

Maritime Magazine

www.maritimemag.com
PRINTEMPS • SPRING 2022

**SHORTSEA SHIPPING EXPANDING
ON CANADA'S EAST AND WEST COASTS**

**LE TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE
PROGRESSE SUR LES CÔTES EST
ET OUEST DU CANADA**



**Strong outlook in
maritime/multimodal trade**

MIDWEST

**Perspectives solides dans le
commerce maritime/multimodal**



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.





ANYTHING. ANYWHERE.

BBC Chartering leads the industry with the world's largest fleet of more than 140 multipurpose and heavy-lift vessels ranging from 4,325 to 56,800 dwt able to lift up to 800 metric tons. We are always close to you with our world-class teams of chartering and operations professionals throughout our global network of 30 offices. Be it project, heavy-lift, or general cargoes, with our people and our fleet we can take almost anything almost anywhere.

bbc-chartering.com



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

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

Collaborateurs / Contributing editors:
Bill Beck, Terence F. Bowles,
Brent Frederick, Julie Gedeon, Colin Laughlan,
Robert Lewis-Manning, Carroll McCormick,
Tom Peters, Nick Savvides, Mathieu St-Pierre.

Traducteurs / Translators: Pierre Cremer, Luc Zimmer

Correctrice / Proofreader: Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing: Denis Landry Contrast

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, Business Development and Production Director
Directeur Marketing, Développement des affaires et Production
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)
PAR LA POSTE (1 an/4 éditions)

- Canada : \$40
- USA : \$50 US
- Others countries/Autres pays : \$90 US

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

Nous reconnaissons l'appui [financier] du gouvernement du Canada.
We acknowledge the [financial] support of the Government of Canada.

Canada

www.maritimemag.com

M 104 SUMMARY SOMMAIRE



In solidarity
Solidaires

CHRONIQUES / COLUMNS

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

11 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Colin Laughlan

17 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Nick Savvides

21 ÉCHOS DE L'ARCTIQUE / ARCTIC HORIZONS
Carroll McCormick

ATLANTIC HORIZONS will return next issue.

ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE reviendra
au prochain numéro.

Et aussi / And more...

68 JOURNAL

72 ANNONCEURS / ADVERTISERS



24

M DOSSIER

SHORTSEA SHIPPING
TMCD – TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE



SHORTSEA SHIPPING EXPANDING ON CANADA'S EAST AND WEST COASTS

LE TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE PROGRESSE SUR LES CÔTES EST ET OUEST DU CANADA

Julie Gedeon • Colin Laughlan

52

M DOSSIER

MIDWEST

Strong outlook in maritime/multimodal trade

Perspectives solides dans le commerce maritime/multimodal



Leo Ryan



COUVERTURE / COVER

Multi-purpose vessels on the Cleveland-Europe Express (CEE) operated by the Dutch Spliethoff Group have been offering a unique bulk and breakbulk liner service into the Great Lakes since 2014. Pictured here is the **Heerengracht** in the channels leading to the Port of Duluth.

Des navires polyvalents du service Cleveland-Europe Express (CEE) exploité par le groupe néerlandais Spliethoff assurent depuis 2014 un service de ligne régulier pour le vrac et les marchandises générales jusqu'aux Grands Lacs. Ici, le **Heerengracht** se trouve dans les chenaux menant au port de Duluth.

Photo: Gus Schauer



KILDAIR SERVICE ULC

kildair.com

***Our Energy Makes
the Difference***

**Notre énergie
fait la différence**



- Industry leader in heavy fuel oil, liquid asphalt and marine fuels strategically located on the St-Lawrence River.
- Has its own laboratory to meet IMO and domestic environmental regulations.
- R & D: Development of specific customer blends and predictive tests of the products behavior and properties.
- Dedicated fleet of trucks, trailers, tank cars and pump trucks.
- Servicing the Quebec, Eastern Canada and U.S. Northeastern markets.

- Chef de file de la fourniture de mazout lourd, d'asphalte liquide et de carburants marin, stratégiquement situé sur le fleuve Saint-Laurent.
- Dotée de son propre laboratoire pour répondre aux réglementations environnementales nationales et de l'OMI.
- Recherche et développement : développement de mélanges spécifiques pour la clientèle et de tests prédictifs du comportement et des propriétés des produits.
- Flotte dédiée de camions, remorques, wagons-citernes et de camions-pompes.
- Desservant les marchés du Québec, de l'Est du Canada et du Nord-Est des États-Unis.





Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Le Canada, l'Arctique... et une Russie guerrière

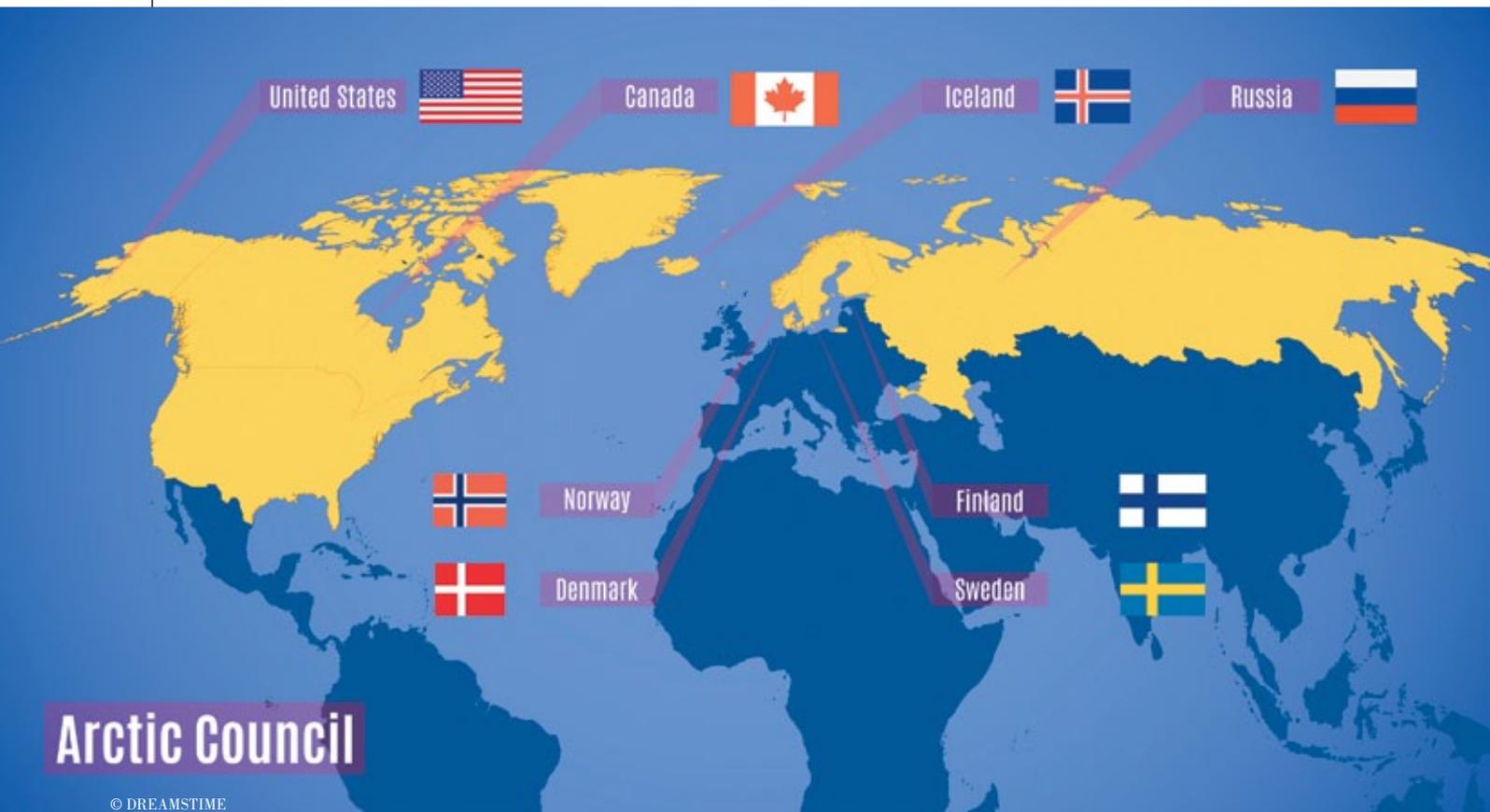
Quand la Russie, sans provocation, a envahi l'Ukraine le 24 février, elle a déclenché le pire bouleversement de l'ordre mondial depuis la Deuxième Guerre mondiale lancée par Hitler et l'Allemagne nazie d'alors. Des milliers de civils, y compris des enfants, ont été impitoyablement tués. Des hôpitaux et d'autres cibles non militaires ont été bombardés. La situation a engendré un énorme exode de réfugiés et une épouvantable crise humanitaire. Elle a aussi exacerbé les difficultés de la chaîne d'approvisionnement mondiale. Le commerce mondial a pratiquement baissé de moitié, et les prévisions de croissance économique ont été revues à la baisse.

Canada, the Arctic... and war-mongering Russia

The February 24 unprovoked Russian invasion of Ukraine has caused the worst upheaval to the world order since the Second World War launched by Hitler and then-Nazi Germany. The merciless killings of thousands of civilians, including children, rocket bombings of hospitals and other non-military targets have ignited a huge flight of refugees, an atrocious humanitarian crisis, and exacerbated existing world supply chain issues. Add to this nightmare a virtual halving of global trade and economic growth forecasts to the low single digits.

Seven of the eight Arctic Council countries, including Canada, have indefinitely “paused” the work of the top intergovernmental forum of the region.

Sept des huit pays du Conseil de l'Arctique, y compris le Canada, ont suspendu pour une période indéterminée les travaux du plus important forum intergouvernemental de la région.



While the main focus of international concerns over Vladimir Putin's behaviour has been on European security, Canada and other Arctic nations have been assessing their sovereignty risks and vulnerabilities in the remote region they share with Russia. Initially widely dismissed as a propaganda stunt of little consequence, the planting of the Russian flag in 2007 on the seabed at the North Pole now seems more foreboding.

Indeed, in recent years, under an ambitious Arctic Strategy and massive infrastructure blueprint, Russia has been expanding its military presence in the North while building nuclear-powered icebreakers and promoting the development of the Northern Sea Route (NSR) for year-round commercial shipping between Asia and Europe. The Kremlin's goal of NSR maritime traffic climbing from 35 million tons today to 80 million tons by 2024 has, nevertheless, received no support from the world's largest container carriers on environmental grounds.

Arctic Council in limbo as Russia boycotted

In the first Arctic group response to the Putin-inspired atrocities, Canada, the Kingdom of Denmark, Finland, Iceland, Norway, Sweden, and the United States decided on March 3 to indefinitely "pause" the work of the 8-state Arctic Council, the top inter-governmental forum of the region.

What you could call the A7 countries noted "the grave impediments to international cooperation, including in the Arctic, that Russia's actions have caused. We remain convinced of the enduring value of the Arctic Council for circumpolar cooperation and reiterate our support for this institution and its work." Ironically enough, Russia is mid-way through its two-year tenure as the Council's rotating chair. The next meeting of senior officials had been planned for Arkhangelsk in late May.

After its annexation of Crimea in 2014, Russia was excluded from Arctic forums on security, including the Arctic Forces Security Roundtable, although it remained a member in good standing of the Council – under the illusion of "peaceful collaboration." If this was difficult to digest before Russia's invasion of Ukraine, it is impossible now.

As the A7 countries observed: "The core principles of sovereignty and territorial integrity, based on international law, have long underpinned the work of the Arctic Council, a forum which Russia currently chairs. In light of Russia's flagrant violation of these principles, our representatives will not travel to Russia for meetings of the Arctic Council. Additionally, our states are temporarily pausing participation in all meetings of the Council and its subsidiary bodies, pending consideration of the necessary modalities that can allow us to continue the Council's important work in view of the current circumstances."

In a related move a few days later in March, the Canadian Coast Guard announced the "suspension" of its participation in the Arctic Coast Guard Forum

Alors que, face au comportement de Vladimir Poutine, la communauté internationale se soucie de la sécurité européenne, le Canada et d'autres nations arctiques s'inquiètent des risques pour leur souveraineté et leurs vulnérabilités dans la région éloignée qu'ils partagent avec la Russie. En 2007, quand un drapeau russe avait été planté sur le fond marin au pôle Nord, chacun voulait y voir un simple coup d'éclat relevant de la propagande. L'acte apparaît plutôt maintenant comme un triste présage.

De fait ces dernières années, avec son ambitieuse stratégie arctique et ses vastes plans d'infrastructure, la Russie a accru sa présence militaire dans le Nord. Elle a aussi construit des brise-glaces à propulsion nucléaire et mis de l'avant la Route maritime du Nord devant servir à la navigation commerciale quatre saisons entre l'Asie et l'Europe. Le Kremlin vise à augmenter le trafic maritime sur cette route pour le faire passer des 35 millions de tonnes d'aujourd'hui à 80 millions de tonnes en 2024. Par souci pour l'environnement, les plus grands transporteurs de conteneurs ont toutefois montré peu d'intérêt.

La Russie est boycottée et le Conseil de l'Arctique suspend ses activités

En réaction immédiate aux atrocités inspirées par le président Poutine, le Canada, le royaume du Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Suède et les États-Unis ont décidé le 3 mars de suspendre pour une période indéfinie les travaux du Conseil de l'Arctique. L'organisme qui regroupe huit nations est la principale instance intergouvernementale de la région.

Le groupe qu'on pourrait appeler les pays de l'A7 a souligné «les graves obstacles à la coopération internationale, y compris dans l'Arctique, que soulèvent les actions de la Russie». Dans une déclaration commune, il affirme toutefois sa confiance: «Nous restons convaincus de la valeur durable du Conseil de l'Arctique pour la coopération circumpolaire et réitérons notre soutien à cette institution et à ses travaux.»

Ironiquement, la Russie est à mi-chemin dans son mandat de deux ans à la présidence tournante du Conseil. La prochaine réunion de hauts fonctionnaires devait avoir lieu à Arkhangelsk, à la fin mai.

Après qu'elle avait annexé la Crimée en 2014, la Russie avait été exclue des tribunes arctiques sur la sécurité, y compris la Table ronde sur les forces de sécurité de l'Arctique. Elle restait toutefois membre en règle du Conseil – au nom d'une illusoire «collaboration pacifique». Il était déjà difficile de l'accepter avant l'invasion russe de l'Ukraine; c'est maintenant impossible.

Comme les pays de l'A7 l'ont exprimé: «Les principes fondamentaux de souveraineté et d'intégrité territoriale, fondés sur le droit international, sous-tendent depuis longtemps les travaux du Conseil de l'Arctique, un forum que la Russie préside à l'heure actuelle. Compte tenu de la violation flagrante de ces principes par la Russie, nos représentants ne se rendront pas en Russie pour les réunions du Conseil de l'Arctique. En outre, nos États suspendent temporairement la participation à toutes les réunions du Conseil et de ses organes subsidiaires, en attendant l'examen des modalités nécessaires qui pourront nous permettre de poursuivre les travaux importants du Conseil compte tenu des circonstances actuelles.»



©CANADIAN COAST GUARD

The Canadian Coast Guard recently announced the suspension of its participation in the Arctic Council General Forum

La Garde côtière canadienne a récemment annoncé la suspension de sa participation au Forum des gardes côtières de l'Arctique.

Quelques jours plus tard, la Garde côtière canadienne a annoncé la «suspension» de sa participation au Forum des gardes côtières de l'Arctique, instance de coopération en matière de recherche, de sauvetage maritime et d'intervention environnementale. Le dernier exercice d'envergure des États circumpolaires, Arctic Guardian 2021, avait été organisé par l'Islande. Il consistait à s'entraîner pour une intervention dans le cas d'une collision entre un pétrolier et un navire de croisière.

Les observateurs prévoient que dans les mois à venir, les pays de l'A7 trouveront des moyens de poursuivre leur collaboration sur des enjeux d'actualité. Il reste vital de surveiller des événements potentiellement néfastes comme des déversements d'hydrocarbures, de coopérer à des recherches et de lutter contre le changement climatique. Il faut noter aussi que d'importants groupes autochtones, à titre de «participants permanents», contribuent à tous les aspects des activités du Conseil.

Il faudra peut-être longtemps avant que la Russie puisse reprendre sa place au Conseil de l'Arctique. Presque certainement aussi longtemps que le président Poutine sera au Kremlin.

Des représentants des États-Unis et de l'OTAN ont récemment exprimé des points de vue très directs à cet égard.

La «nouvelle normalité»

En entrevue avec le site Web ArcticToday, Jim Dehart, un diplomate qui est le premier représentant des États-Unis

which has involved cooperation on research, maritime rescue and environmental response matters. The last big exercise of the circumpolar states was Arctic Guardian 2021, hosted by Iceland. The participants practiced responding to a collision between a tanker and a cruise ship.

Observers expect that in the coming months the A7 will find ways to continue collaborating on key issues. Monitoring potentially harmful developments like oil spills, research cooperation, and combating climate change remain crucial. It is important to note, too, that major Indigenous groups, called the Permanent Participants, are involved in all aspects of the Council's activities.

But for Russia to be fully re-admitted to the Arctic Council table could take a long time. Almost certainly for as long as Putin occupies the Kremlin.

In this regard, some blunt thoughts were expressed recently by US and NATO officials.

Addressing the 'new normal'

During an interview with the ArcticToday news platform, Jim Dehart, the highest-ranking U.S. diplomat for the Arctic, compared Russia's standing in the Arctic to "junk status" – a reference to the astronomical decline in its credit rating engendered by the enormous economic sanctions imposed by industrial democracies.

“Russia’s war against Ukraine is a watershed moment,” remarked NATO chief Jens Stoltenberg. “It is a new normal for European security and also for Arctic security.”

In addition, the former Norwegian prime minister underlined the strategic importance of the region of the North Pole for communication between North America and Europe.

Within the context of this New Normal, not only has Canada’s military unpreparedness been laid bare – but so has a mounting infrastructure gap to assert sovereignty in the North. In this regard, Prime Minister Trudeau met virtually with the territorial premiers earlier this spring, seeking to offer reassurances that were possibly not totally convincing.

While there has been some progress through the years, serious infrastructure and military gaps persist. Among other things, the Nanisivik Naval Facility, which was supposed to be up and running in 2013, will not be operational near the tip of Baffin Island before 2023. Despite the rising volume of Arctic commercial shipping, there is no deepwater port near the western entrance of the Northwest Passage. And there have been embarrassing delays and cost overruns in building up adequate icebreaking capacity, as illustrated by the renewed band-aid approach announced in March to give another life extension to the 56-year-old **Louis S. St-Laurent**. Moreover, the surprise decision to replace Canada’s biggest icebreaker by two polar icebreakers means that the ancient ice-warrior will have to function until at least 2030. **M**

pour l’Arctique, a dit que la Russie avait une «cote de pacotille» dans l’Arctique – une allusion à l’effondrement de sa cote de crédit à la suite des énormes sanctions économiques imposées par les démocraties industrielles.

«La guerre de la Russie contre l’Ukraine est un point tournant, a affirmé le secrétaire général de l’OTAN, Jens Stoltenberg. Elle marque une nouvelle normalité pour la sécurité en Europe et aussi la sécurité dans l’Arctique.»

L’ancien premier ministre norvégien a aussi souligné l’importance stratégique de la région du pôle Nord pour les communications entre l’Amérique du Nord et l’Europe.

Dans le contexte de cette nouvelle normalité, le manque de préparation militaire du Canada a été exposé, mais aussi un déficit d’infrastructure de plus en plus grand pour affirmer sa souveraineté dans le Nord. Le premier ministre Trudeau a rencontré les premiers ministres territoriaux virtuellement ce printemps pour leur offrir des assurances à ce sujet; elles n’étaient peut-être pas entièrement convaincantes.

Il y a certes eu des progrès au fil des ans, mais il reste de graves lacunes en matière d’infrastructure et sur le plan militaire. Par exemple, l’installation navale de Nanisivik devait être opérationnelle en 2013, près de la pointe de l’île de Baffin, mais elle ne le sera pas avant 2023. Malgré l’augmentation de la navigation commerciale dans l’Arctique, il n’y a pas de port en eau profonde près de l’entrée ouest du passage du Nord-Ouest. Il y a eu d’embarrassants retards et dépassements de coûts dans la nécessaire augmentation de la capacité de déglacage, comme en témoigne la solution de fortune annoncée en mars d’accorder une nouvelle prolongation au **Louis S. St-Laurent**, qui a 56 ans. Par surcroît, la décision inattendue de remplacer le plus grand brise-glace du Canada par deux brise-glaces polaires signifie que le vénérable bâtiment devra continuer de servir au moins jusqu’en 2030. **M**



Vladimir Putin’s genocidal war against Ukraine has driven Canada and other Arctic nations to re-assess sovereignty and security risks.

La guerre génocidaire de Vladimir Poutine contre l’Ukraine a poussé le Canada et d’autres nations arctiques à réévaluer les risques pour leur souveraineté et la sécurité.

© DREAMTIME

ACPA AAPPC 2022

TORONTO ON

Ports of Tomorrow: Post-covid, Post-carbon, Post-comfort

The Role Canadian Port Authorities Play in
Seizing a New World Blue Economy

TORONTO, ONTARIO | JUNE 20-23, 2022

CLICK HERE TO
REGISTER TODAY!

EXCLUSIVE EVENTS AT

The Roof at Soco • Ripley's Aquarium of Canada • Steam Whistle Brewing

HOST PORTS

HOPA
PORTS

HAMILTON
OSHAWA
PORT
AUTHORITY

PORT
WINDSOR
PROSPERITY FLOWS



Association of
Canadian Port
Authorities

The leading voice of Canadian ports

acpa2022.ca

OCEAN

GO FULL FORCE

A LEADER IN THE
MARITIME INDUSTRY



+ 1 000 EMPLOYEES | 23 BUSINESS LOCATIONS

QUEBEC | ONTARIO | MARITIME PROVINCES | WESTERN CANADA | FAR NORTH | CARIBBEAN

Our range of marine services is the most comprehensive in the industry and meets various needs including harbour towing, salvage, dredging, marine transportation, ship construction and repair and specialized marine equipment rental (barges, workboats, tugs, specialized and qualified crews).

GROUPOCEAN.COM
+1 877 694-1414

A WORLD-CLASS COMPANY AND
A TRUSTED BUSINESS PARTNER



Colin Laughlan

Entrevue exclusive avec Jeff Nankivell,
Fondation Asie Pacifique du Canada

Défis à relever et possibilités à saisir pour le Canada dans un marché en mouvance

Jeff Nankivell possède une vaste expérience des affaires asiatiques. Sa nomination l'an dernier comme président et chef de la direction de la Fondation Asie Pacifique du Canada, à Vancouver, peut être considérée comme un heureux développement pour l'organisation. Elle l'est aussi pour nous tous, à l'heure où les Canadiens constatent la mouvance des courants commerciaux et se demandent comment évolueront les relations du Canada avec les économies dynamiques de l'Asie-Pacifique.

M. Nankivell attribue sa prédilection précoce pour les économies en développement dans la région à son père Neville, journaliste australien qui a émigré au Canada en 1950 et y

*Exclusive interview with Jeff Nankivell,
Asia Pacific Foundation of Canada*

Challenges and opportunities for Canada in an evolving trade landscape

Given his highly far-ranging experience in Asian affairs, Jeff Nankivell's appointment as President and CEO of the Vancouver-headquartered Asia Pacific Foundation of Canada last year has been timely good fortune for the organization. So it is, too, for the rest of us, as Canadians watch shifting trade patterns and wonder about Canada's relationships with the rapidly rising economies in the Asia Pacific.

Mr. Nankivell credits his early predilection for developing economies in the region to his Australian journalist father Neville, who immigrated to Canada in the 1950s

Regional operations of financial institutions and companies have been moving from Hong Kong to other centres in Asia.

Des institutions financières et des entreprises ont déplacé leurs opérations régionales de Hong Kong vers d'autres centres asiatiques.



and rose to prominence as editor-in-chief and later publisher of the Canada's *Financial Post* newspaper. He was "an enthusiastic advocate of Canada's vocation as an Asia-Pacific nation," Mr. Nankivell recalled, "long before it became fashionable." But it was a three-month stint in a village in Aceh, Indonesia, participating in a Canada World Youth exchange program, that put the journalist's son on a trajectory into international development work.

Following his undergraduate studies in international relations at the University of Toronto and Université Laval, and then a Master's in political sociology from the London School of Economics, Mr. Nankivell joined Canada's foreign service in 1988. It was the beginning of a 33-year career focused on Asia, starting with a two-year intensive Mandarin language and culture program (he mirthfully recalled, "full time study, no other duties") that produced a fluent speaker of Mandarin who went on to formidable roles as Deputy Ambassador in Beijing, then Director General for Canada's economic assistance programs across all Asia, and his last foreign post as Consul General of Canada for Hong Kong and Macau from 2016 to 2021. Earlier this spring, he shared some of his insights in a wide-ranging interview on Canadian prospects for finance and trade in the Asia Pacific region.

Hong Kong's changing role

On the financial front, Mr. Nankivell focused on the changing role of Hong Kong since 2020, with the imposition of China's National Security Law leading to government crackdowns on civil liberties, and the stringent Covid restrictions that effectively closed the global financial centre to foreign travellers.

"The combination of these two things has resulted in a move of Asian regional operations of institutions and firms out of Hong Kong to other places – number one being Singapore, but it could also be Tokyo, or Seoul or Taipei, and in some cases actually moving to the mainland of China. In the future, Hong Kong is going to be more of a domestic China-focused hub than a regional hub," he said, adding, "It will still probably be an important hub for outward financial flow from the mainland to the rest of the world."



© APF

Jeff Nankivell brings tremendous diplomatic experience at the helm of the Asia Pacific Foundation of Canada.

Jeff Nankivell assume la direction de la Fondation Asie Pacifique du Canada armé d'une vaste expérience diplomatique.

deviendra rédacteur en chef, puis éditeur du *Financial Post*. «Il était un promoteur enthousiaste de la vocation du Canada comme nation d'Asie-Pacifique, et ce, bien avant que ce soit une idée populaire», se rappelle M. Nankivell. Cependant, il y a aussi qu'il a passé trois mois dans un village d'Aceh, en Indonésie, en participant au programme d'échange Jeunesse Canada Monde. C'est ce qui a réellement lancé le fils de journaliste sur un parcours de travail en développement international.

Après des études de premier cycle en relations internationales à l'Université de Toronto et à l'Université Laval, puis une maîtrise en sociologie politique à la London School of Economics, M. Nankivell entre au Service extérieur Canada en 1988. Il y fera une carrière de 33 ans tournée vers l'Asie. Pour

commencer, il fera un programme intensif de deux ans à apprendre la langue et la culture mandarine (sourire en coin, il se rappelle que c'était «étudier à temps plein, sans autres tâches») à l'issue duquel il s'exprimera couramment en mandarin. Il assumera ensuite de hautes fonctions, telles qu'ambassadeur adjoint à Beijing, directeur général responsable des programmes d'assistance économique du Canada en Asie et, pour sa dernière affectation à l'étranger, consul général du Canada à Hong Kong et Macao, de 2016 à 2021. Ce printemps, il a partagé certaines de ses idées dans une vaste entrevue sur les perspectives du Canada en matière de finance et de commerce dans la région de l'Asie-Pacifique.

Le rôle changeant de Hong Kong

Dans le domaine financier, M. Nankivell a été attentif au rôle changeant de Hong Kong depuis 2020. Il y a eu l'imposition de la loi chinoise sur la sécurité nationale, menant à la répression des libertés civiles, puis il y a eu de sévères restrictions liées à la COVID, ce qui a essentiellement fermé le centre financier mondial pour les voyageurs étrangers.

«La combinaison de ces deux éléments, dit-il, a fait que les opérations régionales d'institutions et d'entreprises en Asie ont quitté Hong Kong en faveur d'autres lieux – en particulier Singapour, mais aussi Tokyo, Séoul ou Taipei, et même parfois en Chine continentale. À l'avenir, Hong Kong sera davantage une plaque tournante nationale axée sur la Chine plutôt que sur toute la région. Ce sera probablement encore une plaque tournante importante pour les flux financiers sortants entre la Chine et le reste du monde.»

Pour les entreprises canadiennes du secteur financier de Hong Kong, M. Nankivell ne croit pas qu'il y aura de grandes répercussions au cours des prochaines années. Il pense en particulier aux deux plus grandes sociétés canadiennes sur place, Manuvie et Sun Life: «Elles ont des milliers d'employés à Hong Kong, et elles sont toutes à Hong Kong depuis plus d'un siècle. Leurs activités locales y ont donc de très profondes racines. Manuvie est le premier fournisseur de services de gestion d'actifs à Hong Kong, pour le fonds de retraite mandaté par le gouvernement.»

M. Nankivell croit que Hong Kong continuera d'être une base pour le développement des affaires, en particulier en Chine méridionale où l'évolution de la réglementation ouvre graduellement l'accès à des produits financiers pour consommateurs. Au Guangdong par exemple, une province dont l'économie équivaut à celle de l'Australie et où la classe moyenne est en pleine croissance, «les entreprises hongkongaises obtiennent de plus en plus d'accès au marché pour offrir leurs services visant les produits financiers. Elle pourrait bien être une région de croissance pour certains des acteurs canadiens.»

Cependant, il note que les entreprises de pays occidentaux devraient porter attention à l'attitude de la Chine envers la guerre menée par la Russie en Ukraine. S'exprimant un mois après l'invasion, M. Nankivell fait le point: «La Chine a adopté une position, qu'elle présente comme étant plutôt neutre, mais je pense que nous devons reconnaître qu'elle est de fait en appui à la Russie – ne condamnant pas l'action russe. C'est

For Canadian companies in Hong Kong's financial sector, he didn't think there would be a big impact over the next few years, making special note of Canada's two biggest companies there, Manulife and Sun Life. "They have thousands of employees in Hong Kong and they've both been in Hong Kong for more than a century so they have deep, deep roots in their local operations," he said. "Manulife is the number one provider of asset management services in Hong Kong for their government mandated retirement fund."

Mr. Nankivell sees Hong Kong continuing as a platform for growing business particularly in South China where regulatory changes are gradually opening up access to consumer financial products. In Guangdong, which he singled out, a province with an economy the size of Australia and a growing middle class, "Hong Kong-based firms are getting more and more access to that market to offer their services for financial products. It could well be a growth area for some of the Canadian players," he said.

However, he cautioned that businesses from Western countries should be mindful of China's position on Russia's war in Ukraine. Commenting just one month since the invasion, Mr. Nankivell said: "China has taken a position, which it portrays as kind of neutral, but I think we have to recognize that it is de facto support for Russia – a failure to condemn the Russian action. It's a disingenuous position. It will affect the way the way that governments like Canada look at China as a partner. If Chinese financial institutions



Our members' ships keep Canada's international trade moving.

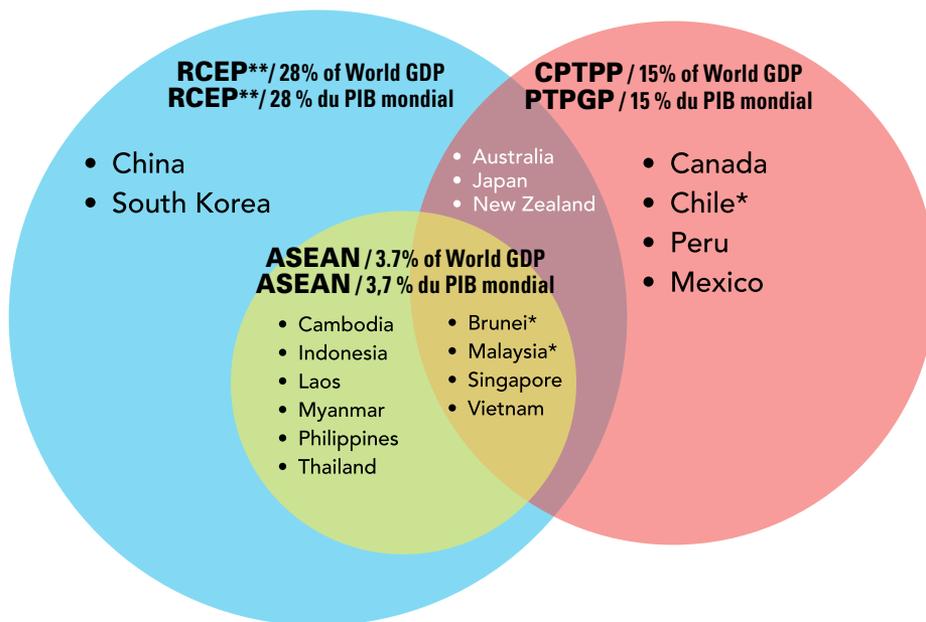
Canada's national voice of ocean shipping since 1903

www.shipfed.ca

Offices in Montreal and Vancouver



Asia Pacific Regional Trade Agreements / Accords commerciaux régionaux en Asie-Pacifique



* Have not yet ratified with the CTPPP

** Only Singapore, Japan, Thailand and China have completed the ratification process for RECP

*** Status as of August 2021

* N'a pas ratifié le PTPGP.

** Seuls Singapour, la Japon, la Thaïlande et la Chine ont terminé le processus de ratification du RCEP.

*** Situation en août 2021

© APRTA

are seen to be breaking Western sanctions on Russia – and China is opposed to sanctions – it just raises the risk for those who do business with partners in China ... and that could affect your investment or your trade deal with a partner in the PRC.”

Canadian opportunities to gain regional market share

Mr. Nankivell also pointed out that Canada’s trade with Asian countries has significant opportunities to gain market share given the current malaise in American foreign policy. “The U.S. faces this huge contradiction in its foreign policy, and a huge constraint in its Asia policy: that the American administration does not have the domestic consensus ... and they don’t have the support in Congress to do new trade deals with Asia. That’s a big opportunity for Canada,” he said.

While Canadian companies are already seeing the benefits of Canada’s membership in the Comprehensive and Progressive Trans-Pacific Partnership (CPTPP), Canada’s current efforts to create additional bilateral agreements with Indonesia and with the 10-member ASEAN bloc have raised concerns by some observers that we are getting involved in a complicated “noodle bowl” of overlapping Asian trade agreements.

However, Mr. Nankivell maintains they are initiatives that will lead to positive outcomes. “The strategy,

une attitude spécieuse. Elle affectera la façon dont des gouvernements comme le Canada considère la Chine en tant que partenaire. S’il s’avère que les institutions financières chinoises violent les sanctions occidentales contre la Russie – et la Chine s’est opposée à ces sanctions –, le risque augmentera d’autant pour ceux qui font des affaires en Chine... et pour votre investissement ou votre accord commercial avec un partenaire en Chine.»

Des parts de marché à prendre pour le Canada

M. Nankivell soutient aussi que le Canada a de grandes possibilités de gagner du terrain sur le marché de pays asiatiques vu le malaise actuel à l’égard de la politique étrangère américaine. «Les États-Unis doivent composer avec une énorme contradiction en matière de politique étrangère, et une énorme contrainte pesant sur sa politique en Asie. Le gouvernement américain ne peut pas compter sur un consensus intérieur, et il n’a pas le soutien voulu au Congrès pour conclure de nouveaux accords commerciaux en Asie. Il y a ainsi une belle occasion à saisir pour le Canada.»

Les entreprises canadiennes constatent déjà les avantages de l’adhésion du Canada à l’Accord de partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP), mais les efforts que déploie aujourd’hui le Canada pour conclure d’autres accords bilatéraux – avec l’Indonésie et les 10 pays de l’ANASE – font craindre à certains observateurs que nous

nous retrouvions dans un enchevêtrement complexe d'accords commerciaux en Asie.

Pour sa part, M. Nankivell maintient qu'il en ressortira des résultats positifs. «La stratégie, comme je la comprends, est de chercher un accord de libre-échange avec l'ANASE et l'Indonésie en parallèle, et le tout s'harmonisera parce que les accords commerciaux visent à réduire les obstacles au commerce, donc vous allez presque toujours dans la même direction. L'Indonésie présente un intérêt particulier – une économie florissante et quatrième pays du monde pour ce qui est du nombre d'habitants.»

Interrogé au sujet du rôle possible du PTPGP, avec ses 10 pays membres, comme contrepoids à l'influence du Partenariat économique régional global (RCEP) mené par la Chine et comptant 15 membres, M. Nankivell est nuancé: «Je crois qu'ils sont complémentaires, parce que le courant va dans le même sens. Par exemple, la Corée du Sud et l'Australie sont tous deux dans le RCEP, tandis que l'Australie est aussi dans le PTPGP et que la Corée du Sud envisage de demander l'adhésion au PTPGP. Le fait d'avoir déjà fait les négociations du RCEP facilite [les négociations commerciales ultérieures] en vue de passer à l'étape suivante.»

De même, il pense que les demandes d'adhésion au PTPGP qu'ont récemment présentées tant la Chine que Taïwan devraient être bien accueillies: «Il nous incombe d'accueillir tous ceux qui le demandent et qui répondent aux critères, sans discrimination. C'est la bonne chose à faire.» 

as I understand it, is that you pursue a free trade with ASEAN and with Indonesia in parallel, and those things can come together because trade agreements are about lowering trade barriers, so you are almost always moving in the same direction,” he said, adding, “Indonesia is a big prize – a fast growing economy, the fourth most populous country in the world.”

Asked if the 10 nation CPTPP served as a counterbalance to the influence of the 15-member China-led Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP), Mr. Nankivell said, “I think they are complementary because the direction of the flow is the same. For example, South Korea and Australia are in RCEP together, and Australia is also in CPTPP, and South Korea is seriously considering CPTPP application, so having those RCEP negotiations behind you just makes it that much easier [in other trade negotiations] to take the next step.”

Similarly, he thought that recent applications by both China and Taiwan to join the CPTPP should be welcomed. “It behooves us to welcome anyone who wants to apply and can meet the standards, and not to discriminate – it's the right thing to do.” 

Jakarta, Indonesia's bustling capital with modern skyscrapers and hectic traffic at dawn.

Jakarta, capitale d'Indonésie, est une ville animée avec ses gratte-ciel modernes et une circulation intense dès l'aube.



em euromaritime

JUNE 28-29-30

2022

MARSEILLE

NEW DATES

organisé par

THE EUROMEDITERRANEAN BLUE GROWTH EXHIBITION

NINODESIGN - Photo : Gilles Martin-Ragot

le marin

ouest
france

GICAN

SOGENA

avec le soutien du

Cluster
Maritime Français



Nick Savvides

Forte augmentation des délais portuaires en Europe alors que le fret russe sanctionné engorge les terminaux

En ce qui concerne la congestion due à la pandémie et aux annulations de navires, puis à la flambée de la demande, la boucle est bouclée. Tout avait commencé sur la côte Ouest américaine, et les retards sont maintenant devenus graves dans les ports d'Europe du Nord, y compris aux installations clés d'Anvers.

Ce n'est pas tout. Les cargaisons sont aujourd'hui largement retardées aussi sur la côte Est américaine. Un transitaire américain a dit au *Maritime Magazine* que la congestion sur la côte Est est attribuable au réacheminement de marchandises qui devaient passer par les ports de Californie. Elle a aussi

European port delays soar as sanctioned Russian cargo blocks terminals

Congestion caused by the pandemic and subsequent vessel cancellations and the vertical bounce seen in demand graphs has come full circle. Having started on the US West Coast, the delays have now become severe in the ports of Northern Europe, including the key facility at Antwerp.

Moreover, the delays to cargo have reached the US East Coast in earnest with one US forwarder telling Ma-



©DANNY CORNELISSEN

*The Port of Rotterdam is the biggest in Europe.
Inset: Aerial view of Port of Rotterdam*

Le port de Rotterdam est le plus grand d'Europe.
En médaillon:
Vue aérienne du port de Rotterdam





© DREAMSTIME

Delays have been increasing at Antwerp, Europe's leading container port.

Les retards sont en hausse à Anvers, premier port de conteneurs en Europe.

ritime Magazine that the east coast congestion is driven by “spill-over” cargo from California but has also slowed cargo out of Europe heading for the US.

“We are starting to see the strings on the transatlantic trades run behind by one to three weeks,” explained the forwarder.

In Europe the major ports are now faced with the added issue of a build-up of Russian transshipment cargo from Asia, which, since the imposition of sanctions following Russia's invasion of Ukraine, now has nowhere go.

Build-up of Russian transshipment cargo

“It's a fair estimate that up to 18,000-20,000 teu a week is being deposited at Hamburg, Rotterdam and Antwerp,” said the forwarder, with five or six ships with Russian cargo aboard still to come in the coming weeks.

He added that this disruption had caused a shortage of empty containers in Europe, which means less equipment available for North American exports and carriers are unable to fill their ships.

However, freight forwarder association Clecat's director general, Nicolette van der Jagt, said the issues at Europe's ports was less to do with storage and more about “fluidity”.

“Customs checks at the ports are taking time, with all bills of lading for Russia under scrutiny [following sanctions], cargo with raw materials and anything which can be integrated for military use is being sought, and this is delaying cargo,” she explained.

The port of Rotterdam affirmed: “Barely 10% of Rotterdam's container transport is linked to Russia. The EU has prohibited the export of a number of goods that can be used for both civilian and military purposes [dual use goods]. That means container cargo with Russia as its destination will receive extra Customs inspections.

ralenti l'expédition de fret européen destiné aux États-Unis.

«Nous commençons à voir une à trois semaines de retard dans les arrivées sur les routes transatlantiques», explique le transitaire.

En Europe, les grands ports doivent maintenant composer en plus avec le fret russe en transbordement venant d'Asie, qui ne cesse de s'accumuler depuis l'imposition de sanctions à la suite de l'invasion russe de l'Ukraine.

Le fret russe en transbordement s'accumule

«On peut estimer que c'est jusqu'à 18 000 ou 20 000 EVP par semaine qui sont déposés à Hambourg, Rotterdam et Anvers », dit le transitaire. Il y a encore cinq ou six navires transportant du fret russe qui arriveront dans les prochaines semaines.

Il ajoute que cette perturbation a causé une pénurie de conteneurs vides en Europe. Il y en a donc moins pour les exportations nord-américaines, et il devient difficile de remplir les navires.

Cependant, la directrice générale de l'association de transitaires Clecat, Nicolette van der Jagt, considère que les problèmes dans les ports européens ne concernent pas tant l'entreposage que la «fluidité».

«Les contrôles douaniers prennent du temps, explique-t-elle. Tous les connaissements de Russie sont soumis à un examen scrupuleux [à la suite des sanctions], à la recherche de matières premières et de tout ce qui pourrait servir à des fins militaires. Les cargaisons sont ainsi retardées.»

Le Port de Rotterdam affirme qu'à peine 10 % de son volume de conteneurs est lié à la Russie. L'UE a interdit l'exportation de divers biens qui peuvent servir à la fois à des fins civiles et des fins militaires. En conséquence, les conteneurs en partance pour la Russie reçoivent un surcroît d'inspections douanières.

Pour sa part, l'Autorité portuaire d'Anvers a récemment publié une déclaration selon laquelle elle ne mène pas une politique indépendante face au conflit en Ukraine, mais suit plutôt

les indications de son gouvernement national et de l'UE.

«Ainsi, l'exportation d'un grand nombre de biens, dont ceux pouvant être utilisés tant à des fins civiles que militaires ("double usage"), est interdite. Les marchandises conteneurisées à destination de la Russie sont soumises à des contrôles supplémentaires par les douanes.»

Anvers précise qu'au total, son trafic avec la Russie s'élevait à 11,6 millions de tonnes, soit 3,15 millions de tonnes à l'exportation et 8,5 millions à l'importation, y compris du plastique, du bois, des produits chimiques, des pièces automobiles et du papier.

Autre facteur d'incertitude, il manque de clarté sur la portée exacte des sanctions, ce qui est déterminant pour les délais dans lesquels les douanes peuvent libérer des conteneurs. Il y a aussi des soucis au sujet des risques liés au paiement.

La guerre en Ukraine aggrave la pénurie de camionneurs

Le Clecat fait remarquer qu'il n'y a pas d'embargo généralisé visant le fret vers la Russie, «et les transitaires doivent continuer d'exécuter les contrats». Le plus grand problème est de savoir comment ils seront payés, le système SWIFT étant maintenant exclu.

Cela étant, il revient à chaque entreprise de décider si elle va ou non aller en Russie.

Alors que le fret russe engorge les ports européens, le Clecat attire aussi l'attention sur la pénurie croissante de camionneurs pour livrer des conteneurs dans les ports et les dépôts européens. La guerre en Ukraine y contribue directement, nombre de camionneurs ukrainiens retournant dans leur pays pour le défendre.

«La majorité des camionneurs en Pologne sont d'Ukraine, et le problème, qui n'est pas nouveau, touchera aussi d'autres pays. L'Allemagne en souffrira, car elle compte beaucoup sur des camionneurs polonais», selon le Clecat. 

For its part, the Antwerp Port Authority recently released a statement saying that it does not pursue an independent policy that would deal with the Ukrainian conflict, but it relies on its domestic government and the EU for guidance.

"As such, the export of a large number of goods including those which can be used for both civilian and military purposes (dual use) is prohibited. Containerised cargo bound for Russia is subject to additional scrutiny by customs."

Antwerp added that its total trade with Russia amounted to 11.6m tonnes – 3.16m tonnes are exported and 8.5m tonnes imported – and these goods included plastics, wood, chemicals, automotive spare parts and paper.

Adding to the uncertainty is the need to clarify what exactly is covered by sanctions, and that will dictate how quickly Customs can release containers, while there are also concerns over how big the payment risks are.

Driver shortage worsened by Ukraine war

Clecat pointed out that there was no generalised embargo on freight to Russia, "and forwarders continue to have to enforce contracts", but the most significant problem is how to be reimbursed for work, with the Swift payment system down.

It means that each company must make its own decision whether or not to go to Russia.

As Russian cargo chokes European ports, Clecat has also pointed to the growing shortage of drivers that pick up and deliver containers to ports and depots around Europe, which is a direct consequence of the war in Ukraine as drivers head back to defend their country.

"The majority of drivers in Poland are from Ukraine and the problem, which is not new, will spill over to other countries. It will also be a problem for Germany as they are heavily dependent on Polish drivers," remarked Clecat. 



Project cargo gateway for Western Canada

PORT OF THUNDER BAY
THE SUPERIOR WAY WEST

WWW.PORTOFTHUNDERBAY.CA
(807) 345-6400

Canada



Maritime Magazine

To all who have not stopped sailing for us during the pandemic:

RESPECT

Big thanks also to our loyal advertisers and readers who encourage us to pursue our mission.

Steady as she goes...

À tous ceux qui n'ont cessé de voguer pour nous en ces temps de pandémie:

RESPECT

Un grand merci aussi, à nos fidèles annonceurs et lecteurs qui nous encouragent à poursuivre notre mission.

Cap sur l'avenir...



DRIVER OF CANADIAN AND INTERNATIONAL TRADE

MOTEUR DU COMMERCE CANADIEN ET INTERNATIONAL

www.maritimemag.com



Carroll McCormick

Une discussion en table ronde sur l'Arctique de l'avenir

En partenariat avec l'organisme Arctic360, la Garde côtière canadienne a organisé en juillet dernier sa deuxième table ronde canadienne, visant à approfondir des discussions précédentes au sujet du transport maritime et de l'infrastructure dans l'Arctique canadien.

«Le 28 mars 2019, Arctic360 a tenu le premier atelier canadien réunissant des représentants du secteur des assurances maritimes, des institutions financières, des gens du Nord, des ministères fédéraux et des universitaires pour cerner des mécanismes qui assureraient un transport maritime sécuritaire et fiable dans l'Arctique canadien ainsi que d'éventuelles sources de revenus qui pourraient soutenir le développement économique et l'investissement dans l'infrastructure», lit-on dans le rapport final.

L'atelier de 2021, une rencontre d'une journée entière, a abordé une variété de questions: comment le Nord canadien se relie au reste du monde et le rôle qu'y joue l'infrastructure maritime; la mesure dans laquelle le Canada devrait se concentrer sur de grands projets à long terme ou sur des projets plus modestes répondant à des besoins immédiats; et la façon dont l'infrastructure maritime peut servir autant d'acteurs que possible.

Trois thèmes ressortent des discussions: (1) priorités en matière d'infrastructure et investissement dans des projets;

Roundtable conference discusses the Arctic of the Future

The Canadian Coast Guard, in partnership with Arctic360, last July hosted its second Canadian Roundtable to build upon previous discussions of the future of marine transport and infrastructure in the Canadian Arctic.

“On 28 March 2019, Arctic360 convened the first Workshop in Canada that brought together the marine insurance industry, financial institutions, Northerners, federal government departments, and academics to identify mechanisms to ensure safe and reliable marine shipping in the Canadian Arctic, and potential revenue sources that could support economic development and infrastructure investment,” the Final Report explains.

Questions addressed at the 2021 Workshop – a full day virtual event – included how the Canadian North connects to the rest of the world and the role of marine infrastructure in it, should Canada focus on big, long-term projects or on smaller projects that address more immediate needs, and how marine infrastructure can serve as many players as possible.

Three themes emerged from the Workshop: (1) Infrastructure Priorities and Project Investment; (2) Governance and Investment Strategy and; (3) Education, Environment and Data.

Picturesque Pond Inlet on Baffin Island.

La pittoresque localité de Pond Inlet sur l'île de Baffin.





© DESCAGNÉS TRANSARCTIK

Vessels deployed by Desgagnés Transarctik are a major presence in numerous Arctic communities.

Les navires de Desgagnés Transarctik assurent une présence importante pour de nombreuses communautés de l'Arctique.

Speaking to the problem of carrying out big projects in silos, Dr. Jessica Shadian, President, and CEO, Arctic360, posed several questions. They included how a wide range of infrastructure priorities can be brought together into a comprehensive strategy that best advances all interested players, how might such a strategy look, how will the infrastructure be financed, and what can be learned from looking at marine infrastructure elsewhere in the world?

Can the Arctic attract private investors by using business models such as collecting data, for example, on climate change, analyzing those data and selling the insights gleaned from them? Or, even merely selling the data itself?

Joanne Weiss-Reid, with the Canadian Coast Guard (CCG) gave a general overview of the CCG. Less familiar to Canadians than its familiar red and white vessels and helicopters are the CCG Search and Rescue (SAR) services. They include the Canadian Coast Guard Auxiliary, with over 4,000 volunteer members, 32 units, and dedicated SAR vessels in 22 Arctic communities.

Ms. Weiss-Reid also discussed how policymaking needs to be led from the North and by Northerners. Other topics she touched on included innovation and investment, and collaborating with Inuit, First Nation and Métis organizations on progress and service priorities. She reviewed the implications of the National Shipbuilding Strategy, infrastructure needs, and a Low Impact Shipping Corridors Initiative, the goals of which are to minimize the potential effect of shipping on wildlife, respect Northern culture and sensitive areas, enhance marine navigation safety, and guide investments.

(2) gouvernance et stratégie d'investissement; et (3) éducation, environnement et données.

Au sujet du problème de grands projets réalisés en vase clos, Jessica Shadian, présidente d'Arctic360, a posé plusieurs questions. Comment est-ce qu'un éventail de priorités en matière d'infrastructure pourraient être combinées dans une stratégie globale servant au mieux toutes les parties intéressées? À quoi ressemblerait une telle stratégie? Comment l'infrastructure sera-t-elle financée? Quelles leçons peut-on retenir en considérant l'infrastructure maritime ailleurs au monde?

Est-ce que l'Arctique peut attirer des investisseurs privés en utilisant des méthodes comme la collecte de données, par exemple sur le changement climatique, en analysant ces données et en vendant les renseignements qui s'en dégagent? Ou même en vendant simplement les données elles-mêmes?

Joanne Weiss-Reid, de la Garde côtière canadienne (GCC), a présenté une vue d'ensemble de la GCC. Ses navires et ses hélicoptères sont familiers; on les reconnaît à leurs couleurs: rouge et blanc. Ses services de recherche et sauvetage (SAR) sont moins connus. Y participe la Garde côtière auxiliaire canadienne, avec plus de 4000 membres bénévoles, 32 unités et des navires SAR dans 22 communautés de l'Arctique.

M^{me} Weiss-Reid a aussi signalé la nécessité d'élaborer des politiques en fonction du Nord, formulées par des gens du Nord. Par ailleurs, elle a discuté d'innovation et d'investissement, et de collaboration avec les organisations des Inuits, des Premières Nations et des Métis en ce qui concerne les priorités de service et le progrès. Elle a passé en revue les implications de la Stratégie nationale de construc-

tion navale, des besoins en infrastructure et de l'Initiative des couloirs de navigation à faible impact dans le Nord. Cette initiative vise à réduire l'effet potentiel de la navigation sur la faune, à respecter la culture et les régions sensibles du Nord, à accroître la sécurité de la navigation maritime et à guider les investissements.

Jacqueline Kidd et Joshua Gladstone ont présenté les points de vue des Inuits. Ils sont conseillers principaux en politiques de l'Inuit Tapiriit Kanatami (ITK), l'organisation nationale représentant la population de 65 000 personnes de l'Inuit Nunangat, territoire traditionnel des Inuits au Canada. Joshua Gladstone s'est penché sur des questions comme la quasi-absence d'infrastructure maritime même la plus élémentaire et la façon dont l'investissement pourrait être stimulé grâce à l'autodétermination.

La société Nunavut Tunngavik Incorporated, qui représente 33 000 Inuits au Nunavut, a présenté un exposé à l'atelier, de même que l'Inuvialuit Regional Corporation (IRC). Tess Forbes, coordonnatrice du programme maritime de l'IRC, a discuté des plus grandes préoccupations du Nunavut: la sécurité et l'infrastructure. Elle a insisté sur l'importance d'une infrastructure locale pouvant être développée pour répondre aux besoins de communautés qui grandissent.

David Rivest, président-directeur général de Desgagnés Transarctik Inc., a parlé de la situation du secteur maritime commercial, de défis à relever, de la nécessité de prévisions suffisantes de l'état des glaces et d'autres données météorologiques, et de la nécessité de cartes marines supplémentaires.

D'autres intervenants ont présenté des exposés, comme l'Institution of Engineering and Technology, les entreprises Independent Port Consultants et CanArctic Inuit Networks, et la section du Nord d'Arctic360. L'ancienne mairesse d'Iqaluit, Madeleine Redfern, représentait ces deux dernières entités, dont elle est respectivement chef de la direction et coprésidente ainsi que directrice générale.

M^{me} Redfern se soucie de la nécessité d'un service Internet fiable, stable et sécurisé. Elle a discuté du projet de CanArctic : un câble de fibre optique sous-marin de 3000 km allant du Labrador à Iqaluit et au-delà. Elle a souligné ses implications, par exemple, pour des ports intelligents et une économie bleue.

Le rapport final, qui fait quelque 30 pages bien remplies, se trouve sur le site Web d'Arctic360. 



Jessica Shadian
President and CEO of Arctic360

Jessica Shadian
Présidente et directrice générale
d'Arctic360

Jacqueline Kidd and Joshua Gladstone, Senior Policy Advisors with Inuit Tapiriit Kanatami (ITK) which is the national representative organization for the 65,000 in Inuit Nunangat, the homeland of the Inuit in Canada, provided Inuit perspectives. Joshua Gladstone focused on issues such as the near absence of even the most basic marine infrastructure, and how investment could be incentivized through self-determination.

Nunavut Tunngavik Incorporated, which represents 33,000 Inuit in Nunavut, presented at the Workshop, as did the Inuvialuit Regional Corporation (IRC). Tess Forbes, Marine Program Coordinator, IRC, discussed Nunavut's biggest concerns: safety and infrastructure, and the importance of local infrastructure being able to grow to meet the needs of growing communities.

David Rivest, President and General Manager, Desgagnés Transarctik Inc., weighed in on the commercial marine industry scene, challenges, the need for sufficient ice forecasts and other weather data, and the need for more marine mapping.

Other players among the presenters included the Institution of Engineering and Technology, Independent Port Consultants, CanArctic Inuit Networks and the Northern Branch, of Arctic360. Representing these last two agencies was former Iqaluit Mayor Madeleine Redfern, who is, respectively, their Chief Operating Officer, and Co-Chair and Executive Director.

One thing on Redfern's mind is the need for reliable, stable and secure Internet service. She discussed CanArctic's plan to build a 3,000-kilometre subsea fibre optic cable from Labrador to Iqaluit and beyond, and its implications for things such as smart ports and supporting a blue economy.

The Final Report, running to some 30 detail-packed pages, is available on the Arctic360 website. 



Carriers anticipate busy 2022 Seaway season amidst Ukraine conflict

Les transporteurs prévoient une année chargée sur la Voie maritime, en raison du conflit en Ukraine

Julie Gedeon

The major carriers Algoma Central Corporation and Canada Steamship Lines (CSL) will have fewer ships transporting grain this spring and summer but remain optimistic for the navigational season as a whole.

“Most of our fleet is booked,” relates Chantal Picard, CSL’s Vice President, Commercial. “Demand looks positive

for all the commodities we handle even if the start of the Seaway season is slower as a result of last year’s smaller grain harvest.”

Algoma will strategically deploy its bulk carriers as demand warrants. “We’re not coming out of the gate full force, but we’re already seeing demand pick up for this year’s crop because the unfortunate conflict between Rus-



The Algoma Intrepid in the harbour of the Port of Duluth in a setting highlighted by an iconic lighthouse and many ducks basking in the sun-drenched waters of Lake Superior.

L'Algoma Intrepid dans le havre du port de Duluth, dans un décor agrémenté d'un phare emblématique et de canards profitant du soleil dans les eaux du lac Supérieur.

©GUS SCHAUER

Les grands transporteurs Algoma Central Corporation et Canada Steamship Lines (CSL) auront moins de navires transportant des céréales ce printemps et cet été, mais ils restent optimistes pour l'ensemble de la saison de navigation.

«La plupart de notre flotte est réservée, dit Chantal Picard, vice-présidente, Affaires commerciales, de CSL. La

demande semble positive pour tous les produits de base que nous transportons, même si le début de la saison de la Voie maritime est plus lent par suite de la moindre récolte de céréales de l'année passée.»

Algoma déploiera ses vraquiers stratégiquement en fonction de la demande. «Nous ne démarrons pas en grande, mais nous voyons déjà la demande augmenter pour

sia and Ukraine is disrupting trade patterns for grain and other commodities,” says Jeff DeRosario, Algoma’s Vice-President, Commercial.

Total wheat production fell 38.5 per cent to 21.7 million tonnes last year as a result of the Prairie drought, according to Statistics Canada. Yields of canola, barley, soybeans and oats were also smaller than 2020, but were somewhat offset by more robust corn yields in Eastern Canada. As a result, overall grain production was about 20 per cent lower compared to 2020.

A warm, dry autumn facilitated harvests well ahead of normal timeframes which lead to little of the grain being left to overwinter for shipment this spring and early summer.

Strong grain and iron ore outlook

“If the weather cooperates, we still anticipate moving the same amount of grain by the time the season is over because we have a strong contractual book of business with our grain customers,” CSL’s Ms. Picard says. “We expect a very busy fall to meet the already high demand for Canada’s export grain, with the impact of the conflict in Ukraine still remaining unknown.”

The demand for iron ore exports is likewise anticipated by Algoma to increase, with mills shut down in Ukraine, and Russian commodities facing a widespread boycott. “We’re expecting a strong year outside of the grain situation as other market segments continue to rebound as we emerge, I hope, from the pandemic,” Mr. DeRosario. “As for construction, we’re expecting the volumes to be largely flat year over year from 2021 with promised U.S. infrastructure spending only likely to begin in 2023.”

At CSL, commodities other than grain are holding strong with volumes expected to be similar to last year. “We returned to normal levels of business again last year after the COVID-related shutdowns and delays in 2020,” Ms. Picard notes.

While ship owners hope to see fewer disruptions related to coronavirus in terms of crew health, cross-border travel, as well as supply chain issues, the last two years of dealing with COVID-19 has taught shipping companies how to be more agile.

“CSL has well-established protocols and processes to keep the safety and health of our crews and others at the forefront,” Ms. Picard shares, adding that the company maintains flexibility so it can still meet customer needs when situations arise. “If a case of COVID-19 is detected aboard a ship, we work proactively with health authorities and the port of call to keep our crews, customers and the community safe as we proceed to deliver our cargo,” she explains.

la récolte de cette année, parce que le malheureux conflit entre la Russie et l’Ukraine perturbe les flux de trafic pour les céréales et d’autres produits de base», dit Jeff DeRosario, vice-président, Commercial, d’Algoma.

La production totale de blé a baissé de 38,5 % – à 21,7 millions de tonnes – l’année passée en raison de la sécheresse dans les Prairies, selon Statistique Canada. Les récoltes de canola, d’orge, de soja et d’avoine ont aussi été inférieures à celles de 2020, mais de meilleures récoltes de maïs dans l’est du Canada ont quelque peu compensé. En tout, la production de céréales était environ 20 % plus basse qu’en 2020.

Un automne chaud et sec a facilité la récolte bien avant les périodes habituelles, de sorte qu’il restait peu de céréales à stocker pour l’hiver avant d’être expédiées ce printemps et au début de l’été.

Perspectives solides pour les céréales et le minerai de fer

«Si la météo est favorable, nous prévoyons transporter la même quantité de céréales d’ici la fin de la saison, parce que nous avons de solides contrats avec nos clients du secteur des céréales, dit M^{me} Picard. Nous nous attendons à être très occupés à l’automne, avec la demande déjà forte pour les céréales d’exportation du Canada et les répercussions encore inconnues du conflit en Ukraine.»

La demande de minerai de fer à l’exportation devrait aussi augmenter, d’après Algoma. Les usines sont fermées en Ukraine, et les produits russes sont largement boycottés. «Nous prévoyons une année forte, hormis la situation avec les céréales, alors que d’autres segments de marché continueront de rebondir en émergeant, j’espère, de la pandémie, dit M. DeRosario. En ce qui concerne la construction, nous prévoyons que les volumes seront essentiellement stables sur l’année par rapport à 2021. Les dépenses promises pour les infrastructures aux États-Unis ne commenceront probablement qu’en 2023.»

Chez CSL, les produits de base autres que les céréales tiennent bon. Les volumes devraient être semblables à ceux de l’année passée. «Nous sommes revenus à des niveaux normaux d’activité l’année passée après les interruptions et les retards liés à la COVID en 2020», dit M^{me} Picard.

Les armateurs espèrent qu’il y aura moins de perturbations liées au coronavirus, que ce soit pour la santé des équipages, les déplacements transfrontaliers ou la chaîne d’approvisionnement. En deux ans à composer avec la COVID-19, les compagnies maritimes ont appris à devenir plus agiles.

«CSL a des protocoles et des processus bien établis pour assurer la santé et la sécurité de nos équipages et des au-

Fleet renewal continues to be at the forefront of CSL’s investments, as illustrated by the recent delivery of the M/V Nukumi, the first single-point loader to operate in Canada.

Le renouvellement de la flotte continue de figurer au premier plan des investissements de CSL, comme le démontre la livraison récente du M/V Nukumi, premier navire équipé d’un système à point de chargement unique à être exploité au Canada.

tres intervenants de première ligne», précise M^{me} Picard en ajoutant que l'entreprise se ménage de la marge de manœuvre pour pouvoir répondre aux besoins des clients quand des situations se présentent. «Si un cas de COVID-19 est détecté à bord d'un navire, nous travaillons de façon proactive avec les autorités de la santé aux ports d'escale afin de protéger nos équipages, nos clients et la communauté quand nous livrons nos cargaisons.»

Les nouveaux variants du coronavirus présentent de nouveaux défis. «Nous avons bien réussi à éviter la COVID-19 sur nos navires depuis deux ans, mais les variants Omicron et B sont très répandus, et il est plus difficile de les contenir, explique M. DeRosario. Nous travaillons très fort avec nos partenaires de l'industrie pour avancer en gérant de façon sécuritaire tout cas à bord de nos navires.»

L'industrie continue de souffrir d'une pénurie de main-d'œuvre. «Nous nous employons à attirer des travailleurs sur nos navires, dit M. DeRosario. Nous avons des équipes chargées de fournir et de faciliter la formation voulue pour que notre personnel gravisse les échelons chez nous.»

Le renouvellement de la flotte reste à l'avant-plan

Le renouvellement de la flotte continue de figurer au premier plan des investissements. CSL a reçu le nouveau **M/V Nukumi** à Halifax au terme de son voyage de six se-

The new coronavirus variants are presenting new challenges. "We did a good job of keeping COVID-19 off our vessels over the past two years, but the Omicron and B variants are quite widespread, making it more difficult to contain the virus," explains Mr. DeRosario. "We're working very hard with our industry partners to go forward by managing any cases safely aboard our vessels."

The industry in general continues to face a shortage of labour. "We're very focused on attracting people to work on our vessels," Mr. DeRosario shares. "We also have teams dedicated to providing and facilitating the necessary training for our crew members to move up in rank with us."

Fleet renewal remains at forefront

Fleet renewal continues to be at the forefront of investments. CSL welcomed the new **M/V Nukumi** in Halifax after its six-week voyage from the Chengxi Shipyard in Jiangyin, China, on March 27. The diesel-electric, 26,000-deadweight-tonne self-unloader is the result of several years of planning by CSL in partnership with Windsor Salt.

"**Nukumi** is the first single-point loader to operate in Canada, which will reduce the need to shift the vessel while at berth, increasing efficiency and safety," Ms. Picard says. "The ship will begin servicing the Mines Seleine

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

operations on the Magdalen Islands in late April to replenish de-icing road salt in Eastern Canada.”

A long-term charter agreement signed by Windsor Salt and CSL facilitated the design and construction of the vessel with Tier 3 diesel-electric engines and a unique hull design that will save energy and reduce CO₂ emissions. **Nukumi** is expected to emit approximately 25 per cent less greenhouse gas emissions and 80 per cent less harmful air pollutants than previous vessels operating on the same salt routes. Quieter machinery will benefit marine life.

“We’re delighted to have been able to invest in this vessel as a result of our long-term partnership with Windsor Salt, and we look forward to partnering with other customers on purpose-built ships tailored to their needs,” Ms. Picard says.

Algoma will see the construction of its new Equinox Class 2.0 Seaway-Max self-unloading vessel for its domestic dry-bulk fleet later this year at the Yangzijiang Shipyard in Taicang City, China. The new design will further improve deadweight capacity, fuel efficiency, as well as speed at lower engine power. The still unnamed vessel is scheduled to arrive in 2024 to replace the **Algoma Transport**, one of the oldest vessels within Algoma’s dry-bulk fleet.

“We reduce our carbon intensity on average by 40 per cent with every older ship we replace with a new Equinox class vessel,” Mr. DeRosario relates. Major fleet renewal investments, as well as new fuel consumption technologies that optimize propeller pitch to minimize rpm, have Algoma on target to reduce its fleet’s carbon intensity by 25 per cent by 2025. 

maines à partir du chantier naval Chengxi à Jiangyin, en Chine, le 27 mars. Le navire autodéchargeant diesel-électrique de 26 000 tonnes de port en lourd est le fruit d’années de planification de CSL en partenariat avec Sel Windsor.

«Le **Nukumi** est le premier navire équipé d’un système à point de chargement unique à être exploité au Canada, ce qui réduira la nécessité de déplacer le navire quand il est à quai, et qui augmentera l’efficacité et la sécurité, indique M^{me} Picard. Le navire commencera à desservir le site des Mines Seleine aux Îles-de-la-Madeleine à la fin avril, pour reconstituer les stocks de sel de voirie dans l’est du Canada.»

Un contrat d’affrètement à long terme conclu par Sel Windsor et CSL a facilité la conception et la construction du navire doté de trois moteurs diesel-électriques et d’une coque de forme unique qui réduira les besoins en énergie et les émissions de CO₂. Le **Nukumi** devrait émettre environ 25 % de gaz à effet de serre de moins et 80 % de polluants atmosphériques nuisibles de moins que les navires précédents sur les mêmes routes du sel. Des machines plus silencieuses profiteront à la faune marine.

«Nous sommes enchantés d’avoir pu investir dans ce navire en conséquence de notre partenariat à long terme avec Sel Windsor, de dire M^{me} Picard. Et nous serons heureux de travailler en partenariat avec d’autres clients à des navires construits sur mesure pour répondre à leurs besoins.»

Algoma fera construire son nouveau navire autodéchargeur SeawayMax de classe Equinox 2.0 plus tard cette année au chantier naval Yangzijiang à Taicang (Chine). Le bâtiment intégrera sa flotte intérieure de vraquiers secs. Le navire, qui n’a pas encore reçu de nom, doit arriver en 2024. Il remplacera l’**Algoma Transport**, un des plus anciens navires de la flotte de vraquiers secs d’Algoma.

«Nous réduisons notre intensité carbone en moyenne de 40 % chaque fois que nous remplaçons un navire par un bâtiment de la classe Equinox», affirme M. DeRosario. Grâce à ses investissements dans le renouvellement de sa flotte ainsi qu’à de nouvelles technologies de consommation de carburant qui optimisent le pas de l’hélice pour réduire le régime, Algoma est bien en voie de diminuer l’intensité carbone de sa flotte de 25 % d’ici 2025. 

DE 2 À 4 DÉPARTS PAR JOUR À HEURES FIXES, DU DÉBUT AVRIL AU DÉBUT JANVIER

traverse
ferry

Rivière-du-Loup
Saint-Siméon

Un environnement unique
Une traversée de première classe

Espaces d’observation, comptoir lunch, produits du terroir des deux rives,
salle de jeux pour enfants, boutique de souvenirs, ascenseur.

Horaire et tarifs

traverserdl.com
418 862-5094



Traverse
Rivière-du-Loup/St-Siméon



@traverserdl
#traverserdl

Aucune réservation nécessaire, sauf groupes en autobus



©CSL

*The **CSL Welland** with its striking The Runners mural was the first vessel to open the 64th Seaway season on the Montreal-Lake Ontario section.*

Le **CSL Welland**, avec son énorme fresque *Les Coureurs*, a été le premier navire à entamer la 64^e saison de la Voie maritime dans la section Montréal-lac Ontario.

Robust global demand fuels optimism of Seaway stakeholders

La forte demande mondiale alimente l'optimisme dans le réseau de la Voie maritime

Julie Gedeon

La Voie maritime du Saint-Laurent a célébré le lancement de sa 64^e saison de navigation le 24 mars, lors de l'ouverture du canal Welland. Le **CSL Welland** y était présent, dévoilant son énorme fresque *Les Coureurs* pour marquer le début du compte à rebours des Jeux d'été du Canada Niagara 2022. Un bâtiment de CSL sera aussi le premier navire à participer au relais de la flamme des Jeux, en août. Il soulignera ainsi

The St. Lawrence Seaway officially launched its 64th navigation season on March 24th with a ceremony timed with the Welland Canal's opening. The Seaway welcomed the **CSL Welland** with its unveiling of a huge mural titled *The Runners* to launch the countdown to the Niagara 2022 Canada Games. A CSL ship will also be the first vessel to participate in the Canada Games torch re-



©HOPA

The Hamilton-Oshawa Port Authority, Canada's largest port complex on the Great Lakes, is on target for a strong year of cargo volume.

L'Administration portuaire Hamilton-Oshawa (APHO), qui gère le plus grand complexe portuaire du Canada sur les Grands Lacs, est en voie de connaître une bonne année pour le volume de fret.

lay in August in tribute to water transportation's historical significance in the Niagara region and Canada overall.

Terence Bowles, the President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), anticipates a busy navigational season building on the more than 38 million tonnes of overall cargo handled last year. "In 2021, volumes went up 1.6 per cent from the previous year, but if you remove grain from that equation because of the approximately 20-per-cent drop in harvest due to drought, everything else was almost 13 per cent higher," Mr. Bowles says. "So that gives us some idea of how much the economy has kicked up since the pandemic shutdown in 2020 and why we can be optimistic."

As the new commercial navigation season begins, the Seaway offers its users outstanding reliability (above 99 per cent), a reduced ecological footprint (with GHG emissions reduced by 69 per cent), an excellent safety record (almost 1.5-million hours without a lost worktime incident), and technological advances (such as hands-free mooring) to reinvigorate the Canadian and U.S. economy.

The Seaway is also garnering more attention for its existing capacity to handle another 50-per-cent increase in shipments at a time when other trade routes are facing issues related to COVID-19 production/shipment delays, extreme weather disruptions, political instability, and/or a shortage of truck drivers.

"Our system offers customers a dependable service that can give them better control over their stored inventory supplies, which is becoming more imperative than just-in-time deliveries," Mr. Bowles further explains.

l'importance historique du transport par eau dans la région du Niagara et pour le Canada dans son ensemble.

Terence Bowles, le président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), prévoit une saison chargée après une année 2021 où le volume total de marchandises transportées a dépassé les 38 millions de tonnes. «En 2021, les volumes ont augmenté de 1,6 % par rapport à l'année précédente, dit M. Bowles. Cependant, si vous faites abstraction des céréales, dont les récoltes ont baissé de 20 % en raison de la sécheresse, le reste était en hausse de presque 13 %. Voilà qui donne une idée de la vigueur de la reprise économique depuis les arrêts de 2020 pour cause de pandémie, et voilà pourquoi nous pouvons être optimistes.»

À l'ouverture de la nouvelle saison de navigation commerciale, la Voie maritime offre à ses usagers une fiabilité exceptionnelle (plus de 99 %), une empreinte écologique réduite (émissions de GES réduites de 69 %), un excellent bilan de sécurité (presque 1,5 millions d'heures sans incident entraînant une perte de temps de travail) et des progrès technologiques (comme l'amarrage mains libres) pour revigorer l'économie canadienne et américaine.

La Voie maritime suscite aussi de l'intérêt du fait qu'elle a la capacité voulue pour accueillir 50 % de volume en plus, à un moment où d'autres routes commerciales doivent composer avec des retards de production ou d'expédition dus à la COVID-19, des perturbations causées par des événements météorologiques extrêmes, de l'instabilité politique ou une pénurie de camionneurs.

«Notre réseau offre aux clients un service fiable qui leur permet de mieux contrôler leurs stocks, ce qui devient plus important que des livraisons juste-à-temps», ajoute M. Bowles.

Les répercussions de la guerre en Ukraine sur les exportations de céréales

La Voie maritime aide déjà à atténuer certaines des perturbations du commerce causées par l'invasion russe de l'Ukraine. Au début d'avril, le Port d'Oswego a été le premier port des Grands Lacs à exporter des céréales: 18 000 tonnes métriques destinées à la Belgique et à l'Irlande, pour aider à compenser la baisse d'expéditions ukrainiennes.

«Avec une bonne récolte, nous pourrions voir une demande bien plus grande d'expéditions de céréales, prédit M. Bowles, vu que 29 % des exportations mondiales de céréales proviennent habituellement d'Ukraine et de Russie. Nous pourrions aussi exporter davantage de potasse pour remplacer celle habituellement obtenue de Russie et du Bélarus.»

D'importants efforts ont été déployés pour convaincre les agriculteurs du Midwest américain d'exporter davantage de céréales par la Voie maritime. «Nous travaillons fort pour faire connaître l'efficacité de la Voie maritime et nous offrons le Programme incitatif de portail pour tenter de changer des habitudes enracinées en matière de transport, en faveur de cet itinéraire concurrentiel sur le plan des prix», dit Bruce Hodgson, directeur, Développement des marchés de la CGVMSL.

Un nouveau rapprochement avec la Soy Transportation Coalition, le plus grand exportateur de soja des États-Unis, devrait accroître l'utilisation de la Voie maritime, surtout au moment où la demande européenne de produits agricoles va certainement grimper en raison du conflit entre l'Ukraine et la Russie.

La Voie maritime attire aussi l'attention des agriculteurs américains cherchant à diversifier leurs marchés d'exportation afin d'être moins tributaires de l'Extrême-Orient. «Avant,

Ukraine war impact on grain exports

The Seaway is already helping to mitigate some of the trade disruption impacts being caused by the Russian invasion of Ukraine. In early April, the Port of Oswego was the first port on the Great Lakes this year to export grain, with 18,000 metric tons destined for Brussels and Ireland to help offset the decline of Ukrainian shipments.

“With a good harvest, we could see much greater demand for grain shipments given that 29 per cent of world grain exports usually come from Ukraine and Russia,” Mr. Bowles predicts. “We could also export more potash to make up for some usually obtained from Russia and Belarus.”

Significant focus has been put on persuading U.S. Midwest agricultural producers to export more grain through the Seaway. “We’ve been working hard at promoting the Seaway’s efficiencies and offer the Gateway Incentive program to try to change some entrenched transportation habits in favour of this price-competitive route,” Bruce Hodgson, SLSMC’s Director, Market Development, says.

A new alignment with the Soy Transportation Coalition, which is the largest U.S. soy exporter, is expected to bolster the Seaway’s use, particularly as European demand for agricultural products is expected to spike as a result of the Ukraine/Russia conflict.

The Seaway is furthermore drawing the attention of U.S. farmers seeking to diversify their export markets to be less reliant on the Far East. “While they were previously sending most of their shipments out West for trans-Pacific trade, they’re now concentrating on getting more of their soy and distilled grain into Europe, the Middle East and North Africa,” Mr. Hodgson explains.

Steadily large quantities of grain (corn, beans, wheat and distilled grain) have consistently been shipped through the Seaway in recent years from the Port of To-



LE 18 MAI 2022, À TROIS-RIVIÈRES

ASSISTEZ À LA PRÉSENTATION DE L'ÉTAT SUR LE TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC ET AU DÉVOILEMENT D'UN SONDAGE SUR LA PERCEPTION DES QUÉBÉCOIS À L'ÉGARD DE CETTE INDUSTRIE

INSCRIVEZ-VOUS DÈS MAINTENANT

WWW.ST-LAURENT.ORG

ASSISES QUÉBÉCOISES DU SECTEUR MARITIME 2022

CONTINUE

INVEST

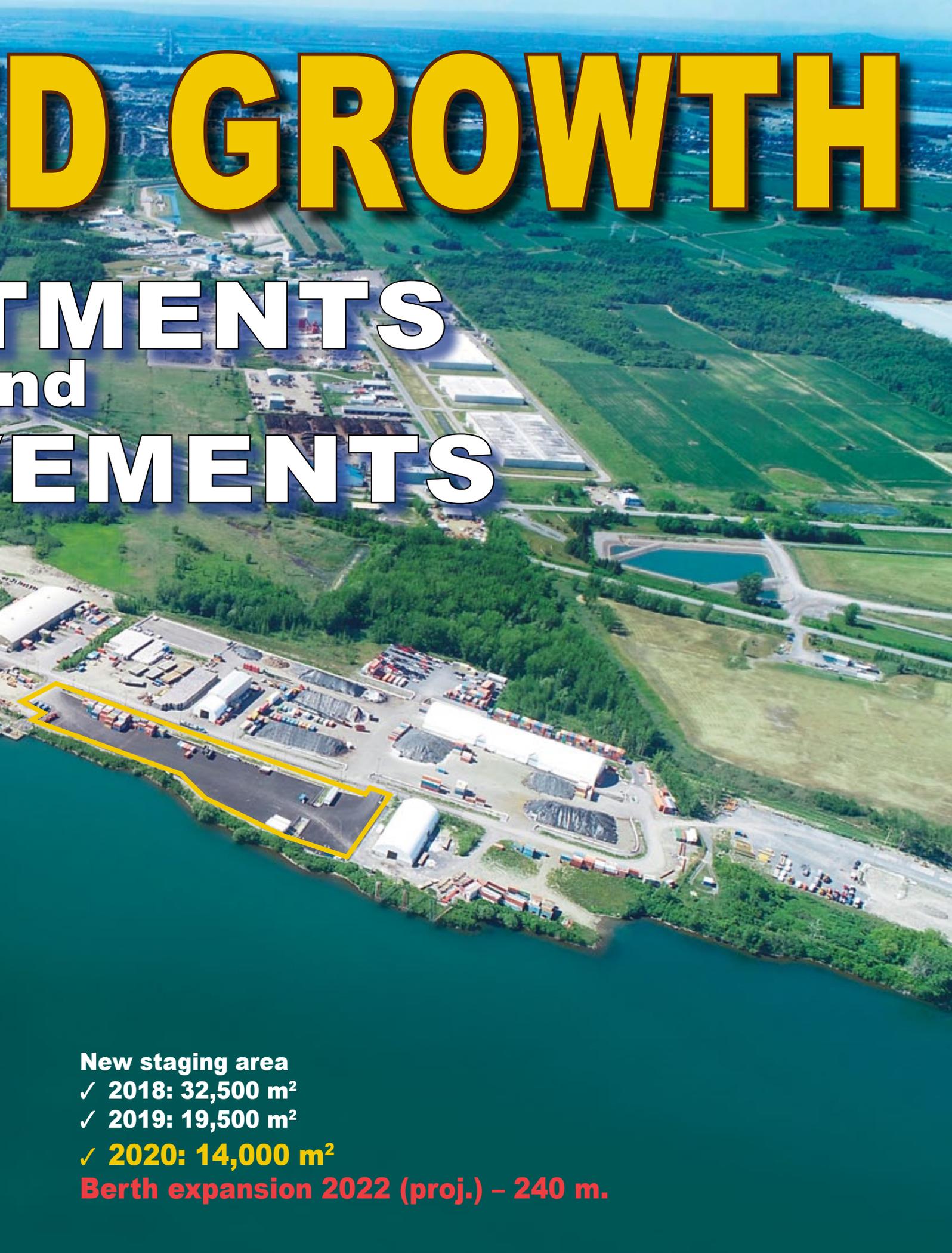
IMPROV



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

D GROWTH

An aerial photograph of an industrial facility, likely a port or warehouse complex, situated along a large body of water. The facility consists of several large white buildings, numerous shipping containers, and a parking area. A yellow outline highlights a specific section of the facility, which is the new staging area mentioned in the text. The surrounding area includes green fields, a road, and a small pond.

TMENTS nd EMENTS

New staging area

✓ 2018: 32,500 m²

✓ 2019: 19,500 m²

✓ **2020: 14,000 m²**

Berth expansion 2022 (proj.) – 240 m.



©TBPA

In addition to its core grain cargo, the Port of Thunder Bay is looking forward to a stellar year in project and potash cargos.

En plus des céréales, qui sont sa spécialité, le port de Thunder Bay entrevoit une année exceptionnelle pour les cargaisons spéciales et les cargaisons de potasse.

ledo to North Africa, Egypt, Tunisia, Ireland and European Union ports.

The SLSMC continues to develop its lands and facilities along the Seaway to attract new business that could benefit from maritime transportation's advantages, as well as contribute to the economic development of communities along the canal system. The expansion of the Port Weller Dry Docks is under way to facilitate the berthing of maximum Seaway draft vessels.

In preparation for the return of cruise travel, the Seaway has invested in upgrades to docks at Wharf 1 in St. Catharines and Wharf 18 in Colborne in time to welcome cruise ships this season. "We're expecting more cruise vessels this year than before the pandemic," Mr. Bowles notes, adding that the roster includes two brand-new Viking Expeditions ships.

Evolving trade patterns?

Bruce Burrows, the President and CEO of the Chamber of Marine Commerce, says the Seaway's early outlook sends a strong signal that the system is open for robust trade and tourism.

ils acheminaient la plupart de leurs expéditions vers l'Ouest pour le commerce transpacifique, mais ils s'efforcent maintenant d'envoyer davantage de leur soja et de leurs céréales à distillerie en Europe, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord», explique M. Hodgson.

De fortes quantités de céréales (maïs, fèves, blé et céréales à distillerie) ont constamment été expédiées par la Voie maritime ces dernières années, depuis le Port de Toledo vers des ports d'Afrique du Nord, d'Égypte, de Tunisie, d'Irlande et de l'Union européenne.

La CGVMSL continue de mettre en valeur ses terrains et ses installations le long de la Voie maritime de façon à attirer une nouvelle clientèle qui pourrait profiter des avantages du transport maritime et pour contribuer au développement économique de collectivités riveraines du réseau. L'agrandissement du chantier naval Port Weller facilitera l'accostage de navires exploitant le tirant d'eau maximal de la Voie maritime.

Pour préparer le retour des croisières cette saison, la Voie maritime a investi dans le quai 1 à St. Catharines et le quai 18 à Colborne. «Nous attendons davantage de bateaux de croisière cette année qu'avant la pandémie», indique M. Bowles en ajoutant que deux tout nouveaux navires ont été ajoutés à la flotte de Viking Expeditions.

Courants commerciaux changeants?

Selon Bruce Burrows, président et chef de la direction de la Chambre de commerce maritime, les prévisions initiales de la Voie maritime indiquent clairement que le réseau est prêt à une forte activité commerciale et touristique.

«Alors que l'économie continue de se remettre de la pandémie, les acteurs de la Voie maritime continuent d'investir pour pouvoir recevoir des expéditions plus importantes de vrac et des marchandises plus diversifiées, vu que le Canada dispose d'un réseau de ports sécuritaire et fiable, dit-il. Nous avons aussi démontré à quel point le réseau est résilient pendant la pandémie, et comment il peut aider à réduire les problèmes de la chaîne d'approvisionnement et la congestion routière, tout en répondant au besoin pressant de réduire les émissions de carbone grâce à un modèle unique de transport maritime à courte distance.»

Il reste à espérer des conditions météorologiques favorables à l'agriculture, mais aussi à déterminer quels changements survenus dans les habitudes des consommateurs du fait de la pandémie perdureront. La relocalisation, c'est-à-dire le rapatriement d'opérations qui se faisaient outre-mer, est aussi envisagée à la lumière des fermetures ou ralentissements survenus en Chine pendant la pandémie, de l'invasion russe de l'Ukraine et des goulets d'étranglement en découlant dans les chaînes d'approvisionnement, ainsi que de la hausse des prix du carburant et des taxes sur le carbone. «Évidemment en ce

“As the economy continues to rebound from the pandemic, the Seaway's stakeholders continue to make investments to accommodate greater bulk shipment volumes and more diversified trade as Canada provides a safe, secure harbour system,” he says. “We've also demonstrated how resilient the system is during the pandemic and how it can help to reduce supply chain issues, road congestion as well as the pressing need to lower carbon output through a unique model of shortsea shipping.”

The challenges going forward include hoping for good farm weather but also determining what pandemic-related changes in consumer habits will endure. On-shoring, the practice of transferring a business operation back closer to home from an overseas location, is also being contemplated in light of China's pandemic shutdowns/slowdowns, Russia's invasion of Ukraine, related domino-effect supply-chain bottlenecks, as well as high fuel prices and carbon taxation. “Obviously, on the cargo side, the Seaway and Great Lakes trade is less consumer affected, but there could be some cascading effects,” Mr. Burrows notes.

Mr. Burrows says the value-added investments that ports such as Hamilton and Duluth have been making to offer multimodal port services will optimize transportation with trucking, railway, terminal and warehousing partners. “It's obviously less critical to have just-in-time



deliveries for bulk cargo, but our ports clearly have the capacity to do more for customers.”

Bright HOPA outlook

The Hamilton-Oshawa Port Authority (HOPA) is looking forward to a strong year. “We grew overall volumes by about nine per cent last year over 2020, and definitely feel confident in this year’s shipments, particularly agricultural exports and steel imports,” says Ian Hamilton, HOPA’s President and CEO.

Mr. Hamilton is confident that every successful Ontario crop will quickly sell. “It’ll come down to how the growing season is, but any global oversupply has basically disappeared because of the Ukraine/Russia conflict,” he says. “However, there is some concern in getting enough ammonium nitrate in time for spring fertilizing as that usually comes from Russia.”

HOPA will invest approximately \$30 million in port infrastructure this year in large part to continue to respond to the high demand for Ontario’s agricultural exports that are consistently growing by about seven per cent annually.

“We started with dredging last year to improve the passage at the Port of Oshawa,” Mr. Hamilton shares. “This year we’re expanding the grain facilities and upgrading road infrastructure to improve in and out volumes by some 400 per cent to about 200,000 tonnes.

“In Hamilton, we’re also building a new sugar warehouse for imports,” Mr. Hamilton shares. “And we’re creating a new steel servicing centre where commodities can be repackaged for easier redistribution.”

Finished steel imports from Europe and South America have remained buoyant since they were first triggered by American tariffs. “We’re also paying attention to steel and other components required for the auto industry that normally come out of Ukraine or Russia,” Mr. Hamilton adds. “We believe there’s already a pent-up North American demand for automobiles, household appliances and other steel-related items.”

Mr. Hamilton expects the shortage of key components from overseas will prompt a longer-term view to home-sourcing more elements. “We might see an increasing shift from just-in-time shipping to just-in-case warehousing.”

The escalation in fuel-oil prices and shortage of truck drivers are expected to peak interest in the pilot project launched by Hamilton Container Terminal last year. “We’re planning additional trials but are first working with the Canada Border Services Agency to set up customs clearance facilities so we can import containers directly into the Port of Hamilton, or directly transship pre-cleared commodities onto transatlantic vessels in Montreal or Quebec City,” Mr. Hamilton explains.

Shortsea shipping horizons

HOPA has launched two Fluid Intelligence data management projects with the McMaster Institute for Transportation & Logistics (MITL) to identify new shortsea shipping opportunities with preliminary data expected this summer. “One of the projects is looking at

qui concerne le fret, le trafic de la Voie maritime et des Grands Lacs est moins influencé par les consommateurs, mais il pourrait y avoir des effets en cascade», note M. Burrows.

M. Burrows dit que les investissements à valeur ajoutée qu’ont faits des ports comme Hamilton et Duluth pour offrir des services portuaires multimodaux optimiseront le transport avec les partenaires du camionnage, du rail, des terminaux et des entrepôts. «Il est certainement moins vital d’avoir des livraisons juste-à-temps pour le vrac, mais nos ports ont clairement la capacité d’en faire plus pour les clients.»

L’avenir est prometteur pour l’APHO

L’Administration portuaire Hamilton-Oshawa (APHO) entrevoit une bonne année. «Nous avons augmenté les volumes d’environ 9 % l’année passée par rapport à 2020, et nous avons toute confiance quant aux volumes de cette année, surtout dans les exportations agricoles et les importations d’acier», dit Ian Hamilton, président et chef de la direction de l’APHO.

M. Hamilton est convaincu que toutes les bonnes récoltes de l’Ontario se vendront rapidement. «Tout dépendra de la façon dont la saison de croissance se passera, mais dans l’ensemble l’excès d’offre a essentiellement disparu en raison du conflit entre l’Ukraine et la Russie, dit-il. Cependant, il pourrait être difficile d’obtenir assez de nitrate d’ammonium à temps pour la fertilisation du printemps, parce qu’il provient habituellement de la Russie.»

L’APHO investira quelque 30 millions de dollars dans l’infrastructure portuaire cette année, en bonne partie pour continuer de répondre à la forte demande d’exportations agricoles de l’Ontario. Celles-ci progressent constamment d’environ 7 % par année.

«Nous avons commencé du dragage l’année passée pour améliorer le passage au Port d’Oshawa, rapporte M. Hamilton. Cette année, nous agrandissons les installations céréalières et améliorons l’infrastructure routière pour pouvoir augmenter les volumes entrants et sortants d’environ 400 %, à 200 000 tonnes.

«À Hamilton, nous construisons aussi un nouvel entrepôt de sucre pour les importations. Nous créons aussi un nouveau centre de services pour l’acier, où les produits peuvent être reconditionnés pour faciliter la redistribution.»

Les produits finis en acier importés d’Europe et d’Amérique du Sud sont restés à un bon niveau depuis le coup d’envoi donné par les tarifs douaniers américains. «Nous surveillons aussi l’acier et autres composants nécessaires à l’industrie automobile qui viennent normalement de l’Ukraine ou de la Russie, ajoute M. Hamilton. Nous croyons qu’il y a déjà une demande refoulée en Amérique du Nord pour les autos, les électroménagers et autres produits utilisant de l’acier.»

M. Hamilton prévoit que la pénurie de composants clés venant d’outre-mer incitera à envisager de recourir à des sources plus proches à l’avenir. «Nous pourrions voir une transition de l’expédition juste-à-temps à l’entreposage “juste-à-cas”.»

L’escalade des prix du pétrole et la pénurie de chauffeurs de camion devraient susciter de l’intérêt pour le projet pilote que Hamilton Container Terminal a lancé l’année passée. «Nous planifions des essais supplémentaires, mais travaillons d’abord avec l’Agence des services frontaliers du Canada pour aménager des installations de dédouanement afin de pouvoir



LE PLUS IMPORTANT PORT MINÉRALIER EN AMÉRIQUE DU NORD

/ THE LARGEST IRON ORE HANDLING PORT
IN NORTH AMERICA



3^e rang au Canada pour son volume d'activité

Ranked 3rd in Canada for its volume of activity

Au service de la plus grande aluminerie des Amériques

Serves the largest aluminum smelter in the Americas

Infrastructure de classe mondiale pour l'industrie du fer ayant la plus grande capacité de chargement en Amérique du Nord

State-of-the-art infrastructure for the iron ore industry with the largest loading capacity in North America

cargo movement – particularly as it is or could pertain to containers – between Canada and the United States,” Mr. Hamilton shares. “The other is looking at how package deliveries from Hamilton’s airport, which is Canada’s largest dedicated air freight airport, might be delivered more efficiently within the GTHA.”

PortsToronto continues to provide and invest in maritime transport to handle approximately two million metric tonnes of cargo, in addition to welcoming back cruise ships.

This past March, Ports Toronto partnered with the City of Toronto to revitalize the Ship Channel Lift Bridge. “Originally constructed in 1931, the bridge must be modernized to continue to provide access to the Ship Channel for the safe, reliable transport and unloading of bulk commodities, such as road salt, cement and aggregates, and to link cargo to other modes,” says Geoffrey Wilson, PortsToronto’s President and CEO.

Over the next four years, the bridge’s north and south roadway approach spans will be rehabilitated, the Bascule lift bridge structure will be restored, and old mechanical and electrical systems will be replaced.

With the return of cruise travel, PortsToronto expects to welcome up to 40 cruise ships this season, including a number of new vessels designed for expedition cruising on the Great Lakes. The number would exceed the record 36 ships that PortsToronto welcomed in 2019 with some 12,000 passengers.

“Many of the newer ships to the Great Lakes are Expedition Class, which means that in addition to visiting large cities like Toronto, they can navigate to smaller towns and ports throughout the Great Lakes,” Mr. Wilson explains.

The **MV Viking Octantis** sails its first Great Lakes itinerary in April. This initial expedition cruise ship introduced by Viking Expeditions is a Polar Class 6 that embarked on its maiden voyage this past January after its construction at Fincantieri’s VARD shipyard in Romania. Additional new ships to Great Lakes travel include Vantage Tour’s **MV Ocean Explorer**, a small ocean-going expedition ship that began its global journeys in 2021, and Ponant’s **MV Le Dumont D’Urville** and **MV Le Bellot**. The port also welcomes the return of the **MV Pearl Mist**, Plantours’ **MV Hamburg**, and two American Queen Voyages (previously Victory Cruises) ships: the **MV Ocean Navigator** and **MV Ocean Voyager**.

Potash potential

The Port of Thunder Bay welcomed the season’s first two domestic lakers on March 30, with the slightly later start due to some thicker ice in the Sault Ste. Marie area.

“We do anticipate things to be slower until this year’s grain harvest as result of the smaller carryover of last year’s drought yield,” says Tim Heney, President and CEO of the Thunder Bay Port Authority.

“However, there’s strong European demand for potash because fertilizer supplies from Ukraine and Russia aren’t being delivered,” he adds. “That might offset the lack of spring and summer grain because production can be ramped up quickly, so I would think we’d have at least a ship a week beginning sometime in April.”

importer des conteneurs directement au Port de Hamilton ou transborder directement des produits prédédouanées sur des navires transatlantiques à Montréal ou à Québec», explique M. Hamilton.

Les perspectives du transport maritime à courte distance

L’APHO a lancé deux projets de gestion des données axée sur l’intelligence fluide avec l’Institut McMaster de recherche sur les transports et la logistique, afin de repérer de nouvelles possibilités en transport maritime à courte distance. Des données préliminaires sont attendues cet été. «Un des projets examine les mouvements de cargaisons – surtout ce qui se rapporte ou pourrait se rapporter aux conteneurs – entre le Canada et les États-Unis, dit M. Hamilton. L’autre examine la façon dont les livraisons de colis à partir de l’aéroport de Hamilton, qui est le plus grand aéroport de fret du Canada, pourraient se faire plus efficacement dans la région du Grand Toronto.»

PortsToronto continue d’investir dans le transport maritime pour pouvoir manutentionner environ 2 millions de tonnes métriques de fret, en plus de recommencer à recevoir des bateaux de croisière.

En mars, PortsToronto a formé un partenariat avec la Ville de Toronto pour revitaliser le pont levant du chenal maritime. «Le pont, qui a été construit en 1931, doit être modernisé pour maintenir l’accès au chenal maritime qui sert au transport et au déchargement sûr et fiable de vrac tel que sel de voirie, ciment et agrégats, et au lien à d’autres modes de transport», dit Geoffrey Wilson, président et chef de la direction de PortsToronto.

Au cours des quatre prochaines années, les travées d’accès routier nord et sud du pont seront réhabilitées, la structure du pont levant à bascule sera restaurée et les systèmes de levage électriques et mécaniques en fin de vie utile seront remplacés.

Avec le retour des croisières, PortsToronto prévoit accueillir jusqu’à 40 bateaux de croisière cette saison, y compris certains bateaux neufs conçus pour les expéditions sur les Grands Lacs. Ce chiffre dépasserait le record de 36 bateaux que PortsToronto a accueillis en 2019, avec quelque 12 000 passagers.

«Bon nombre des nouveaux bateaux sur les Grands Lacs sont de classe Expédition, précise M. Wilson. Ils peuvent donc faire escale non seulement dans des grandes villes comme Toronto, mais aussi dans des villes et des ports plus modestes dans l’ensemble des Grands Lacs.»

Le **MV Viking Octantis** effectuera son premier voyage sur les Grands Lacs en avril. Ce premier bateau de croisière d’expédition est un navire de classe polaire 6 qui a fait son voyage inaugural en janvier dernier. Il a été construit au chantier naval VARD du groupe Fincantieri, en Roumanie. D’autres navires commenceront à voguer sur les Grands Lacs, comme le **MV Ocean Explorer** de Vantage Tours, un petit navire d’expédition océanique qui a été mis en service en 2021, ainsi que le **MV Le Dumont-d’Urville** et le **MV Le Bellot** de Ponant. Il y a aussi des navires qui sont de retour au port: le **MV Pearl Mist**, le **MV Hamburg**, de Plantours, et deux navires d’American Queen Voyages (précédemment Victory Cruises), le **MV Ocean Navigator** et le **MV Ocean Voyager**.



Administration
de pilotage
des Laurentides

Laurentian
Pilotege
Authority



Regardez notre vidéo
Watch our video



Pour la **SÉCURITÉ**
et l'**EFFICACITÉ**
de la **NAVIGATION**
depuis plus de
50 années et
celles à venir !

Contributing
to the **SAFETY**
and **EFFICIENCY**
of **NAVIGATION**
for over 50 Years
and counting!

www.pilotagestlaurent.gc.ca



MERCI
pour votre
confiance

THANK YOU
for your
confidence



The earlier threat of a CP Rail labour disruption raised concern with approximately 80 per cent of the port's grain delivered by train. "We're definitely happy that's being worked out," Mr. Heney relates. "If we have a good harvest, we might be able to accommodate some of the markets usually served by Ukraine in the Middle East and North Africa."

It also depends on what farmers decide to plant. "Wheat has not been the highest cash crop," Mr. Heney notes. "Farmers tend to earn more with canola and other crops, but you can't grow canola every year without depleting soil, so they plant wheat every other year... It's not just because there's a conflict in Ukraine that we should assume that Canada will deliver a lot more wheat this year."

Another concern is obtaining the necessary fertilizer in time for seeding. "Canada is a potash exporter and there's a lot of it naturally in Prairie soil, but we also need phosphates and nitrogen that usually come from Russia or Ukraine," Mr. Heney explains.

Project cargo upswing at Thunder Bay

Oversized cargo from Europe is expected with more wind-turbine installations scheduled for Alberta, which has become Canada's most wind-powered province. "We're also shipping components to Saskatchewan and the Northwest Territories," Mr. Heney adds.

Increased activity in the Alberta oil sands is also prompting orders for European piping and other components. The port continues to receive more rail products from Spain with that trade establishing itself since the U.S. tariffs on steel. Likewise, specialty steel imports from Luxembourg and elsewhere in Europe are increasing to supply large construction projects.

Just-in-time deliveries are becoming more difficult with the shortage of long-haul truck drivers. "Some companies are now looking to move pulp and paper currently filling our Keefer Terminal by barge down to Chicago," Mr. Heney notes. "Our warehousing has also helped to handle the spike in consumer goods ordered online for home delivery throughout the pandemic and we'll see if that remains a pattern." 

Le potentiel de la potasse

Le Port of Thunder Bay a accueilli les deux premiers laquiers de la saison le 30 mars, soit un peu plus tard que d'habitude en raison de la présence de glace plus épaisse dans la région de Sault Ste. Marie.

«Il semble que les choses seront plus calmes jusqu'à l'arrivée de la récolte de céréales de cette année, parce qu'il restait moins de réserves à la suite de la sécheresse de l'année passée, dit Tim Heney, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Thunder Bay.

«Cependant, il y a une forte demande de potasse en Europe, parce que les engrais d'Ukraine et de Russie n'arrivent pas. La potasse pourrait compenser le manque de céréales au printemps et à l'été, parce que la production peut être augmentée rapidement. Je penserais donc que nous aurons au moins un navire par semaine à partir d'avril.»

Plus tôt dans l'année, la menace d'un conflit de travail à CP Rail avait suscité des inquiétudes, parce qu'environ 80 % des céréales du Port sont livrées par train. «Nous sommes certainement heureux que les choses se soient arrangées, de dire M. Heney. Si nous avons une bonne récolte, nous pourrions fournir certains des marchés qui sont habituellement servis par l'Ukraine, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord.»

Il reste aussi à voir ce que les agriculteurs décideront de planter. «Le blé n'a pas toujours été le plus rentable, note M. Heney. Les agriculteurs gagnent souvent plus avec le canola et d'autres récoltes. Toutefois, vous ne pouvez pas cultiver du canola chaque année sans épuiser le sol, donc ils plantent du blé une année sur deux... Ce n'est pas simplement parce qu'il y a un conflit en Ukraine que nous devons supposer que le Canada livrera beaucoup plus de blé cette année.»

Par ailleurs, il y a le problème d'obtenir les engrais nécessaires à temps pour les semences. «Le Canada est un exportateur de potasse, et il y en a beaucoup dans le sol des Prairies, mais il nous faut aussi des phosphates et de l'azote, qui viennent habituellement de la Russie ou de l'Ukraine», explique M. Heney.

Cargaisons spéciales en hausse à Thunder Bay

Des cargaisons surdimensionnées en provenance d'Europe sont attendues pour de nouvelles éoliennes qui sont prévues en Alberta, devenue la première productrice d'énergie éolienne au Canada. «Nous expédions aussi des composants en Saskatchewan et dans les Territoires du Nord-Ouest», ajoute M. Heney.

L'augmentation de l'activité dans les sables bitumineux de l'Alberta entraîne aussi des commandes de tuyaux et autres composants européens. Le Port continue de recevoir davantage des produits ferroviaires d'Espagne, ce commerce ayant pris pied depuis l'instauration des nouveaux tarifs douaniers américains sur l'acier. De même, les importations d'acier spécial du Luxembourg et d'ailleurs en Europe sont en augmentation, pour fournir de grands projets de construction.

Les livraisons juste-à-temps deviennent plus difficiles avec la pénurie de camionneurs longue distance. «Certaines entreprises envisagent maintenant de transporter de la pâte et du papier qui s'accumulent dans notre terminal Keefer en les chargeant sur des chalands à destination de Chicago, affirme M. Heney. Nos entrepôts ont aussi aidé à composer avec la poussée de biens de consommation commandés en ligne pour être livrés à domicile, tout au long de la pandémie. Nous verrons si cette demande va persister.» 



©CSL

CSL's The Rt. Hon. Paul J. Martin has entered its third season of running on pure biofuel.

Le Rt. Hon. Paul J. Martin de CSL a entamé sa troisième saison alimenté au pur biocarburant.

Green shipping initiatives on the rise **Les initiatives écologiques se multiplient**

Julie Gedeon

Après le succès d'un projet pilote la saison dernière, Canada Steamship Lines (CSL) entend de nouveau alimenter la moitié de sa flotte au biodiesel cette saison afin de favoriser une transition plus propre et plus rapide vers la décarbonisation. Le projet reconduit constitue la plus grande utilisation de biodiesel marin à l'échelle mondiale.

«Nos essais démontrent que le biodiesel est le meilleur carburant de substitution à faible teneur en carbone immédiatement disponible sur les Grands Lacs, dit Mariève Tremblay,

After a successful pilot project last season, Canada Steamship Lines (CSL) plans to fuel half of its domestic fleet with biodiesel again this season to encourage a cleaner and quicker transition to decarbonization. The renewed pilot project is the largest scale maritime use of biodiesel globally.

“Our tests demonstrate that biodiesel is the best available drop-in, low-carbon fuel on the Great Lakes right now.” Mariève Tremblay, CSL Group's Senior Vice-

President, Transformation and Business Efficiency, says. “We are very pleased with their results proving that biofuel can reduce fuel lifecycle GHG emissions by more than 80 per cent.

“We’re renewing our biofuel program for another season to gather more data on longer term use on our engines,” Ms. Tremblay adds. Nearly 30,000 operational hours were carried out last year using B100, a pure biofuel sourced from agricultural waste – specifically, non-food soy by-products that do not affect food production.

CSL’s ambitious biodiesel approach

“During our tests, we replaced 14,000 tonnes of marine diesel oil on eight vessels,” Ms. Tremblay shares. “And now that we have two testing seasons behind us, we need to work with governments to make biofuel a competitive alternative to traditional fuels for the shipping sector.”

This will actually be the **Rt. Hon. Paul J. Martin** third season on B100 as the self-unloading bulk carrier was the first chosen to run on the pure biofuel. **CSL Welland**, the Trillium-class bulker that opened this year’s Seaway navigation season, has recorded the most operational hours on biodiesel worldwide as its trade patterns are closest to the supply that has been made available in Windsor, Ontario.

“We’re convinced that biodiesel is a great transitional fuel towards decarbonization in Canada because it doesn’t require any modifications to ship engines and it can be stored and transported using existing infrastructure,” Ms. Tremblay relates. “Now it’s a question of ensuring availability throughout the Great Lakes corridor at a fair and reasonable price.”

CSL has been partnering with Canada Clean Fuels and Sterling Fuels to prove the ease and reliability of biodiesel as a drop-in fuel and to figure out how to make it available and affordable.

“Biodiesel has many advantages, but it does remain much more expensive than traditional fossil fuels,” Ms. Tremblay says. “During our testing phase, we absorbed the higher cost of biofuel with our supply chain partners in order to demonstrate this fuel’s viability on marine engines. However, that isn’t financially sustainable in the long run.”

Ms. Tremblay notes that governments need to step in to encourage more biodiesel production in Canada. If biofuel is to become a widely adopted option in the shipping sector, solutions are needed to make it more cost competitive.

While there’s interest, potential and discussion, Ms. Tremblay re-emphasizes the need for government incentives to start things rolling.

“Biodiesel has the potential to answer the Canadian government’s immediate climate objectives,” Ms. Tremblay says. “However, to move this from a pilot project to a success, governments need to put the right conditions in place.”

chef de l’information et de la transformation du Groupe CSL. Nous sommes enchantés des résultats prouvant que le biocarburant peut réduire de plus de 80 % les émissions de GES sur le cycle de vie du carburant. Nous reconduisons notre programme de biocarburant pour une nouvelle saison afin de recueillir davantage de données sur son utilisation à plus long terme dans nos moteurs.»

L’année passée, c’est plus de 30 000 heures de fonctionnement qui ont été accumulées avec du B100. Ce biocarburant pur provient de déchets agricoles, à savoir des sous-produits non alimentaires du soja qui n’affectent pas la production alimentaire.

Les ambitions de CSL en matière de biodiesel

«Pendant nos essais, nous avons remplacé 14 000 tonnes de mazout marin sur huit navires, précise M^{me} Tremblay. Maintenant que nous avons réalisé deux saisons d’essais, nous devons travailler avec les gouvernements pour faire en sorte que le biocarburant soit une option concurrentielle par rapport aux carburants traditionnels du secteur maritime.»

Pour le **Rt. Hon. Paul J. Martin**, ce sera en fait la troisième saison à carurer au B100. Le vraquier autodéchargeur était le premier choisi pour utiliser le biocarburant pur. Le **CSL Welland**, vraquier de classe Trillium qui a ouvert la saison de navigation sur la Voie maritime, a enregistré le plus d’heures de fonctionnement au biodiesel au monde. Ses routes sont les plus proches des sources d’approvisionnement qui ont été établies à Windsor, en Ontario.

«Nous sommes convaincus que le biodiesel est un excellent carburant de transition en vue de la décarbonisation au Canada, parce qu’il n’exige pas de modification aux moteurs des navires, et il peut être entreposé et transporté avec l’infrastructure existante, dit M^{me} Tremblay. Maintenant, il s’agit d’assurer la disponibilité dans l’ensemble du corridor des Grands Lacs, et ce, à un prix équitable et raisonnable.»

CSL a travaillé en partenariat avec les entreprises Canada Clean Fuels et Sterling Fuels pour prouver que le biodiesel est une solution facile et fiable en tant que carburant de substitution, et pour déterminer comment assurer sa disponibilité à un prix abordable.

«Le biodiesel a beaucoup d’avantages, mais il reste plus coûteux que les carburants fossiles traditionnels, note M^{me} Tremblay. Pendant nos essais, nous avons absorbé le supplément de coût avec nos partenaires de la chaîne d’approvisionnement, afin de démontrer la viabilité de ce carburant sur des moteurs marins. Ce n’est toutefois pas financièrement soutenable sur le long terme.»

M^{me} Tremblay estime nécessaire que les gouvernements agissent pour encourager la production de biodiesel au Canada. Si le biocarburant doit devenir une option largement adoptée dans le secteur maritime, il faut des solutions pour le rendre plus économique.

Il y a de l’intérêt, du potentiel et des discussions, mais M^{me} Tremblay insiste sur le fait que des incitatifs gouvernementaux sont nécessaires pour lancer le bal.

«Le biodiesel pourrait répondre aux objectifs climatiques immédiats du gouvernement canadien, dit-elle. Cependant, pour passer d’un projet pilote à un succès, il faut que les gouvernements créent les bonnes conditions.»



WE KNOW WHAT POWERS YOU...

Sterling Fuels provides a full range of fuels and ExxonMobil lubricants, all of which meet the strictest industry standards. We pride ourselves with on-time delivery, whether by truck, barge or pipeline.

WINDSOR | SARNIA | HAMILTON | STERLINGFUELS.CA

3665 Russell St. Windsor, Ontario N9C 1E9 Tel: 519 253 4694 Email: info@sterlingfuels.ca

CMC support for Green Shipping Corridor

CSL's biodiesel initiative is the type of pilot projects that the Chamber of Marine Commerce (CMC) envisions supporting and encouraging within a new Canadian Green Shipping Corridor.

"This multistakeholder initiative could showcase the transitional pathway to achieve net-zero carbon by 2050 by using the best available carbon-reducing technologies, fuels and management practices while also investing in the research and development necessary to identify and scale up carbon-free energy sources," explains Bruce Burrows, the CMC's President and CEO. "It's also a natural extension of the green trans-Atlantic corridor that the Port of Montreal is seeking to establish with the Port of Antwerp."

Mr. Burrows emphasizes the need to support the continued development and use of biodiesel, liquid natural gas (LNG), and electric plug-in and/or battery power within such a corridor, while advancing the research, development and trial of energy alternatives, such as hydrogen, ammonia and methanol.

"Our ships, ports and the Seaway administrations have all done a lot already to significantly reduce their environmental footprint," Mr. Burrows notes. "It's now time to support them in their next big steps towards decarbonization, while also using Canada's unique short-sea shipping abilities as an increasingly sophisticated multimodal network to reduce carbon emitted by the more fuel-intensive road transport."

He notes that 30 per cent of Canada's GHG comes from transportation, which is primarily on-road vehicles. "Our ports are working hard on infrastructure improvements to make it easier to optimize truck movements within a multimodal framework," he says. "This can significantly reduce GHG emissions from trucks and overall highway congestion in addition to helping to address the current shortage of truck drivers that is resulting in certain supply chain issues."

There's more than enough business for all modes, Mr. Burrows adds. It's a question of making all of them most efficient and sustainable by working in better collaboration in terms of coordinated use while each striving to lower their own carbon footprint. "We're very much looking to optimize truck and rail movements in and out of ports and terminals as part of this green corridor," he emphasizes.

La CCM appuie le corridor maritime vert

L'initiative de CSL avec du biodiesel est le type de projet pilote que la Chambre de commerce maritime (CCM) envisage de soutenir et d'encourager dans le cadre d'un nouveau corridor maritime vert canadien.

«Cette initiative multipartite pourrait mettre en valeur la voie à suivre pour parvenir à la carboneutralité d'ici 2050 en utilisant ce qui se fait de mieux en matière de technologies, de carburants et de pratiques de gestion pour la réduction du carbone tout en investissant dans la recherche-développement nécessaire pour trouver et développer des sources d'énergie sans carbone, explique Bruce Burrows, président et chef de la direction de la CCM. Elle est aussi un prolongement naturel du corridor vert transatlantique que le Port de Montréal veut créer avec le Port d'Anvers.»

M. Burrows insiste sur la nécessité d'appuyer le développement et l'utilisation du biodiesel, du gaz naturel liquide et de l'électrique rechargeable ou à batterie dans un tel corridor, et en même temps de promouvoir la recherche, le développement et la mise à l'essai d'autres sources d'énergie comme l'hydrogène, l'ammoniac et le méthanol.

«Nos navires, nos ports et les administrations de la Voie maritime ont déjà tous beaucoup fait pour réduire sensiblement leur empreinte environnementale, fait remarquer M. Burrows. Il est maintenant temps de les appuyer dans leurs prochaines avancées vers la décarbonisation, tout en utilisant aussi les capacités uniques du Canada en transport maritime à courte distance pour constituer un réseau multimodal de plus en plus raffiné et réduire le carbone émis par le transport routier, qui consomme davantage de carburant.»

Il rappelle que 30 % des émissions de GES du Canada proviennent du transport, et principalement de véhicules routiers. «Nos ports travaillent fort pour améliorer leur infrastructure afin qu'il soit plus facile d'optimiser les transports par camion dans un contexte multimodal, dit-il. Voilà qui peut fortement réduire les émissions de GES des camions ainsi que la congestion routière, en plus de pallier l'actuelle pénurie de camionneurs qui cause des problèmes dans la chaîne d'approvisionnement.»

Il y a plus qu'assez de clientèle pour tous les modes de transport, ajoute M. Burrows. Il s'agit d'augmenter leur efficacité et leur durabilité en collaborant mieux pour coordonner leurs rôles, tandis que chacun s'efforce de réduire sa propre empreinte carbone. «Nous visons à optimiser les transports par camion et par train à destination et au départ des ports et terminaux, dans le cadre de ce corridor vert», dit-il.

"Canadian Green Shipping Corridor is essential to focus R&D on made-in-Canada solutions towards cleaner energy supplies that will serve the unique nature of the country's shortsea shipping operations properly."

«Un corridor maritime vert canadien est essentiel pour stimuler la R-D sur des solutions faites au Canada qui fourniront de l'énergie plus propre en tenant compte de la nature particulière des opérations de transport maritime à courte distance au Canada.»

Bruce Burrows
CMC President and CEO / Président et chef
de la direction de la CCM



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

**WE ADVOCATE
WE PROMOTE
WE COLLABORATE**

**Join us to Secure Marine's
Post-Pandemic Recovery**

Become a Member:
www.marinedelivers.com/membership



@MarineDelivers





La réussite sur mesure^{MD}
Tailor-Made SuccessTM



Fière Participante du
Pacte Mondial des Nations Unies

Proud Participant of the
United Nations Global Compact



Waterstone
CANADA'S
MOST
ADMIRÉ
CORPORATE
CULTURES
2020 - 2021



qsl.com

He says a Canadian Green Shipping Corridor is essential to focus R&D on made-in-Canada solutions towards cleaner energy supplies that will serve the unique nature of the country's shortsea shipping operations properly.

"We're already having to tell the International Maritime Organization that the indices it has created to gauge the carbon efficiency of oceangoing ships doesn't work for the types of vessels and trade in the Great Lakes, Seaway and similar waters," Mr. Burrows says. "Our ships make a lot more stops along a shorter distance and spend more time in ports, so we've had to convey this to the IMO."

A strong R&D component focused on the corridor's energy needs is essential to identify, develop, test and scale up several alternative fuel candidates. "Existing technologies aren't currently sufficient to achieve net-zero emissions by 2050 as required by the IMO," Mr. Burrows stresses. "We definitely need government incentives to encourage R&D here that will ultimately benefit Canada's overall economy in the course of achieving the necessary decarbonization."

Mr. Burrows says the corridor is also a good way to focus attention on the ways required to improve climate change resilience at ports and other key junctures in the face of more extreme weather events and variable water levels. 

Pour lui, un corridor maritime vert canadien est essentiel pour stimuler la R-D sur des solutions faites au Canada qui fourniront de l'énergie plus propre en tenant compte de la nature particulière des opérations de transport maritime à courte distance au Canada.

«Déjà, nous devons dire à l'Organisation maritime internationale que ses indices d'efficacité carbone des navires océaniques ne conviennent pas pour les types de navires et de trafic des Grands Lacs, de la Voie maritime et des eaux semblables, dit M. Burrows. Nos navires font beaucoup plus d'escales sur une courte distance et passent plus de temps au port, et nous avons dû le faire comprendre à l'OMI.»

Un vaste effort de R-D axé sur les besoins du corridor est essentiel pour repérer, mettre au point, tester et développer divers carburants de remplacement possibles. «Les technologies existantes ne sont pas actuellement suffisantes pour arriver à la carboneutralité d'ici 2050 comme l'exige l'OMI, insiste M. Burrows. Nous avons absolument besoin d'incitatifs du gouvernement pour encourager la R-D ici qui profitera à l'ensemble de l'économie du Canada en parvenant à la nécessaire décarbonisation.»

Pour M. Burrows, le corridor est aussi un bon moyen de concentrer l'attention sur les mesures nécessaires pour améliorer la résilience pour faire face aux changements climatiques dans les ports et d'autres lieux clés, alors que les événements météorologiques extrêmes se multiplient et que les niveaux de l'eau fluctuent. 



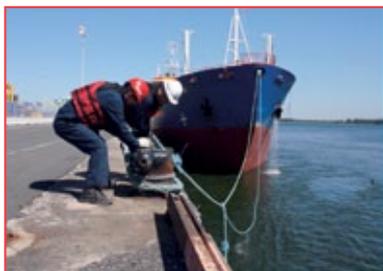
Urgence Marine Environment

Call : 514.640.3138

**ENVIRONMENTAL
SPECIALISTS**

**IMMEDIATE
RESPONSE 24/7**

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.ume-qc.com

Port of Montreal (Quebec) CANADA
Port of Québec (Quebec) CANADA



©NIK WEST

DP World's Duke Point terminal at the Port of Nanaimo is experiencing brisk growth in barge activity.

Le terminal de la pointe Duke de DP World, au port de Nanaimo, connaît une forte augmentation de son trafic de chalands.

Shortsea shipping expanding on West Coast

Le transport maritime prend de l'essor sur la côte Ouest

Colin Laughlan

The Port of Nanaimo and terminal operator DP World are currently engaged in big plans around the port's shortsea shipping development. The 50-year lease signed last year for DPW's Duke Point operations has firmed up a shared vision by the two parties that sees domestic barging between Vancouver and Nanaimo integrated with deep sea vessel calls to Asia. The plan appears to be part of DP World's philosophy of optimizing global ocean traffic through strategic port locations.

DP World's Nanaimo – Vancouver shortsea shipping initiative has been operating for the last decade,

Le Port de Nanaimo et l'exploitant de terminaux DP World travaillent à de grands projets pour le développement du transport maritime à courte distance. Le bail de 50 ans signé l'année passée pour les installations de DP World à la pointe Duke a cristallisé la vision commune des deux parties intégrant le transport par chaland entre Vancouver et Nanaimo aux liaisons avec l'Asie par navires océaniques. Le plan semble faire partie de la philosophie de DP World visant à optimiser le trafic océanique mondial grâce à des ports stratégiques.

L'initiative de DP World en matière de transport maritime à courte distance entre Nanaimo et Vancouver a été

lancée il y a une dizaine d'années. Des chalands transportent des conteneurs chargés entre l'île de Vancouver et le terminal Centerm de DPW au centre-ville de Vancouver.

En 2020, l'exploitant de terminaux d'envergure mondiale a commencé à arrimer son service de chalands à l'activité de la société Fraser Surrey Docks qu'elle venait d'acquérir, sur le fleuve Fraser en face de la ville de New Westminster. DP World avait à l'époque expliqué qu'elle pouvait ainsi accroître le nombre de conteneurs vides transportés par chaland à l'île de Vancouver.

Une porte-parole de DP World à Vancouver, Natalie Kenrick, rappelle que l'entreprise a ajouté en août 2021 un service par chaland se rendant à Seattle (État de Washington) une fois par mois: «Le chaland peut transporter 200 conteneurs, et de nombreux expéditeurs, y compris des détaillants, constatent que c'est un moyen de diminuer les frais de manutention et de factage ainsi que de réduire le trafic routier et les émissions de CO₂.»

DP World voit grand à Nanaimo

Jason Michell, vice-président, Développement des affaires, du Port de Nanaimo, affirme qu'après le succès de l'activité à trois volets de transport par chaland de DP World, les plans sont maintenant au point pour une expansion en deux phases aux installations de la pointe Duke. Celle-ci comprendra l'allongement du poste d'amarrage de navires hauturiers, de 160 mètres à 325 mètres – assez pour qu'un navire handyman puisse accoster à côté du poste d'amarrage de chalands.

«Le but reste de préserver la liaison de transport à courte distance avec Centerm, dit M. Michell. DP World est le principal gestionnaire de projet et s'occupe des processus réglementaires et d'obtention de permis.»

Le Port, DP World, le Fonds national des corridors commerciaux et la Province de la Colombie-Britannique sont associés dans le projet de 105 millions de dollars. «Nous sommes tous participants pour soutenir l'expansion de phase 2-3, dit M. Michell. Nous prévoyons que la construction débutera au

barge laden export containers from Vancouver Island to DPW's Centerm terminal in downtown Vancouver.

However, in 2020, the global terminal operator was able to begin triangulating its barge service with its newly acquired Fraser Surrey Docks on the Fraser River opposite the City of New Westminster, allowing DP World to “build volume” in empty containers barged to Vancouver Island, the company explained at the time.

DP World Vancouver spokesperson, Natalie Kenrick, said the company has now added another barge service since August 2021, going to Seattle, Washington, once a month. “The barge has a capacity of carrying 200 containers and many shippers, including retailers, are finding it is a way to minimize handling and drayage while also reducing vehicle traffic and reducing CO₂ emissions,” she said.

DP World-Nanaimo project aims high

Jason Michell, Vice President, Business Development, for the Port of Nanaimo said that with the success of the three-legged shortsea container barging operated by DP World, plans were now completed for a two-phase expansion at the Duke Point facility. It will include the lengthening of the deep-sea vessel berth from 160 metres to 325 metres, long enough for a Handymax vessel to dock next to the adjacent barge berth.

“The goal is still to maintain the shortsea connection with Centerm,” Mr. Michell said. “DP World is the main project manager and they're working through the regulatory and permitting processes.”

The \$105-million project is a joint project with the port, DP World, the National Trade Corridor Fund, and the Province of B.C. – “we're all participants to support the phase 2-3 expansion,” said Mr. Michell. “We anticipate construction will start in the first quarter of 2023,” he said. “When completed, it will take it up to about 280,000 TEUs.”



Connecting Vancouver Island's economy to the world with two deep sea terminals.

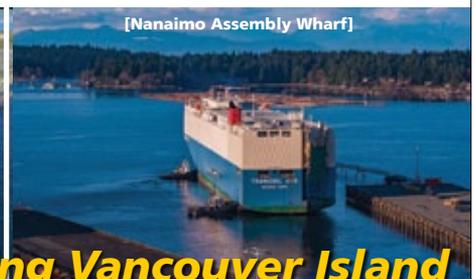
- Short-sea shipping with capacity to handle containers, bulk, break bulk, heavy lift and project cargoes plus, since March 2019, auto carriers.
- Enhanced infrastructure providing versatility and efficiencies for diverse cargo solutions and to meet a growing container business.



[Duke Point Terminal]



[Duke Point Terminal]



[Nanaimo Assembly Wharf]

Servicing Vancouver Island

@portnanaimo

250-753-4146 ext.229

www.npa.ca

In fact, the phase 2-3 volume pales in comparison with the port's plans for a phase 4 expansion to support the handling of over 1-million TEUS at the Duke Point site. "It'll include the port's land," Mr. Michell said.

Mr. Michell told *Maritime Magazine*: "We have concluded a study that confirms an approximately 1.2-million TEU volume and we're now engaged to develop a feasibility study – a business case. We need to show how that volume fits, cost efficiency, environmental, GHGs, what technology we can use – the whole picture. We have hired a firm to help us with the land mass, the capacity, and the throughput," he said.

"We're trying not just to add a shipping terminal to the route – we're trying to add the land capacity. It's within five kilometres [of Duke Point] and it's greenfield – privately owned. On some [other land parcels] we are talking to the province about. There are some private partners that have massive amounts of land – so as a Port, we're trying to raise awareness of the shortsea, the land, and the port. We're just trying to wake people up," he said.

Mr. Michell stressed that the Port of Nanaimo's interest in shortsea shipping has major implications for improving supply chain performance in B.C. "It's not about shortsea alone – it's about the deep-sea and shortsea combination – and the integration of those systems to better service the supply chain. We are well positioned to add a layer of resilience and capacity to the supply chain. The advantages could support trade and economic growth on Vancouver Island while adding resiliency into B.C.'s supply chain," he said.

"When you look at what's going on in the lower mainland and we see the congestion – you've got road congestion and rail congestion – what other opportunities exist?"

The port's newly revealed plans for its phase 4 expansion comes as a final decision on the Port of Vancouver's massive and controversial Roberts Bank Terminal 2 (RBT2) project is expected this summer. RBT2, which proposes adding 2.4-million TEUs to the Port of Vancouver's container capacity, has been delayed for several years because of lingering environmental impact issues.

Meanwhile, the Port of Vancouver's own shortsea shipping project, as currently described on its website, promises the development of dedicated common-user shortsea terminal to serve the Vancouver Gateway in the long-term, having received National Trade Corridor Funding in 2019 and announcing a procurement process to begin in 2021. However, the Port has declined to answer questions on updating the progress of the project when asked by *Maritime Magazine*. 

premier trimestre de 2023. Quand ce sera terminé, la capacité atteindra environ 280 000 EVP.»

Cependant, le volume de phase 2-3 est peu de chose en comparaison des projets du Port pour une expansion de phase 4 devant permettre une capacité de plus de 1 million d'EVP à la pointe Duke. «Elle mettra en jeu les terrains du Port», dit M. Michell.

«Nous avons réalisé une étude confirmant un volume d'environ 1,2 million d'EVP, a indiqué M. Michell au *Maritime Magazine*. Nous préparons maintenant une étude de faisabilité – une analyse de rentabilisation. Nous devons démontrer la pertinence de ce volume, l'efficacité économique, les aspects environnementaux, les GES, la technologie que nous pourrions utiliser – le portrait complet. Nous avons engagé une firme pour nous aider à y voir clair en ce qui concerne les terrains, la capacité et le débit.

«Nous essayons d'ajouter non seulement un terminal maritime à la route, mais aussi de la capacité sur terre. C'est à moins de 5 km [de la pointe Duke] et c'est du terrain supplémentaire – appartenant à des intérêts privés. Pour certains [autres terrains], nous parlons à la Province. Il y a des partenaires privés qui ont d'énormes terrains. Donc au Port, nous essayons de sensibiliser aux enjeux du transport maritime à courte distance, des terrains et du Port. Nous essayons simplement de réveiller les gens.»

M. Michell insiste que l'intérêt du Port de Nanaimo pour le transport maritime à courte distance a de grandes implications pour ce qui est d'améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement en Colombie-Britannique. «Ce n'est pas seulement une question de transport maritime à courte distance, dit-il. C'est la combinaison haute mer-courte distance, et l'intégration des systèmes pour mieux servir la chaîne d'approvisionnement. Nous sommes bien placés pour ajouter un niveau de résilience et de capacité dans la chaîne d'approvisionnement. Les avantages en découlant pourraient favoriser le commerce et la croissance économique sur l'île de Vancouver, tout en augmentant la résilience de la chaîne d'approvisionnement de la Colombie-Britannique.

«Quand on regarde ce qui se passe dans la vallée du bas Fraser et qu'on voit la congestion – il y a de la congestion routière et de la congestion ferroviaire –, que peut-on faire d'autre?»

Les plans qui viennent d'être présentés pour l'expansion de phase 4 du Port arrivent alors qu'une décision est attendue cet été sur le projet immense et controversé du Port de Vancouver pour le Terminal 2 à Roberts Bank (RBT2). Ce projet ajouterait 2,4 millions d'EVP à la capacité du Port de Vancouver. Il a été retardé de plusieurs années en raison d'enjeux persistants concernant l'impact environnemental.

Entre-temps, le Port de Vancouver a son propre projet de transport maritime à courte distance. Tel qu'il est décrit sur son site Web, il créerait un terminal multiusager pour le transport maritime à courte distance qui desservirait la porte d'entrée de Vancouver sur le long terme. Il a reçu des fonds au titre du Fonds national des corridors commerciaux en 2019 et un processus d'approvisionnement est prévu à partir de 2021. Cependant, le Port n'a pas souhaité faire le point sur l'évolution du projet lorsque le *Maritime Magazine* l'a demandé.



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

Strong outlook in maritime/ multimodal trade

Perspectives solides dans le commerce maritime/multimodal

Leo Ryan



Le Midwest américain, avec sa grande plaque tournante de commerce et de transport qu'est Chicago, reste un marché stratégique pour les expéditeurs, les transporteurs multimodaux et un groupe clé de ports canadiens. Il représente environ un cinquième du PIB américain. Les ondes de choc mondiales des deux dernières années – la dévastatrice pandémie de COVID-19 (actuellement en perte de vitesse), puis l'invasion injustifiée de l'Ukraine par la Russie – n'ont pas manqué de secouer l'économie du Midwest. Cependant, la puissante région manufacturière et agricole continentale a déjà montré sa résilience dans le passé.

Après avoir régressé de 3,5 % en 2020, l'économie américaine a progressé de 5,7 % en 2021. Bien qu'il ait récemment révisé sa prévision de la croissance mondiale nettement à la baisse, à 3,6 %, le Fonds monétaire international (FMI) a souligné la position sensiblement plus forte des États-Unis et du Canada en comparaison avec la zone euro, la Russie et l'Ukraine. Le FMI prévoit une croissance de 3,7 % en 2022 et 2,3 % en 2023 aux États-Unis. Au Canada, grâce aux prix mondiaux élevés des produits de base et de l'énergie, le PIB pourrait progresser de 3,9 % en 2022 et 2,8 % en 2023.

«La guerre en Ukraine a assombri les perspectives à court terme du Midwest en faisant grimper les coûts de

l'énergie et en nourrissant l'incertitude », fait remarquer Thomas Walstrum, économiste principal à la Réserve fédérale de Chicago.

Il affirme toutefois que pour le Midwest, les répercussions économiques de la guerre en Ukraine seront sans doute modestes par rapport à celles de la pandémie. Il considère malgré tout que «le risque d'une escalade au-delà de l'Ukraine est réel, et qu'elle pourrait entraîner d'importants coûts économiques pour le Midwest».

En revanche, dit M. Walstrum: «Les prix plus élevés de l'énergie pourraient faire mal à l'économie du Midwest à court terme, mais en même temps sa base manufacturière devrait profiter de la demande accrue de l'industrie des hydrocarbures à la suite de l'augmentation de la production.»

Le Midwest a une population totale de 65 millions répartie dans 12 États: Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Michigan, Minnesota, Missouri, Nebraska, Dakota du Nord, Ohio, Dakota du Sud et Wisconsin.

Le Midwest est le plus grand partenaire commercial régional du Canada aux États-Unis

Le Canada fait plus de commerce avec le Midwest qu'avec toute autre région des États-Unis. De fait, le Canada vend davantage de biens au seul Michigan... qu'à la Chine.



Anchored by the mighty commercial and transportation hub of Chicago, the Midwest is a vital strategic market.

Avec sa grande plaque tournante de commerce et de transport qu'est Chicago, le Midwest est un marché stratégique.

Representing approximately one fifth of U.S. GDP, the American Midwest, anchored by the mighty commercial and transportation hub of Chicago, remains a strategic market for shippers, multimodal carriers and a key group of Canadian ports. Global shock waves of the past two years, beginning with the devastating COVID-19 outbreak (currently losing steam) and succeeded this past mid-February by the unprovoked Russian invasion of Ukraine, have not failed to have an impact on the Midwest economy. But the continental manufacturing and agricultural powerhouse has shown resiliency in the past in meeting new challenges.

After contracting by 3.5% in 2020, the U.S. economy advanced by 5.7% in 2021. While recently announcing a sharp downward revision of global growth to 3.6% this year, the International Monetary Fund's forecasts underlined the comparatively much stronger positions of the United States and Canada versus the Euro zone, Russia, and Ukraine. The IMF sees U.S. growth attaining 3.7% in 2022 and slowing to 2.3% in 2023 while Canada's GDP, driven by higher world commodity and energy prices, could progress by respectively 3.9% and 2.8%.

"The war in Ukraine has darkened the near-term economic outlook for the Midwest by raising energy costs and fomenting uncertainty," remarked Thomas

Walstrum, a senior business economist with the Federal Reserve Bank of Chicago.

He affirms that the economic effect of the Ukraine war is likely to be small for the Midwest compared with the pandemic. But he considers "the risk of an escalation outside Ukraine is real and that includes the potential for large economic costs to the Midwest."

On the other hand, Mr. Walstrum opined: "While higher energy costs should hurt the Midwest economy in the short run, at the same time its manufacturing base should benefit from greater demand from the oil and gas industry as domestic output expands."

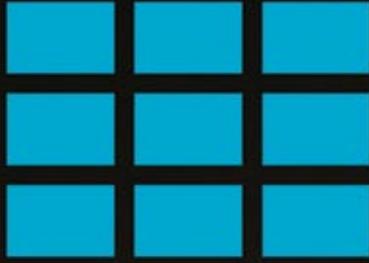
All told, there are 12 states in the Midwest, with a total population of 65 million: Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Michigan, Minnesota, Missouri, Nebraska, North Dakota, Ohio, South Dakota, and Wisconsin.

Midwest is Canada's biggest regional trading partner in the United States

Canada does more trade with the Midwest than any other U.S. region. Worthy of note: Canada sells more goods to Michigan alone than it does to... all of China.

In 2021, Canadian merchandise exports to the U.S. attained \$476.6 billion and imports from the U.S. amounted to \$297.6 billion.

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



En 2021, les exportations canadiennes de marchandises aux États-Unis se sont élevées à 476,6 milliards de dollars, et les importations des États-Unis, à 297,6 milliards de dollars.

En réponse à des questions du *Maritime Magazine*, Exportation et développement Canada (EDC), qui a ouvert un bureau à Chicago en 2019, a d'ailleurs insisté sur les liens étroits entre les économies du Midwest et du Canada:

«Le Midwest compte pour plus de la moitié des exportations américaines au Canada, et pour plus de la moitié de toutes les importations américaines du Canada. Le Midwest importe davantage de biens du Canada qu'il n'en expédie au Canada. Il a ainsi accusé un déficit commercial de 20 milliards de dollars par année, en moyenne, entre 2017 et 2021.»

Parmi les produits importés et exportés entre le Canada et le Midwest figurent au premier plan les produits énergétiques, les véhicules, les pièces automobiles, les réacteurs nucléaires et les machines.

«Le commerce entre le Midwest et le Canada a rebondi fortement en 2021, quand les États-Unis et le Canada ont émergé des mesures de confinement liées à la pandémie. En particulier, les importations du Canada ont augmenté de 32 % en 2021 par rapport à 2020, pendant que les exportations au Canada progressaient de 19 %. Sur les cinq dernières années (2017 à 2021), les importations du Canada dans le Midwest ont augmenté de 17,6 %, et les exportations du Midwest au Canada, de 3,8 %.»

Quels sont les secteurs qui offrent le plus de potentiel aux exportateurs canadiens? EDC en désigne quatre: l'agroalimentaire; les technologies propres; la fabrication de pointe; et les industries du numérique. «En plus de ces secteurs, dit EDC, nous concentrerons des ressources sur l'avenir, c'est-à-dire les technologies de pointe et les technologies propres mises au point dans le secteur canadien des ressources. Elles sont très prisées par les entreprises mondiales de ressources en voie de faire la transition vers une énergie propre.»

Maersk Canada relève les défis de la chaîne d'approvisionnement

Omar Shamsie, président de Maersk Canada, est attentif aux défis persistants en matière d'approvisionnement en Amérique du Nord et aux possibilités qui se présentent sur les marchés du Midwest.

En parlant au *Maritime Magazine*, il a d'emblée fait remarquer que les ports de Prince Rupert, Vancouver, Halifax et Montréal ont tous bien géré les volumes exceptionnels de marchandises dans la foulée de la pandémie. Ces volumes ont mis à l'épreuve les capacités des ports nord-américains et de l'infrastructure terrestre rejoignant les marchés intérieurs, y compris les centres de population et centres manufacturiers du Midwest américain. Les ports canadiens reçoivent des volumes d'importations augmentés, et les importateurs doivent composer avec des délais prolongés entre lieux d'origine et de destination en raison de goulets d'étranglement dans l'infrastructure.

«La pandémie a tout changé, dit M. Shamsie. La perturbation de la chaîne d'approvisionnement est une constante. Les entreprises qui sont agiles et qui ont développé des chaînes d'approvisionnement intégrées ont réalisé de bons gains commerciaux dans ce marché. Nous étudions tous les moyens possibles d'aider à la croissance du commerce en assurant

Responding to questions from *Maritime Magazine*, the EDC (Export Development Corporation), which opened an office presence in Chicago in 2019, underlined the close intertwining of the Midwest and Canadian economies.

“The Midwest makes up more than half of all U.S. exports to Canada and more than half of all U.S. imports from Canada,” the EDC pointed out. “The Midwest imports more goods from Canada than it ships to Canada, thus resulting on average, a \$20 billion trade deficit a year over 2017-2021.”

The top imported and exported products between Canada and the Midwest include energy products, vehicles, automotive parts, nuclear reactors and machinery.

“Trade rebounded strongly between the Midwest and Canada in 2021, when U.S. and Canada emerged from pandemic lockdowns, driven in large part by strong imports from Canada, which rose by 32% in 2021 compared to 2020, while exports to Canada rose 19% over the same period. Over the last five-years (2017-2021), imports from Canada to the Midwest have increased by 17.6% while exports from the Midwest to Canada have gone up by 3.8%.”

What sectors offer Canadian business the biggest export opportunities? Here the EDC has identified four focus sectors: agri-food, clean technologies, advanced manufacturing, and digital industries. “Along with them, we'll focus on resources of the future, by which we mean advanced technologies and clean technologies developed in Canada's resource sector that are highly sought-after by global resource companies in the process of making clean energy transitions,” the EDC stated.

Maersk Canada response to supply chain challenges

Commenting on persistent supply challenges in North America and on developing opportunities in Midwest markets was Omar Shamsie, President of Maersk Canada.

First of all, he pointed out to *Maritime Magazine* that the ports of Prince Rupert, Vancouver, Halifax and Montreal have all been managing through extraordinary, pandemic-driven cargo volumes. Such volumes have tested North American port and landside infrastructure capacity to inland markets, including population and manufacturing centers in the U.S. Midwest. Canadian ports are experiencing higher import volumes and importers are facing longer lead times from origin to destination due to infrastructure bottlenecks.

“The pandemic changed everything,” Mr. Shamsie said. “Supply chain disruption is a constant. Those companies that are agile and have developed integrated supply chains have achieved strong business gains in this market. We are looking at all possible means to help trade growth by getting logistic flows moving smoothly and minimizing supply chain disruption of our customers in North America. We want to get service delivery to acceptable levels, but for that we need many factors, including those outside our direct control to align.”

Maersk Canada's President Omar Shamsie indicates that a new omnichannel distribution center being opened by Maersk in Toronto in Q 4 2022 will significantly expand supply chain capacity and logistics options for customers.

Omar Shamsie, président de Maersk Canada, a révélé que Maersk ouvrira un nouveau centre de distribution omnicanal à Toronto au quatrième trimestre de 2022. Il est destiné à augmenter considérablement la capacité de la chaîne d'approvisionnement et les options logistiques pour les clients.



To address Canadian and U.S. Midwest supply chain challenges, Mr. Shamsie disclosed that Maersk in Canada will be opening a new omnichannel distribution center in Toronto in Q4 2022. The facility is designed to expand Toronto's supply chain capacity and competitiveness.

"Bringing this new supply chain solution into play marks an important addition to our customers' Canadian logistics options," Mr. Shamsie said. "Our customers are looking for faster order fulfillment in Toronto and the surrounding markets through integrated logistics. E-commerce sales continue to soar and supply chains need to tap into this growing market."

This E-commerce trend has expanded the business-to-consumer (B2C) reach of many North American companies. The Canadian consumer's online buying pattern has transformed supply chains with the appeal of one-click ordering, creating an entirely new E-commerce Logistics and E-fulfillment supply chain.

The new Toronto facility will complement Maersk Canada's existing Pacific Transload Express center in Vancouver that opened in September 2021 to make Asia/Pacific Northwest (PNW) supply chains more resilient, flexible and cost-effective. The ability to transload international containers into domestic 53-foot trailers for inland rail destination to Toronto and the U.S. Midwest enables customers to achieve overall cost savings (per cubic meter) for domestic distribution, while reducing storage costs related to port demurrage and detention of international containers. Supply chains flowing through the facility comprise fast-moving consumer goods (FMCG) in the retail and lifestyle segment that need agile response capabilities to consumer demand fluctuations. FMCG represents 80-90% of the volumes and auto parts are 10-20% into the Midwest.

Mr. Shamsie finished by saying "We will continue to study strategic investment opportunities for integrated end-to-end solutions here in Canada and the U.S. Midwest. By doing so, we will keep pace with our customers

l'efficacité de la logistique et en réduisant les perturbations de la chaîne d'approvisionnement de nos clients en Amérique du Nord. Nous voulons faire en sorte que la livraison de services atteigne des niveaux acceptables, mais il faut pour cela que de nombreux facteurs y contribuent, y compris des facteurs que nous ne contrôlons pas directement.»

Pour relever les défis de la chaîne d'approvisionnement du Canada et du Midwest, M. Shamsie a révélé que Maersk Canada ouvrira un nouveau centre de distribution omnicanal à Toronto au quatrième trimestre de 2022. Il est destiné à augmenter la capacité de la chaîne d'approvisionnement et la compétitivité de Toronto.

«L'entrée en jeu de cette nouvelle solution pour la chaîne d'approvisionnement est un ajout important aux options logistiques de nos clients canadiens, dit M. Shamsie. Nos clients souhaitent un traitement plus rapide des commandes à Toronto et dans les marchés voisins, grâce à une logistique intégrée. Les ventes du cybercommerce continuent de grimper, et les chaînes d'approvisionnement doivent en tirer parti.»

La tendance au cybercommerce a aussi augmenté la portée des liens directs avec le client pour de nombreuses entreprises nord-américaines. La tendance des consommateurs canadiens aux achats en ligne a transformé les chaînes d'approvisionnement. La facilité des commandes cliquées a mené à une nouvelle chaîne d'approvisionnement en fonction de la logistique et du traitement des commandes numérisés.

La nouvelle installation torontoise s'ajoutera au centre Pacific Transload Express que Maersk a ouvert à Vancouver en septembre 2021 pour que les chaînes d'approvisionnement de la zone Asie-Pacifique-Nord-Ouest soient plus résilientes, plus flexibles et plus économiques. La capacité de transborder des conteneurs internationaux sur des remorques de 53 pieds, puis de les acheminer par rail jusqu'à Toronto et dans le Midwest permet aux clients de réaliser des économies sur le coût global par mètre cube du transport intérieur tout en réduisant les coûts d'entreposage liés aux frais de sur-staries et d'immobilisation portuaire pour les conteneurs



MAERSK

Logistics is rarely considered a world of opportunities. But sometimes, all it takes is another perspective.

Discover the

UPSIDE

Integrated logistics holds some of the most untapped potential for business growth in this decade, made possible by new digital platforms, connected physical assets and insights driven advice.

Experience how integrated logistics can become your fast track to business opportunities.

[Explore more](#)

growth needs and contribute to Canada's economic and trade aspirations."

Maersk has Canadian port calls in: Prince Rupert – a port designed for rail into Canada and the US Midwest. Maersk serves the port with a weekly TP-1 Asia/Canada service and partners with CN Rail to serve inland markets. In Vancouver, Maersk calls the port with the weekly TP-1 and TP-9 Asia/Canada services, partnering with CP Rail to offer rail into the Pacific Transload Express center located just outside the port. In Montreal and Halifax, Maersk has port calls with the CAE Express string.

Key Canadian ports target Midwest

At the Port of Montreal, the Midwest represents an important traditional market due to its deep inland location, competitive container slot costs and excellent intermodal connections. This market today accounts for about 13% of total throughput of 1.7 million TEUs.

"In addition to being a congestion-free port, the Port of Montreal is constantly investing to improve the fluidity of its operations, particularly in its rail infrastructure, which is of primary importance to reach the US Midwest markets," Guillaume Brossard, VP Development, Marketing and International Relations, told *Maritime Magazine*. "As a reminder, 46% of the containers handled at the Port are hauled by rail from or to Ontario and the US Midwestern states.

"With that in mind, actual projects include the addition of 4 miles of rail to the Port's rail network, which will increase rail operational capacity by 20%. End of work: 2023."

"The MPA is also working on a prediction model called Argo which will allow to better manage inbound and outbound rail traffic, thus allowing for more fluidity and resilience in the logistics chain," Mr. Brossard indicated.

"Last but not least, the MPA and Canadian National have signed an agreement in principle to develop and optimize the rail component of the Port of Montreal's Contrecoeur expansion," he continued. "The agreement will lead to stronger market positioning of the new terminal with port partners, importers and exporters, and give businesses greater access to key markets in the North American industrial heartland, particularly those in Ontario and the U.S. Midwest."

Otherwise, Mr. Brossard stressed that as the largest container port in Eastern Canada and the only destination port in North America, the Port of Montreal has seen over the last decade a marked diversification of its markets, specifically with the direct maritime services linking the Mediterranean transshipment ports with the Port of Montreal. "Asia continues to be the driver of growth, and as a result more than one out of every four containers handled at the Port of Montreal today has Asia as their origin or final destinations."

Montreal Gateway Terminals Partnership is the largest container terminal operator at the port of Montreal. Michael Fratianni, President and CEO of MGT, commented on current challenges in these terms: "With the unprecedented crisis in global containerized supply

internationaux. Les chaînes d'approvisionnement passant par l'installation concernent des biens de grande consommation des domaines de la vente au détail et du style de vie, qui doivent réagir rapidement aux fluctuations de la demande. Ces biens représentent 80 à 90 % des volumes, et les pièces automobiles font 10 à 20 % du volume destiné au Midwest.

M. Shamsie conclut: «Nous continuerons d'étudier des possibilités d'investissement stratégiques dans des solutions intégrées de bout en bout, ici au Canada et dans le Midwest. Nous pourrions ainsi suivre l'évolution des besoins des clients et contribuer aux aspirations économiques et commerciales du Canada.»

Maersk a divers ports d'escale au Canada. À Prince Rupert, un port conçu pour desservir le Canada et le Midwest par le rail, Maersk assure un service hebdomadaire TP-1 Asie-Canada et dessert les marchés intérieurs en partenariat avec CN Rail. À Vancouver, Maersk assure des services hebdomadaires TP-1 et TP-9 Asie-Canada et relie le centre Pacific Transload Express, voisin immédiat du port, en partenariat avec CP Rail. À Montréal et à Halifax, Maersk fait des escales avec son service Canada Atlantic Express.

Des ports canadiens visent le Midwest

Pour l'Administration portuaire de Montréal (APM), le Midwest a toujours été un marché important en raison de sa situation au cœur du continent, ses coûts très concurrentiels pour les conteneurs et ses excellentes liaisons intermodales. Ce marché représente aujourd'hui 13 % du trafic total de 1,7 million d'EVP.

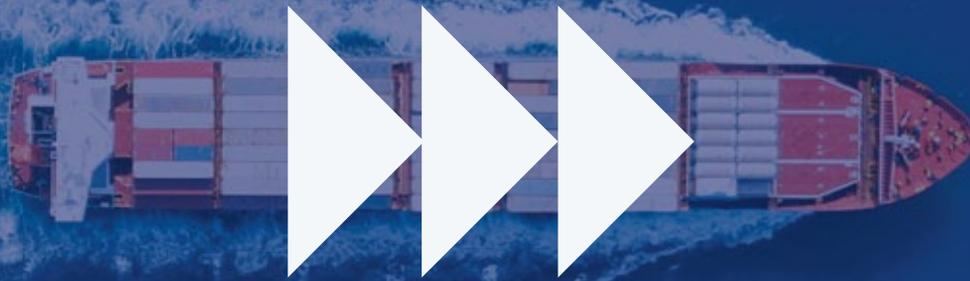
«En plus d'être épargné par la congestion, le Port de Montréal investit constamment pour améliorer la fluidité de ses opérations, particulièrement son infrastructure ferroviaire qui revêt une importance vitale pour rejoindre les marchés du Midwest, dit Guillaume Brossard, vice-président, Développement, marketing et relations internationales, au *Maritime Magazine*. Pour rappel, 46 % des conteneurs passant au Port sont transportés par rail en provenance ou à destination de l'Ontario et des États du Midwest.

«Cela étant, les projets en cours comprennent l'ajout de 4 milles de rail au réseau ferroviaire du port, ce qui augmentera sa capacité opérationnelle de 20 %. Fin des travaux: 2023.

«L'APM travaille aussi à un modèle prédictif appelé Argo, qui permettra de mieux gérer le trafic ferroviaire entrant et sortant, rehaussant la fluidité et la résilience dans la chaîne logistique.

«Encore une chose et non la moindre, l'APM et le Canadien National ont conclu une entente de principe pour développer et optimiser la composante ferroviaire de l'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur. L'entente mènera à un meilleur positionnement du nouveau terminal sur le marché, pour les partenaires du Port, les importateurs et les exportateurs. Les entreprises auront un meilleur accès à des marchés clés dans le cœur industriel de l'Amérique du Nord, en particulier en Ontario et dans le Midwest américain.»

Par ailleurs, M. Brossard insiste sur le fait que le Port de Montréal, le plus grand port à conteneurs de l'Est



Évitez la congestion maritime

Skip vessel congestion

Il n'y a aucun temps d'attente au Port de Montréal.

Les retards et la congestion dans les ports de l'Est et de l'Ouest s'intensifient.

Grâce à nos 11 quais à conteneurs, nous traitons immédiatement l'importation et l'exportation des marchandises, assurant ainsi rapidement leur acheminement.

Avec un temps de traitement bien en deçà de la moyenne nord-américaine, le Port de Montréal est une référence en termes d'efficacité opérationnelle dans le commerce mondial maritime.

Apprenez-en plus sur
port-montreal.com/fr/rapporthebdomadaire

There is no wait time at the Port of Montreal.

Delays and congestion at West and East Coast ports are escalating.

Thanks to our 11 container berths, we process import and export cargo immediately, ensuring on-schedule transit of your goods.

With dwell time far below the North American average, the Port of Montreal is a beacon of operational efficiency for the global shipping industry.

Learn more at
port-montreal.com/en/weeklyreport



©STEVE FARMER

The Midwest accounts for 18% of container imports and 24% of exports through the Port of Halifax.

Le Midwest compte pour 18 % des importations par conteneurs et 24 % des exportations au port d'Halifax.

chains stemming mainly from pandemic related issues, combined with other major transformational disruptors, I believe the clear winners in the transportation and logistics space in the future will be those players, or cluster of players, that can demonstrate unequivocally that their service or product is reliable and predictable, with resiliency and some level of redundancy built into the solution.”

Lane Farguson, Director of Communications and Marketing for the Port of Halifax, recalled that 2021 was a strong year in complex circumstances, with the total container traffic approaching 600,000 TEUs for the first time. “Terminal operators PSA Halifax and Ceres Halifax, the ILA workforce, ocean carriers, marine pilots, tug operators, CN Rail and the trucking community have all done a tremendous job maintaining the flow of cargo, including essential goods and medical supplies, through our international gateway during this global health crisis.”

“Central Canada and the US Midwest are key markets for the Port of Halifax,” Mr. Farguson said. “For 2021, the Midwest accounts for 18% of containerized imports, and 24% of exports through our international gateway, which is consistent with previous years. Thanks

canadien et le seul port de destination en Amérique du Nord, a connu une grande diversification de ses marchés dans la dernière décennie – en particulier avec les services maritimes directs à partir des ports de transbordement méditerranéens. «L'Asie reste le moteur de croissance, dit-il, et par conséquent plus d'un conteneur sur quatre manutentionnés au Port de Montréal aujourd'hui soit proviennent d'Asie, soit y ont leur destination finale.»

La Société Terminaux Montréal Gateway (MGT) est le plus grand exploitant de terminaux au Port de Montréal. Michael Fratianni, son PDG, fait ce constat sur les défis actuels: «Avec la crise sans précédent dans les chaînes d'approvisionnement mondiales par conteneurs découlant principalement de la pandémie, combinée à d'autres perturbateurs majeurs, je crois que les grands gagnants dans le secteur du transport et de la logistique seront les acteurs, ou les groupes d'acteurs, qui peuvent démontrer clairement la fiabilité et la prévisibilité de leur service ou produit et qui ont un degré de redondance intégré à leur solution.»

Lane Farguson, directeur des communications et du marketing du Port d'Halifax, rappelle que 2021 a été une année forte dans des circonstances difficiles, le trafic total de conteneurs arrivant pour la première fois près des 600 000 EVP: «Les exploitants de terminaux PSA Halifax et Ceres



SINCE  DEPUIS

1971

Simplifying the transportation of dry bulk and breakbulk with door-to-door solutions.

Nous simplifions le transport de vrac solide et de marchandises générales avec nos solutions porte-à-porte.



FEDNAV

NAVIGATING COMPLEXITY
NAVIGUER DANS UN MONDE COMPLEXE

| FMT | FALLine | Fednav Direct |

fednav.com



©PRPA

For the Port of Prince Rupert, the Midwest represents a growing market for consumer and other goods from Asia and an important source of agricultural exports back to Asia.

Pour le port de Prince Rupert, le Midwest est un marché de croissance pour les biens de consommation et autres biens venus d'Asie, et une importante source d'exportations vers l'Asie.

to efficient terminal operations, low dwell times and CN's excellent rail service, Halifax can offer an effective, cost-competitive option for cargo owners in central Canada and the US Midwest looking to access international markets."

For his part, Craig Bell Estabrooks, CEO of Port Saint John, commented: "The access to Midwest markets through Port Saint John by means of our two Class I railways, CN and CP, is a huge asset for shippers, receivers, and container lines. Rail optionality provides the opportunity for competitive inland arrangements for those trying to reach the Midwest," says Craig Bell Estabrooks, CEO at Port Saint John.

With the sale of Panam railway to CSX recently approved by the Surface Transportation Board, the New Brunswick gateway will have three Class I railways penetrating the Midwest market. Port Saint John is also the closest East Coast Canadian port to Midwest markets.

The Port Saint John quarter billion-dollar modernization project is set to go online in early 2023 and will allow for significant capacity expansion as well as an additional berth, stronger pier, and expanded rail capabilities.

Halifax, les débardeurs, les transporteurs océaniques, les pilotes maritimes, les exploitants de remorqueurs, CN Rail et les camionneurs ont tous fait un travail formidable pour assurer la circulation des marchandises, y compris des biens essentiels et des fournitures médicales, dans notre portail international pendant cette crise sanitaire mondiale.

«Le Centre du Canada et le Midwest sont des marchés clés du Port d'Halifax. En 2021, le Midwest représentait 18 % des importations par conteneurs et 24 % des exportations par notre portail international, ce qui s'inscrit dans la suite des années passées. Grâce à l'efficacité des opérations dans les terminaux, aux courts temps de séjour et à l'excellent service ferroviaire du CN, Halifax peut offrir une option efficace et économique aux propriétaires de cargaisons du Canada central et du Midwest cherchant un accès aux marchés internationaux.»

Pour Craig Bell Estabrooks, PDG de Port Saint John, «l'accès aux marchés du Midwest via le Port de Saint John grâce à nos deux chemins de fer de catégorie I, CN et CP, est un énorme avantage pour les expéditeurs, les destinataires et les compagnies de conteneurs. Le choix de chemins de fer permet de profiter de la concurrence pour la portion terrestre jusqu'au Midwest.»

Comme le Surface Transportation Board a récemment approuvé la vente de Pan Am Railways à CSX, le portail du Nouveau-Brunswick aura même trois chemins de fer de catégorie I allant jusqu'au marché du Midwest. Le Port de Saint John est d'ailleurs le port de la côte Est canadienne qui est le plus près du Midwest.

Le projet de modernisation d'un quart de milliard de dollars de Port Saint John est prêt à aboutir au début de 2023. Il permettra d'accroître sensiblement la capacité, avec un quai supplémentaire, un quai plus fort et des capacités ferroviaires accrues.

«Ces cinq dernières années, nous avons vu une augmentation de 52 % pour les conteneurs, ce qui fait de nous le deuxième port ayant la plus forte croissance sur la côte est d'Amérique du Nord, dit M. Estabrooks. Avec une capacité accrue, nous avons pu diversifier nos services et nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement.»

Sur la côte Ouest, Brian Friesen, vice-président, Développement commercial de l'Administration portuaire de Prince Rupert, réitère que le Midwest reste un marché important pour le Port de Prince Rupert: «la région présente une réelle possibilité d'expansion alors que débute le nouvel agrandissement du terminal Fairview, qui ajoutera une capacité de 1,8 million d'EVP. Tout au long de la pandémie, les consommateurs ont de plus en plus adopté le cybercommerce, et c'est bon signe pour le Midwest, car il reste le premier centre de distribution aux États-Unis.

«Le CN assure un accès en ligne principale au Port de Prince Rupert, et a une importante présence dans le Midwest américain, y compris le terminal de New Richmond au Wisconsin, ouvert en décembre 2020. Les expéditeurs ont ainsi un lien direct fiable aux marchés du Midwest. En outre, le Midwest est un marché source vital d'exportations agricoles vers l'Asie via le Port de Prince Rupert.»

Les chemins de fer canadiens améliorent leurs services

Ricky Stover, VPA, Marketing et ventes, services intermodaux internationaux du Canadien Pacifique (CP), apporte les points de vue d'un cadre de compagnie ferroviaire: «Les défis

“Over the past five years we have seen 52% container growth, positioning us as the second fastest growing port on the East Coast of North America,” Mr. Estabrooks said. “With additional capacity, we have been able to add diversification in our supply chain partners and services.”

On the West Coast, Brian Friesen, Vice-President Trade Development for the Prince Rupert Port Authority, reiterated that the US Midwest remains an important market for the Port of Prince Rupert. “The opportunity for growth in this area is tangible, as Fairview Terminal begins its next expansion creating capacity for 1.8 million TEUs. Throughout the pandemic, consumers' purchasing behaviour has shifted to e-commerce at an accelerated rate, which bodes well for the US Midwest, as it remains the primary distribution hub in the United States.

“CN provides mainline access to the Port of Prince Rupert and has a significant presence in the US Midwest including the New Richmond terminal in Wisconsin, which opened in December 2020, providing shippers a reliable direct link to Midwest markets. Additionally, the US Midwest plays a critical role as a source market for agricultural exports back to Asia through the Prince Rupert Gateway.”

Canadian railways enhance services

Offering the perspectives of a railway executive, Ricky Stover, AVP Marketing & Sales, International Intermodal, Canadian Pacific, began by observing: “The supply chain challenges of the past 18 months have reminded business leaders that resiliency is more than a corporate buzzword. At Canadian Pacific (CP), we are excited to offer new solutions that connect key markets with industry-best transit and consistency.”

“On the East Coast,” Mr. Stover continued, “we began servicing Port Saint John as part of our purchase of the Central Maine & Quebec Railway in summer 2020. Hapag-Lloyd now calls there weekly, and working with our shortline connection, the New Brunswick Southern

portofhalifax.ca

**EFFICIENT AND RELIABLE.
OPEN BERTHS.
RESPONSIVE.
SUSTAINABLE.**

Port of Halifax

- +16,000 TEU** Ultra Class Berth Capacity
- Daily rail** to Central Canada and USA
- 19 WEEKLY** global services
- No berth delays** on arrival
- LOW** dwell times

CMA CGM MARCO POLO

WE ARE CANADA'S ULTRA ATLANTIC GATEWAY



© CN

Images show CN's large new intermodal terminal at Richmond, Wisconsin and a freight train passing near Nagannee, Michigan.

Ci-contre, l'énorme nouveau terminal intermodal du CN à Richmond, au Wisconsin; ci-dessus, un train de marchandises circule près de Nagannee, au Michigan.



© CN

Railway, we're moving trains in and out daily. Port Saint John benefits from a world-class terminal operator in DP World. An expansion currently underway will double capacity there to 300,000 TEUs, with further space available for future expansions.

“On the other side of the continent, containers making a CP connection at Vancouver have consistently experienced low on-dock dwell even as other U.S. and Canadian West Coast rail connections have slowed.”

From the ports at Vancouver, Montreal and Saint John, CP offers direct daily service to Toronto, Detroit, Chicago, Minneapolis, Calgary, Regina and Winnipeg.

“Looking forward, we eagerly anticipate the completion of the Surface Transportation Board's regulatory review process of our proposed merger with Kansas City Southern (KCS) later this year,” Mr. Stover said, adding: “KCS provides rail connections northward from the Mexican port of Lázaro Cárdenas. In March, CP announced that, working with KCS on an interline basis, it has successfully launched the first dedicated international inter-

des 18 derniers mois pour la chaîne d'approvisionnement ont rappelé aux dirigeants d'entreprises que la résilience est plus qu'un mot à la mode. Au Canadien Pacifique, nous sommes emballés d'offrir de nouvelles solutions qui relient des marchés clés avec les meilleurs services et la meilleure régularité qui soient.

«Sur la côte Est, nous avons commencé à desservir le Port de Saint John par suite de notre achat du chemin de fer Central Maine & Québec à l'été 2020. Hapag-Lloyd y a maintenant des arrivées hebdomadaires, et en travaillant avec notre chemin de courtes lignes, la Compagnie de chemin de fer du Sud, Nouveau-Brunswick, nous avons des trains qui vont et qui viennent chaque jour. Le Port de Saint John peut compter sur un exploitant de terminaux de calibre mondial : DP World. Une expansion est en cours qui doublera la capacité à 300 000 EVP, et il reste la pour davantage à l'avenir.

«De l'autre côté du continent, les conteneurs transitant avec CP à Vancouver ont constamment bénéficié de courts séjours à quai, même quand d'autres liaisons ferroviaires sur la côte Ouest américaine et canadienne étaient au ralenti.»

À partir des ports de Vancouver, Montréal et Saint John, CP offre des services quotidiens vers Toronto, Detroit, Chicago, Minneapolis, Calgary, Regina et Winnipeg.

«Pour l'avenir, nous attendons impatiemment que le Surface Transportation Board termine l'examen réglementaire de notre projet de fusion avec Kansas City Southern (KCS), plus tard cette année, dit M. Stover. KCS fournit des liaisons ferroviaires vers le nord à partir du port mexicain de Lázaro Cárdenas. En mars, CP a annoncé que, travaillant avec KCS, il avait lancé le premier service ferroviaire intermodal international spécialisé entre Lázaro Cárdenas et le Midwest américain. Ce train allant du Mexique au Midwest est une validation de principe et un avant-goût de ce que permettra un ensemble combiné Canadien Pacifique-Kansas City. Ce sera grâce à de nouveaux services et de nouveaux itinéraires, et avec nos liaisons portuaires et maritimes, que CP pourra répondre à une demande croissante et augmenter la fiabilité pour les expéditeurs.»

Le CN augmente sa portée

Pour sa part, Dan Bresolin, vice-président, Intermodal du CN, estime que «le Midwest américain revêt une grande importance stratégique pour le CN. La demande de transport de fret dans la région continue de dépasser la capacité disponible, et elle restera presque certainement vigoureuse même à l'heure où les ajustements post-COVID et l'apparition d'une probable sixième vague en Chine ajoutent de la complexité dans le trafic déjà perturbé à partir de l'Asie.»

Le CN a ajouté de la capacité aux ports de Vancouver, Prince Rupert, Halifax, Saint John et Montréal. Au quatrième trimestre de 2021, la compagnie a lancé les services de «train prioritaire», des services accélérés de Prince Rupert à Chicago. Depuis lors, le portail de Prince Rupert est devenu un passage de choix pour le trafic accéléré, y compris dans les secteurs du cybercommerce et des produits automobiles.

«Augmenter la capacité vers de nouveaux marchés du Midwest est vital dans les plans de croissance du CN, dit M. Bresolin. Notre expansion à Joliet et Indianapolis et, tout récemment, notre nouveau terminal intermodal/automobile à New Richmond, au Wisconsin, en font partie. Le terminal de New Richmond desservira les expéditeurs et les destinataires de Minneapolis et Saint Paul (Minnesota). Il est maintenant sous douane, et il permettra aux expéditeurs d'accéder au vaste réseau du CN reliant trois côtes. Il offre des services à toute une gamme d'entreprises importatrices et exportatrices, notamment dans les secteurs des véhicules automobiles, des biens de consommation finis, des céréales, du soja et des produits forestiers.»

Alors que le CN ajoute des trains à destination des marchés clés du Midwest, des efforts sont aussi déployés pour améliorer la capacité et la circulation de cargaisons au sein des terminaux intermodaux intérieurs. Le changement récent en faveur d'une opération intermodale entièrement terrestre à Chicago en est un exemple, selon M. Bresolin. L'ajout de capacité d'exportation de produits réfrigérés à partir de Chicago vers les portails du Golfe et du Canada est une autre initiative qui permettra la diversification des exportations périssables, grâce à des chaînes d'approvisionnement diversifiées. Le fait de permettre une augmentation de la capacité ferroviaire vers les marchés du Midwest à partir des portails du Golfe à Mobile et à La Nouvelle-Orléans a mené à une croissance exponentielle.

modal train between Lázaro Cárdenas and the U.S. Midwest. This Mexico-to-Midwest train is a proof of concept and a sign of things to come with a combined Canadian Pacific Kansas City. It will be through new services and routes, and in lockstep with our port and steamship connections, that CP will rise to meet growing demand and improve reliability for shippers.”

CN widens reach

For his part, Dan Bresolin, Vice-President Intermodal for CN, stressed that “the US Midwest is an important strategic focus for CN. Demand for freight transport in the region continues to outpace available capacity, and that demand will almost certainly remain strong, even as post-COVID adjustments and the onset of a likely sixth wave in China add additional complexity to the already disrupted pipeline from Asia.”

CN has been adding capacity at ports in Vancouver, Prince Rupert, Halifax, Saint John and Montreal. In the fourth quarter of 2021, CN successfully launched the first ‘Priority Train Product,’ offering expedited service out of Prince Rupert to Chicago. Since then, the Rupert gateway has become a preferred supply chain pipeline for expedited traffic, including e-commerce and automotive products.

“Adding reach to new US Midwest markets is crucial to CN’s growth plans,” Mr. Bresolin said, adding: “Our expansion in Joliet, Indianapolis and, most recently, our new intermodal/automotive terminal in New Richmond, Wisconsin is part of that. The terminal in New Richmond will serve shippers and receivers in Minneapolis and Saint Paul, MN. It is now customs-bonded, and will link shippers to CN’s far-reaching three-coast network, serving a range of import and export industries, including automotive and finished consumer goods, grain, soybean and forest products.”

While CN is introducing destination trains to key US Midwest markets, efforts are also under way to improve capacity and flow of cargo within the key inland intermodal terminals. The recent change to a fully grounded intermodal operation in Chicago is an example, Mr. Bresolin said. Adding more export capacity for refrigerated traffic out of Chicago into Gulf and Canadian gateways is another initiative that will enable diversification of perishable export traffic through diversified supply chains. Enabling incremental train capacity for US Midwest markets through our Gulf gateways at Mobile and New Orleans has resulted in exponential growth.

In conclusion, Mr. Bresolin declared: “CN’s three-coast network provides the reach, agility and flexibility that is quite simply critical in today’s somewhat chaotic environment. Adding options only builds resiliency in your supply chain. Ultimately, it better meets the needs of customers, which is the primary goal.”

Shipping lines targeting Midwest markets

Meanwhile, U.S., Canadian and foreign-flag operators continue to be highly visible at Midwest ports on the Great Lakes. These vessels load and unload cargoes ranging from grain, containers, project/heavy lift com-



© GUS SCHAUER

Fednav's Federal Elbe calling at the Port of Duluth.

Le Federal Elbe de Fednav fait escale au port de Duluth.

En conclusion, dit M. Bresolin: «Le réseau du CN reliant les trois côtes donne la portée, l'agilité et la souplesse qui sont tout simplement essentielles dans l'environnement quelque peu chaotique d'aujourd'hui. Ajouter des options ne fait qu'accroître la résilience dans la chaîne d'approvisionnement. En fin de compte, c'est mieux répondre aux besoins des clients, ce qui est notre but premier.»

Les compagnies maritimes ciblent les marchés du Midwest

Entre-temps, les exploitants de navires battant pavillon américain, canadien ou étranger restent très présents dans les ports du Midwest sur les Grands Lacs. Ces navires chargent et déchargent des

ponents and steel to iron ore and coal. U.S.-flag ships focus on captive inter-Lakes trades.

Prominent players include Canada Steamship Lines, Algoma Central Corporation, Groupe Desgagnés, Canfornav, McKeil Marine, BBC Chartering, Polsteam, and Lower Lakes Towing.

The biggest dry bulk shipping company in Canada, Montreal-based Fednav is also the largest ocean-going user of the St. Lawrence-Great Lakes Seaway. Fednav Atlantic Lakes Line (FALLine), the company's regular maritime service from Northern Europe to St. Lawrence and Great Lakes ports, carries a mix of steel products, project and breakbulk cargoes.

The Cleveland-Europe Express, operated by the Dutch Spliethoff group since 2014, added a container-only vessel last year to its bulk and breakbulk service. Stan Konst, head of Spliethoff's Great Lakes department, recently reaffirmed that "supply chain reliability is more important than ever. Shippers are discovering the advantages of a direct service into the economic heartland of America, circumventing the congestion of the U.S. East Coast." 

cargaisons allant des céréales aux conteneurs, cargaisons spéciales, charges lourdes, acier, minerai de fer et charbon. Les navires battant pavillon américain se concentrent sur le marché captif du commerce entre les Grands Lacs.

Parmi les grands acteurs figurent Canada Steamship Lines, Algoma Central Corporation, le Groupe Desgagnés, Canfornav, McKeil Marine, BBC Chartering, Polsteam et Lower Lakes Towing.

La plus grande compagnie de transport de vrac sec du Canada, la montréalaise Fednav, est aussi le plus grand utilisateur océanique du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Sa filiale Federal Atlantic Lakes Line (FALLine), qui offre un service régulier entre l'Europe du Nord et les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs, transporte des produits d'acier, des cargaisons spéciales et des marchandises générales.

Le service Cleveland-Europe Express, assuré par le groupe néerlandais Spliethoff depuis 2014, a ajouté l'an dernier un porte-conteneurs à son service de vrac et de marchandises générales. Stan Konst, qui dirige la division des Grands Lacs de Spliethoff, a récemment réaffirmé que «la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement est plus importante que jamais. Les expéditeurs découvrent les avantages d'un service direct jusqu'au cœur économique de l'Amérique, contournant la congestion sur la côte Est américaine.» 

LINER SERVICE EUROPE GREAT LAKES

The first and only year-round liner service between Europe and the Great lakes

Quick transit time | Through bills of lading | Onward connections using Spliethoff's European and American logistic network | Line-supplied containers, project, heavy lift, steel, forest products and bulk |

Calling various Great Lake ports, including:

- Valleyfield QC
- Cleveland OH
- Duluth MN
- Ramey's Bend ON
- Chicago IL
- Monroe MI

www.spliethoff.com or greatlakes@spliethoff.com



Avoid US East Coast Congestion

Now also offering a dedicated liner service between Antwerp, Cleveland and Valleyfield. No congestion, transit time of only 12-14 days, line-supplied containers and door to door delivery.

JOURNAL

UNCTAD downgrades global growth forecasts due to Ukraine conflict

The United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) recently warned that global economic growth will fall to 2.6% from 3.6% for 2022 due to the Ukraine war. In addition, it indicated that developing countries will need US\$310 billion to meet their external public debt service requirements this year. These dire forecasts were contained in update of an earlier report by the UN agency on March 24.

UNCTAD sees Russia experiencing a deep recession this year, while significant slowdowns in growth are anticipated in parts of Western Europe and Central, South and South-East Asia.

«The ongoing war in Ukraine is likely to reinforce the monetary tightening trend in advanced countries following similar moves that began in late 2021 in several developing countries due to inflationary pressures, with expenditure cuts also anticipated

La CNUCED revoit à la baisse les prévisions de croissance mondiale en raison du conflit en Ukraine

La Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a récemment averti que la croissance économique mondiale tombera de 3,6 % à 2,6 % pour 2022 en raison de la guerre en Ukraine. En outre, elle a indiqué que les pays en développement auront besoin de 310 milliards de dollars US pour assurer le service de leur dette publique extérieure cette année. Ces prévisions désastreuses figurent dans une mise à jour d'un rapport antérieur publié par l'agence des Nations unies le 24 mars.

La CNUCED estime que la Russie connaîtra une profonde

récession cette année, tandis que des ralentissements importants de la croissance sont prévus dans certaines parties de l'Europe occidentale et de l'Asie centrale, du Sud et du Sud-Est.

«La guerre en cours en Ukraine est susceptible de renforcer la tendance au resserrement monétaire dans les pays avancés, après des mesures similaires qui ont commencé fin 2021 dans plusieurs pays en développement en raison des pressions inflationnistes, avec des réductions de dépenses également prévues dans les prochains budgets», a déclaré la CNUCED.

Developing countries will need \$310 billion just to service their external public debt this year.

Les pays en développement auront besoin de 310 milliards de dollars uniquement pour assurer le service de leur dette publique extérieure cette année.

L'organe de l'ONU chargé du commerce et du développement craint que la combinaison d'un affaiblissement de la demande mondiale, d'une coordination insuffisante des politiques au niveau international et de niveaux d'endettement élevés dus à la pandémie, ne génère des ondes de choc financières susceptibles de pousser certains pays en développement dans «une spirale descendante d'insolvabilité, de récession et d'arrêt du développement».

«Les effets économiques de la guerre en Ukraine aggraveront le ralentissement économique mondial actuel et affaibliront la reprise après la pandémie de COVID-19», a déclaré la Secrétaire générale de la CNUCED, Rebeca Grynspan, qui a ajouté que «de nombreux pays en développement ont lutté pour obtenir une traction économique au sor-

tir de la récession de COVID-19 et font maintenant face à de forts vents contraires dus à la guerre».

Rebeca Grynspan ajoute: «Que cela conduise à des troubles ou non, une profonde anxiété sociale se répand déjà.»

Même en l'absence de perturbations durables sur les marchés financiers, les économies en développement seront aux prises avec de sévères contraintes sur la croissance, a commenté la CNUCED, qui a rappelé que «pendant la pandémie, leurs stocks de dette publique et privée ont augmenté, tandis que les problèmes qui ont été relégués au second plan pendant la pandémie, notamment le fort endettement des entreprises et la hausse de la dette des ménages dans les pays en développement à revenu intermédiaire, referont surface avec le resserrement des politiques.» **M**

in upcoming budgets,» said UNCTAD.

The UN's trade and development body is concerned that a combination of weakening global demand, insufficient policy coordination at the international level and elevated debt levels from the pandemic, will generate financial shockwaves that can push some developing countries into «a downward spiral of insolvency, recession and arrested development».

«The economic effects of the Ukraine war will compound the ongoing economic slowdown globally and weaken the recovery from the Covid-19 pandemic,» stated UNCTAD Secretary-General, Rebeca Grynspan, who added that «many developing countries have struggled

to gain economic traction coming out of the Covid-19 recession and are now facing strong headwinds from the war.»

Rebeca Grynspan added: «Whether this leads to unrest or not, a profound social anxiety is already spreading.»

Even without lasting financial market disruptions, developing economies will face severe constraints on growth, commented UNCTAD, which recalled that «during the pandemic, their public and private debt stocks have increased, while issues that receded from view during the pandemic, including high corporate leverage and rising household debt in middle-income developing countries, will resurface as policy tightens.» **M**

La société PSA, basée à Singapour, devient le seul opérateur de conteneurs au Port de Halifax

PSA International Pte Ltd et l'Autorité portuaire de Halifax ont récemment annoncé l'acquisition par PSA de Ceres Halifax Inc. auprès de Nippon Yusen Kabushiki Kaisha. PSA Halifax exploite désormais deux terminaux à conteneurs à Halifax, à savoir Atlantic Hub et Fairview Cove, qui portent la marque commune de PSA Halifax.

Le terminal Atlantic Hub de PSA Halifax est situé à l'extrémité sud de la ville de Halifax et de nouveaux investissements dans la capacité de manutention des méga-navires au cours des deux dernières années ont assuré sa compétitivité à long terme, lui permettant de traiter les plus gros navires qui ont fait escale dans les ports canadiens jusqu'à présent. Le terminal Fairview Cove de PSA Halifax, situé à l'extrémité nord de la ville, viendra compléter les opérations existantes d'Atlantic Hub pour

les navires d'une capacité allant jusqu'à 8 000 EVP dans le cadre de ses offres intégrées.

Tan Chong Meng, PDG du groupe PSA, a déclaré : «L'Atlantic Hub de PSA Halifax a été le premier investissement de notre groupe dans un terminal côtier au Canada et nous sommes heureux d'avoir la possibilité d'exploiter également le terminal de Fairview Cove. Cela permettra au Port d'élargir son offre de services et de passer d'un port côtier à une plaque tournante mondiale – améliorant la concurrence, présentant des gains d'efficacité importants et renforçant la position de Halifax en tant que port de choix. À cette fin, nous nous réjouissons de collaborer davantage avec l'Administration portuaire de Halifax, CN Rail et d'autres partenaires, alors que nous cherchons à étendre l'arrière-pays de Halifax à de nouveaux marchés.»

Singapore-based PSA becomes sole container operator at Port of Halifax

PSA International Pte Ltd and Halifax Port Authority recently announced PSA's acquisition of Ceres Halifax Inc. from Nippon Yusen Kabushiki Kaisha. PSA Halifax now operates two container terminals in Halifax, namely Atlantic Hub and Fairview Cove, jointly branded under PSA Halifax.

PSA Halifax's Atlantic Hub terminal is located at the south end of the city of Halifax and new investment in mega-vessel handling capability over the past two years have future-proofed its long term competitiveness, allowing it to handle the largest vessels ever to call at Canada's ports to date. PSA Halifax's Fairview Cove terminal, at the north end of the city, will complement Atlantic Hub's existing operations for vessels of up to

8,000-TEU capacity as part of its integrated offerings.

Tan Chong Meng, Group CEO of PSA, said, "PSA Halifax's Atlantic Hub was our Group's first coastal terminal investment in Canada and we are pleased to be given the opportunity to also operate the Fairview Cove terminal. This will allow the port to expand its service offerings and transform it from a coastal to a global hub port – enhancing competition, presenting significant efficiencies and strengthening Halifax's position as a port of choice. To this end, we look forward to greater collaboration with the Halifax Port Authority, CN Rail and other partners, as we seek to extend Halifax's hinterland to new markets."



© HPA

Fairview Cove terminal integrated into the PSA facilities at Port of Halifax.

Le terminal Fairview faisant partie des installations de PSA au port d'Halifax.

“Our operating model provides cost advantages to those looking for a reliable and efficient way to move cargo inland now and in the future,” said Captain Allan Gray, President and CEO, Halifax Port Authority. The joint operations will allow PSA Halifax’s Fairview Cove terminal to build on

its extensive railhead, RoRo capabilities and location to drive greater connectivity for shippers. At the terminal, additional westbound service options made available to importers from North Europe and California dovetail with weekly South Asia vessels.” **M**

«Notre modèle d’exploitation offre des avantages en matière de coûts à ceux qui recherchent un moyen fiable et efficace de transporter des marchandises à l’intérieur des terres, maintenant et à l’avenir», a déclaré le capitaine Allan Gray, président et chef de la direction de l’Administration portuaire de Halifax.

Les opérations conjointes permettront au terminal Fair-

view Cove de PSA Halifax de tirer parti de sa tête de ligne, de ses capacités RoRo et de son emplacement pour offrir une plus grande connectivité aux expéditeurs. Au terminal, des options de service supplémentaires en direction de l’ouest, mises à la disposition des importateurs d’Europe du Nord et de Californie, coïncident avec les navires hebdomadaires d’Asie du Sud.” **M**

Coast Guard icebreaker leaves Davie drydock

Davie Shipbuilding recently announced that **CCGS Vincent Massey** has floated out of the Champlain drydock, representing another major milestone towards the commissioning of this medium class icebreaker (MIB) by Davie for the Canadian Coast Guard (CCG).

Expected to be delivered to the CCG in Q3 this year, the **CCGS Vincent Massey**

will join its two sister vessels, **CCGS Captain Molly Kool** and **CCGS Jean Goodwill** which are already providing vital icebreaking services in Canada.

“This is an important milestone for the MIB program. Current world events mean Canada’s need for a modern, versatile icebreaker fleet has never been greater, or more urgent. The MIB’s fill a strategic

Le brise-glace NGSS Vincent Massey quitte la cale sèche de Davie

Chantier Davie annonce que le **NGCC Vincent Massey** est sorti de la cale sèche Champlain, ce qui représente une autre étape importante vers la mise en service de ce brise-glace de classe moyenne (MIB) par Davie pour la Garde côtière canadienne (GCC).

La livraison de ce brise-glace à la GCC est prévue pour le troisième trimestre de cette année. Le **NGCC Vincent Massey** rejoindra ses deux navires

jumeaux, le **NGCC Captain Molly Kool** et le **NGCC Jean Goodwill**, qui assurent déjà des services de déglacage essentiels au Canada.

«Ceci représente une étape importante pour le programme des MIB. Les événements mondiaux actuels démontrent que le besoin du Canada de disposer d’une flotte de brise-glaces moderne et polyvalente n’a jamais été aussi grand ni aussi urgent. Les MIB comblent une lacune

The Vincent Massey will be joining two sister vessels already providing icebreaker services.

Le **Vincent Massey** se joindra à deux navires jumeaux qui assurent déjà du service de déglçage.



stratégique pour notre estimé client. La conversion de ces navires témoigne de la capacité de Davie à mener à bien des projets complexes et essentiels à leur mission lorsque le Canada en a le plus besoin», a déclaré James Davies, président et chef de la direction de Chantier Davie Canada Inc.

Initialement construit en 2000, le **NGCC Vincent Massey** a été acquis en 2018 par la GCC pour être mis à niveau en tant que brise-glace de classe moyenne.

Le **NGCC Vincent Massey** est équipé de quatre moteurs diesel semi-rapides, entraînés par deux hélices à pas variable dans des tuyères, pour une puissance de propulsion totale de 13 440 kW (18 020 hp). Il peut atteindre une vitesse maximale de 16 nœuds (30 km/h) en eau libre et briser une glace d'un mètre à une vitesse continue de 3 nœuds (5,6 km/h). Sa longueur totale est de 83,7 mètres.

Un effectif maximal de 30 officiers et membres d'équipage servira à bord lorsque le navire sera mis en service par la GCC. 

capability gap for our valued customer. The converted ships are a testimony to Davies's ability to deliver complex, mission-critical projects when Canada needs them most,» said James Davies, President and Chief Executive Officer, Davie Shipbuilding Canada Inc.

Originally built in 2000, **CCGS Vincent Massey** was acquired in 2018 by the CCG to be upgraded as part of the MIB class of vessels.

CCGS Vincent Massey has four medium-speed diesel engines geared to two controllable pitch propellers in nozzles with a total propulsion power of 13,440 kW (18,020 hp). She can achieve a maximum speed of 16 knots (30 km/h) in open water and break 1-metre ice at a continuous speed of 3 knots (5.6 km/h). She is 83.7 meters long overall.

A maximum of 30 cabins will serve officers and crew onboard when the vessel is commissioned by the CCG." 



FONDATION DE
l'Institut maritime du Québec

EMBARQUEMENT IMMÉDIAT
CAP SUR L'AVENIR !

Campagne majeure de financement 2019-2024
Objectif : 2,5 M \$



Embarquez dans le mouvement en faisant un DON !

En savoir plus :
www.fondationimq.ca

60 %
atteint

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ACPA 2022 – ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES AAPC 2022 – ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES https://acpa2022.ca/	9	PORT OF JOHNSTOWN http://www.portofjohnstown.com/	27
ARCELORMITTAL https://corporate.arcelormittal.com/	Back Cover / Couverture arrière	PORT OF MONTREAL PORT DE MONTRÉAL https://www.port-montreal.com	59
BBC CHARTERING https://www.bbc-chartering.com/	1	PORT OF NANAIMO https://npa.ca/	49
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 SEPT-ÎLES PORT DE SEPT-ÎLES http://www.portsi.com	37
CMC – CHAMBER OF MARINE COMMERCE CCM – CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME https://www.marinedelivers.com/membership/	45	PORT OF THUNDER BAY https://www.portofthunderbay.ca/	19
DESGAGNÉS https://desgagnes.com/	Inside Front Cover / Couverture intérieure avant	PORT OF TROIS-RIVIÈRES PORT DE TROIS-RIVIÈRES https://porttr.com/en/	35
EUROMARITIME 2022 (Exhibitors/Exposants) https://www.euromaritime.fr/7-exhibitors	16	PORT OF VALLEYFIELD PORT DE VALLEYFIELD https://www.portvalleyfield.com	32-33
FEDNAV https://www.fednav.com/	61	QSL https://qsl.com/	46
FONDATION DE L'INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC https://fondationimq.ca/	71	SHIPPING FEDERATION OF CANADA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA http://www.shipfed.ca/	13
KILDAIR SERVICE ULC http://kildair.com/	4	SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT https://www.st-laurent.org/assises-quebecoises-du-secteur-maritime-2022/	31
LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES https://www.pilotagestlaurent.gc.ca	39	SPLIETHOFF http://www.spliethoff.com	67
MAERSK CANADA www.maersk.com	57	STERLING FUELS https://www.sterlingfuels.ca/	43
MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY https://www.mtrtml.com/login.php	54	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT http://seaway.ca	51
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME http://www.sim-pilot.com	Inside Back Cover / Couverture intérieure arrière	TRAVERSE RIVIÈRE-DU-LOUP/SAINT-SIMÉON https://traverserdl.com/	28
OCEAN GROUP GROUPE OCÉAN https://www.groupeocean.com/en/	10	URGENCE MARINE ENVIRONNEMENT https://urgencemarineenvironnement.com/en/	47
PORT OF HALIFAX https://www.portofhalifax.ca/	63	VALPORT http://valport.ca	32-33



TESTIMONIALS:

Even though, as a pilot, I already had all my STCW radar training courses, as well as almost 15 years' experience working with every type of equipment available on the Amazon River, I decided to take the Error Detection and Use of Advanced Radar Techniques in Restricted Waters course offered by the MSRC as a refresher.

I was very surprised to learn that the instructors are very experienced pilots and that the techniques demonstrated were developed for precise navigation in confined waters.

We benefited from technical views not available in books, and enjoyed direct pilot-to-pilot talk. We were "on the same page," discussing our experience with the various types of equipment in the light of solid knowledge of the principles behind their operation.

And best of all, we had a top full mission simulator to practise everything on. Precision navigation in low visibility can be improved a lot using the concepts explained in this course. It is a MUST for all pilots!

Captain Ricardo Augusto Leite Falcão
President, Brazilian Maritime Pilots' Association

...one of the most amazing, reliable and comprehensive marine tests I have ever been professionally involved in, in my 20 years of experience on the job. The full interaction of all parties during the runs and debriefing sessions, with the support of MSRC instructors and advisors, ensured that the simulation programs were completed on time and practical maneuvering strategies were acquired.

Ignacio Sanchidrian Vidal, MsC, C.Eng. EMBA
Director General, PROES Consultores S.A., Madrid, Spain

EXPERIENCE QUÉBEC 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 city in North America... the majestic City of Quebec!

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 (pilot grade)

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



A division of

CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS (CLSLP)

www.sim-pilot.com

Quebec, CANADA

For over 150 years, guardians of a great continental waterway

+1 418 692-0183



ArcelorMittal

Géant depuis 60 ans

A giant for 60 years

Inauguré en 1961 et réputé internationalement pour la qualité de ses infrastructures, le port de Port-Cartier est aujourd'hui le plus grand port privé au Canada. Nous sommes fiers du chemin parcouru et de l'avenir prometteur qui se dresse devant nous !

Inaugurated in 1961 and renowned internationally for the quality of its infrastructures, the port of Port-Cartier is now the largest private port in Canada. We are proud of how far we have come and of the bright future ahead.

60 ans, ça se fête !

60 years is worth celebrating!



CHEMIN DE FER ET PORT
RAILWAY AND PORT

En savoir plus >
Learn more >