic Service (CHS) wishes to promote the implementation of the new S-100 standards to provide mariners with access to additional information (bathymetry, surfa-

ce currents and water levels) and greater versatility in the display of these data. CHS took advantage of World Hydrography Day to present the work conducted in relation to the S-102 standards and to broadcast Captain Rhéaume's video – <https://sim-pilot.com/en/photo-gallery/> 

grandement améliorer la sécurité de la navigation pour tous les marins du monde entier.

Comme l'indiquait un précédent communiqué de presse commun du 5 novembre 2019, le Service hydrographique du Canada (SHC) souhaite promouvoir la mise en œuvre des nouvelles normes S-100 afin de permettre aux marins d'accéder à des informations

supplémentaires (bathymétrie, courants de surface et niveaux d'eau) et à une plus grande polyvalence dans l'affichage de ces données. Le SHC a profité de la Journée mondiale de l'hydrographie pour présenter les travaux effectués en relation avec la norme S-102 et diffuser la vidéo du capitaine Rhéaume – <https://sim-pilot.com/photos-video/> 

Many vessels not complying with whale protection slowdown orders

According to Oceana Canada, during a recent week 72 percent of vessels were observed exceeding a voluntary 10 knot slowdown through the Cabot Strait, a key passage for endangered North Atlantic right whales as they migrate into the Gulf of St. Lawrence in search of food. The highest observed speed – 21.1 knots – was a Canadian cargo ship.

Oceana Canada used data from Global Fishing Watch collected between May 19 and 25, 2020, within the context of ongoing analysis of vessel speeds in a voluntary slowdown zone in the Cabot Strait. Part of the largest international advocacy group dedicated to ocean conservation, Ottawa-based Oceana Canada was established in 2015.

North Atlantic right whales are one of the world's most endangered whales, with only around 400 left. Studies have found that slowing ship speeds to 10 knots or less in areas where these whales may be encountered can reduce the lethality of a collision by 86 percent.

Transport Canada uses several measures to try to protect right whales from

ship strikes, including a combination of mandatory season-long and temporary slowdown zones. In February, Transport Canada announced a voluntary speed limit in the Cabot Strait of 10 knots for vessels that are 13 metres and longer that would take effect from April 28 to June 15 and again from October 1 to November 15, 2020.

The main route into the Gulf of St. Lawrence for right whales is the Cabot Strait. Right whales were first spotted this year in the western Gulf of St. Lawrence on May 3.

Oceana Canada has been sharing weekly reports of the exceptionally high level of non-compliance with the voluntary measures with Transport Canada, urging that they be made mandatory.

Research has also shown that pregnant females and mothers with calves may be more susceptible to ship strikes, as they spend more time resting at the surface. One newborn calf has already been struck this winter in U.S. waters and is presumed to be dead.

De nombreux navires ne respectent pas le ralentissement demandé pour protéger les baleines

Oceana Canada rapporte qu'au cours d'une semaine récente, 72 % des navires ne respectaient pas le ralentissement volontaire à 10 nœuds dans le détroit de Cabot. Le détroit est un passage essentiel pour les baleines noires de l'Atlantique Nord, une espèce menacée, lorsqu'elles migrent vers le golfe du Saint-Laurent à la recherche de nourriture. La vitesse la plus élevée observée, soit 21,1 nœuds, était celle d'un cargo canadien.

Oceana Canada a utilisé les données de la plateforme Global Fishing Watch recueillies du 19 au 25 mai 2020 dans le cadre d'une analyse continue sur la vitesse des navires dans une zone de ralentissement volontaire dans le détroit de Cabot. Oceana Canada, fondée en 2015 et établie à Ottawa, fait partie de la plus grande organisation internationale vouée à la conservation des océans.

Les baleines noires de l'Atlantique Nord sont une des espèces de baleines les plus menacées. Il n'en reste qu'environ 400. Des études ont démontré que le fait de ralentir les navires à 10 nœuds dans les secteurs où ces baleines

la létalité d'une collision de 86 %.

Transports Canada utilise plusieurs mesures pour protéger les baleines des collisions avec les navires, y compris la désignation de zones de ralentissement obligatoire, certaines en vigueur toute la saison, et d'autres, de façon temporaire. En février, Transports Canada a annoncé une limite de vitesse volontaire de 10 nœuds dans le détroit de Cabot pour les navires de 13 mètres et plus, en vigueur du 28 avril au 15 juin puis du 1^{er} octobre au 15 novembre.

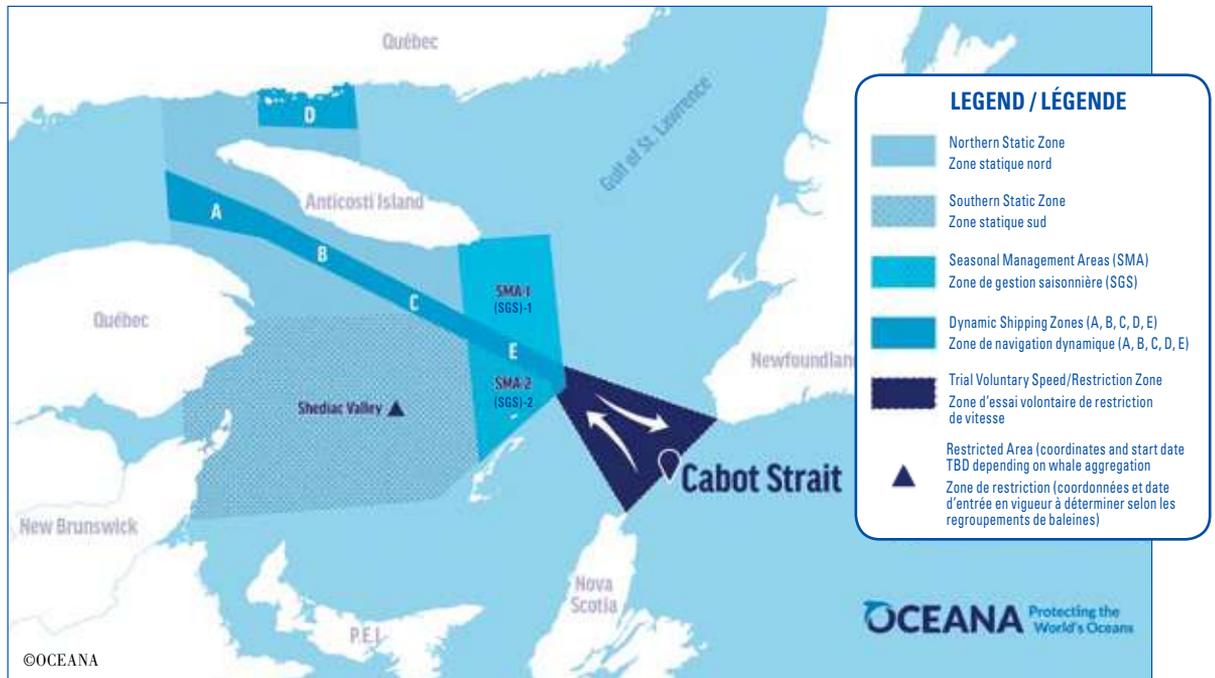
Le détroit de Cabot est la principale voie d'entrée pour les baleines noires dans le golfe du Saint-Laurent. Cette année, des baleines noires ont été aperçues pour la première fois dans l'ouest du golfe du Saint-Laurent le 3 mai dernier.

Oceana Canada transmet des rapports hebdomadaires à Transports Canada signalant le niveau exceptionnellement élevé de non-conformité aux mesures volontaires. L'organisme presse le ministère de rendre les mesures obligatoires.

Au moins 10 baleines noires ont été tuées l'an dernier, contre à peine 7 naissances durant l'hiver. Entre 2017 et

During a recent week, 72% of vessels were observed to be exceeding the voluntary slow-down of 10 knots through the Cabot Strait.

De récentes observations au cours d'une semaine ont constaté que 72 % des navires dépassaient le ralentissement volontaire à 10 nœuds dans le détroit de Cabot.



2019, 22 baleines sont mortes en eaux canadiennes.

«Nous devons tout faire en notre pouvoir afin de protéger toutes les baleines noires et prévenir l'extinction de cette espèce, soutient M^{me} Elmslie. Les navires ne respectent pas la limite volontaire de vitesse dans le détroit de Cabot. C'est pourquoi cette mesure doit être rendue obligatoire – avant qu'il ne soit trop tard. Chaque mort rapproche l'espèce de son extinction.»

L'analyse d'Oceana Canada a été effectuée à l'aide de données provenant de Global Fishing Watch, un outil développé par Oceana en partenariat avec Google and Skytruth. Il utilise l'apprentissage machine pour interpréter les données du suivi des navires, comme celles du Système d'identification automatique (SIA), afin de surveiller la vitesse et la position des navires dans les zones de conservation des baleines noires de l'Atlantique Nord. **M**

At least 10 right whales were killed last year and only seven calves were born over the winter. There were 22 deaths in Canadian waters between 2017 and 2019.

“We must do everything we can to protect all right whales and prevent the extinction of this species”, said Kim Elmslie. “Vessels are not complying with the voluntary slowdown in the Cabot Strait; therefore, it must be made mandatory – before it is too late. Each

death pushes right whales closer to extinction.”

Oceana Canada's analysis used data from Global Fishing Watch, a tool developed by Oceana in partnership with Google and Skytruth, which uses machine learning to interpret data from various ship tracking sources, like the Automatic Identification System (AIS), to monitor ship speed and positions in North Atlantic right whale conservation areas. **M**

Des organismes de l'ONU soulignent la dépendance mondiale au transport maritime

Le monde dépend des transports maritimes, de sorte qu'il est plus important que jamais de maintenir les navires en mouvement, de garder les ports ouverts, d'assurer la fluidité du commerce transfrontalier et de faciliter les changements d'équipages des navires. C'est le message sur lequel les entités maritime et commerciale des Nations Unies ont insisté

récemment dans une déclaration commune. La déclaration commune est signée par Kitack Lim, secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI), et Mukhisa Kituyi, secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

Quelque 2 millions de gens de mer participent à l'exploita-

UN agencies underline world dependence on maritime transport

The world's reliance on maritime transport makes it more important than ever to keep ships moving, ports open and cross-border trade flowing, and to support ship crew changeovers, the United Nations maritime and trade entities stressed in a recent joint statement. It was signed by Kitack Lim, Secretary-

General of the International Maritime Organization (IMO) and Mukhisa Kituyi, Secretary-General, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).

Maritime transport is dependent on the 2 million seafarers who operate the world's merchant ships, which carry more than 80% of global trade



© HAPAG-LLOYD

UNCTAD and the IMO have stressed the importance of facilitating crew changes in the maritime transport sector.

La CNUCED et l'OMI ont insisté sur l'importance de faciliter les changements d'équipages dans le secteur du transport maritime.

by volume. Sea transport moves the world's food, energy and raw materials, as well as manufactured goods and components, and is vital to sustainable development and prosperity.

The International Maritime Organization (IMO), which regulates shipping, and the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), which tracks world trade, reiterated calls for Governments to promote crew well-being by allowing crew changes and ensuring seafarers and other maritime personnel have access to documentation and travel options so that they can return home safely.

It was estimated that starting in mid-June 2020, as many as 300,000 seafarers a month would require international flights to enable ships' crew changeover - about half will travel home by aircraft for repatriation while the other half will join ships, and 70,000 cruise ship staff are waiting for their repatriation. This process is currently hampered by travel

restrictions imposed due to the COVID-19 pandemic. But, to comply with international safety and employment regulations, and also for humanitarian reasons, crew changes cannot be postponed indefinitely. Access to medical care for sick or injured crew and to medical prescriptions must also be provided.

IMO and UNCTAD also reaffirmed the urgent need for "key worker" designation for seafarers, marine personnel, fishing vessel personnel, offshore energy sector personnel, and service personnel at ports. Governments and relevant national and local authorities must recognize that these workers provide essential services, regardless of their nationality and should exempt them from travel restrictions when in their jurisdiction. "Such designation will ensure that the trade in essential goods, including medical supplies and food, is not hampered by the pandemic and the associated containment measures," the joint statement said. **M**

tion des navires marchands dans le monde. Plus de 80 % du volume du commerce mondial est transporté par navire. Les transports maritimes acheminent de la nourriture, des sources d'énergie et des matières premières dans le monde entier, ainsi que des produits manufacturés et des composants. Ils jouent un rôle clé dans le développement durable et la prospérité.

L'Organisation maritime internationale (OMI), qui réglemente les transports maritimes, et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) demandent aux gouvernements d'assurer le bien-être des gens de mer en permettant les changements d'équipages et en garantissant l'accès, pour les marins et le personnel maritime, à la documentation et aux options de déplacement nécessaires pour leur permettre de rentrer chez eux en toute sécurité.

On estime qu'à compter de la mi-juin 2020, chaque mois, environ 300 000 gens de mer devront prendre des vols internationaux pour permettre les changements d'équipages des navires. De ce nombre, la moitié doit rentrer à la maison par avion, tandis que l'autre moitié doit embarquer à bord de navires. De plus, environ 70 000 membres d'équipages de navires de croisière attendent d'être rapatriés. Ce processus

est présentement entravé par les restrictions de voyage imposées en raison de la pandémie de COVID-19. Cependant, pour des raisons humanitaires et vu la nécessité de se conformer aux règlements internationaux en matière de sécurité et d'emploi, les relèves d'équipage ne peuvent être reportées indéfiniment. Un accès aux soins médicaux pour les membres d'équipage malades ou blessés et aux prescriptions médicales doit également être assuré.

L'OMI et la CNUCED ont également réaffirmé qu'il est urgent et nécessaire de désigner à titre de «travailleurs-clés» les marins, le personnel maritime, le personnel des navires de pêche, le personnel du secteur énergétique extracôtier et le personnel des prestataires de services dans les ports. Les gouvernements et les autorités nationales et locales compétentes doivent reconnaître que ces travailleurs, quelle que soit leur nationalité, fournissent des services essentiels et les exempter des restrictions aux déplacements lorsqu'ils se trouvent sur leur territoire. «Cette désignation garantira que l'approvisionnement en biens essentiels, y compris les fournitures médicales et les denrées alimentaires, ne soit pas entravé par la pandémie et les restrictions qui y sont associées», indique la déclaration commune.

M

Gulf Stream Marine de LOGISTEC étend son empreinte

Gulf Stream Marine (GSM), qui fait partie du réseau de terminaux de LOGISTEC Corporation aux États-Unis, a annoncé qu'elle étendra son empreinte avec deux terminaux supplémentaires, à savoir le terminal Care au Port de Houston au Texas et le Port de Pascagoula au Mississippi, par le biais d'une acquisition d'actifs auprès de Coastal Cargo of Texas Inc. et Gulf Coast Storage Inc., respectivement. L'acquisition devrait être conclue d'ici la fin du mois.

GSM est heureux d'élargir sa relation avec le Port de Houston et se réjouit de son nouveau partenariat avec le Port de Pascagoula. Ces deux terminaux maritimes stratégiquement situés compléteront le réseau croissant de GSM dans le golfe des États-Unis.

GSM est désormais actif dans dix terminaux dans trois États de la côte du Golfe.

Ces sociétés ont une longue histoire dans le golfe des États-Unis et, comme GSM, ont acquis une solide réputation en matière d'expertise en arrimage et en manutention de marchandises. Le terminal Care à Houston (photo) est une installation de 30 acres dédiée à la manutention de produits sidérurgiques, de cargaisons en vrac ainsi que de cargaisons de projet. Le terminal de Pascagoula fournit des services aux clients du bois d'œuvre et du fret de projet et peut accueillir d'autres cargaisons.

LOGISTEC, basée à Montréal, a acquis les 10 terminaux GSM dans cinq ports en mars 2018. 

LOGISTEC's Gulf Stream Marine expanding footprint

Gulf Stream Marine, part of the LOGISTEC Corporation network of terminals in the United States, announced that it will be expanding its footprint with two additional terminals, namely the Care terminal at the Port of Houston in Texas and the Port of Pascagoula in Mississippi, through an asset acquisition from Coastal Cargo of Texas Inc. and Gulf Coast Storage Inc., respectively. The acquisition is expected to close by month-end.

GSM is pleased to expand its relationship with the Port of Houston and is looking forward to its new partnership with the Port of Pascagoula. These two strategically located marine terminals will

complement GSM's growing network throughout the U.S. Gulf, now operating in ten terminals in three Gulf Coast States.

These operations have a long history in the U.S. Gulf and, like GSM, have built a strong reputation in stevedoring and cargo handling expertise. The Care terminal in Houston (pictured) is a 30-acre facility focused on handling steel products, bulk cargoes as well as project cargoes. The terminal in Pascagoula provides services to lumber and project cargo customers and has the potential to accommodate other cargoes.

Montreal-based LOGISTEC acquired GSM's 10 terminals in five ports in March 2018. 

Gulf Stream Marine is developing a new partnership with the Port of Pascagoula.

Gulf Stream Marine forme un nouveau partenariat avec le port de Pascagoula.



© GSM



© GSM

The Care Terminal in Houston handles steel, bulk and project cargoes.

Le terminal Care, à Houston, traite de l'acier, du vrac et des cargaisons spéciales.

ANNONCEURS



ADVERTISERS

CHAMBER OF SHIPPING https://shippingmatters.ca/	67	PORT OF ANTWERP PORT D'ANVERS http://www.portofantwerp.com	18
CLSLP - CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS CPBSL - CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT http://cpbsl.ca Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière		PORT OF JOHNSTOWN http://www.portofjohnstown.com/	49
CSL - CANADA STEAMSHIP LINES https://www.cslships.com/en/canada-steamship-lines	1	PORT OF MONTREAL PORT DE MONTRÉAL https://www.port-montreal.com	31
FEDNAV https://fednav.com	33	PORT OF SEPT-ÎLES PORT DE SEPT-ÎLES http://www.portsi.com	37
FONDATION DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC https://fondationimq.ca/	59	PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES https://www.porttr.com	43
GROUPE DESGAGNÉS http://www.groupe-desgagnes.com Inside Front Cover / Couverture intérieure avant		PORT OF VALLEYFIELD PORT DE VALLEYFIELD https://www.portvalleyfield.com	40-41
HOPA - HAMILTON-OSHAWA PORT AUTHORITY https://www.hopaports.ca/	45	SAUER COMPRESSORS USA https://www.sauerusa.com/	7
IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION OMI - ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE http://www.imo.org	12	SHIPOTOS.COM http://www.shipotos.com	58
KILDAIR SERVICE ULC http://kildair.com/	4	SPLIETHOFF http://www.spliethoff.com	47
LPA - LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY APL - ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES https://www.pilotagestlaurent.gc.ca	57	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT http://seaway.ca	27
MGT - MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY https://www.mtrtml.com/login.php	35	URGENCE MARINE http://urgencemarine.com	39
MSRC - MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE CSME - CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME http://www.sim-pilot.com Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière		VALPORT http://valport.ca	40-41
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE http://navtech.ca	63	VIRTUAL MARITIME ACADEMY https://www.virtual-maritime-academy.com/	21
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI https://portalberniportauthority.ca/	53		



OUTSTANDING CANADIAN EXPERTISE

THE MSRC OFFERS:

- Four Fully Equipped Interactive Simulators networked to a common simulation control system
- Perfected own ship models suitable for pilot training and advance manoeuvring



LEADING-EDGE TRAINING DEVELOPED BY PILOTS FOR PILOTS

- Post-Panamax Vessels: New Challenges for Pilots
- Escort Operations for Pilots
- Advanced (Pilotage) Radar Techniques in Restricted Waters
- Emergency Shiphandling Procedures for Pilots
- Bridge Resource Management for Marine Pilots (BRM-P) Renewal
- Azimuthing Propulsion Systems for Pilots
- Ship-to-Ship (STS) Manoeuvres
- Other specific training programs developed on request

TURNKEY SERVICE FOR OPERATIONAL FEASIBILITY STUDIES

- Manoeuvring feasibility studies for LNG Terminals
- Port modernization projects
- Transit procedures
- Establishing escort tug requirements and procedures

TESTIMONIALS:

"MSRC developed a neopanamax container ship class for the Houston pilots that is now an approved course for our continuing education program. We very much appreciate MSRC's forward thinking and vision in developing a class that helps us navigate the challenges of these new vessels."

Captain Sean Arbogast
Vice President, Houston Pilots

"After visiting numerous simulators over the years and then spending a full week in MSRC Quebec City, it was clear this is the best we've seen. With a combination of world class equipment and a world class team of maritime experts, MSRC stands apart from the rest."

Captain Mike Armstrong
Fraser River Pilots, British Columbia, Canada
Director, Canadian Maritime Pilots Association

EXPERIENCE QUEBEC CITY AND ITS UNIQUE ATTRactions

A visit to the MSRC is already a unique experience in itself. Why not take advantage of the opportunity to discover all the beauty and wealth of one of the oldest port cities in North America... the majestic City of Quebec!



A division of the
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS (CLSLP)

Quebec, Quebec
CANADA

For over 150 years, guardians of a great continental waterway

www.sim-pilot.com
+1 418 692-0183

VOTRE PARTENAIRE **M** YOUR PARTNER
DEPUIS 25 ANS FOR 25 YEARS



To all who haven't stopped sailing for us
RESPECT
À tous ceux qui n'ont cessé de voguer pour nous

Merci à nos lecteurs et à nos
annonceurs qui ont embarqué
dans cette belle aventure.
CAP SUR L'AVENIR.

M25
ANS/YEARS

Thanks to our readers and
advertisers who have embarked
on this wonderful voyage.
STEADY AS SHE GOES.

www.maritimemag.com