

4.—Statistiques financières des Paquebots nationaux (Antilles), Ltée, 1937-13

NOTA.—Les statistiques de 1929-36 ont paru à la p. 629 de l'Annuaire de 1942.

Année	Recettes d'exploitation	Dépenses d'exploitation	Résultat net d'exploitation	Dépréciation	Intérêts	Pertes ou surplus d'écritures
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1937.....	4, 676, 684	4, 018, 146	+658, 538	328, 287	808, 432	-481, 275
1938.....	4, 915, 355	4, 169, 116	+746, 239	328, 641	818, 613	-404, 109
1939.....	4, 642, 306	4, 018, 447	+623, 859	328, 829	816, 366	-524, 429
1940.....	5, 750, 341	4, 545, 306	+1, 205, 035	329, 079	816, 661	-12, 733
1941.....	6, 756, 464	5, 029, 107	+1, 727, 357	262, 645	816, 701	+593, 216
1942.....	5, 600, 496	4, 220, 219	+1, 380, 277	160, 634	816, 701	+273, 880
1943.....	4, 492, 189	2, 949, 216	+1, 542, 973	239, 363	813, 073	+438, 837

Section 2.—Statistiques financières des cours d'eau

Les principales statistiques de nature à donner une idée du coût du trafic par eau sont les états des dépenses publiques pour les cours d'eau. Ces dépenses peuvent être classifiées comme frais d'établissement ou immobilisations et dépenses d'entretien et d'exploitation. Les revenus de l'exploitation sont aussi enregistrés. Sans doute, dans la mesure où il s'agit de frais d'établissement pour améliorations permanentes des cours d'eau, celles du gouvernement fédéral sont les plus considérables. Des municipalités et des compagnies privées ont fait certaines immobilisations pour améliorer les ports locaux, mais ces dépenses se limitent presque entièrement aux entreprises de terminus et de dock. Toutefois, les immobilisations dans le transport maritime, en dehors de la marine marchande canadienne et des Paquebots nationaux (Antilles), ont été fournies presque entièrement par des sources privées. Il n'existe pas de chiffres sur les immobilisations privées dans le transport maritime en dehors de ceux qui paraissent dans les rapports des compagnies et qui ne couvrent qu'une partie du champ statistique. Il n'existe pas davantage de statistiques sur les recettes des amateurs provenant du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises.

Immobilisations.—En ce qui touche les immobilisations pour améliorer les cours d'eau, les seuls chiffres disponibles sont ceux qui sont extraits du bilan du Dominion ou des rapports annuels des Ministères des Transports, des Travaux Publics et des Finances, encore que ces immobilisations ou frais d'établissement ne peuvent nullement être considérés comme donnant une indication de la valeur actuelle des entreprises qu'ils représentent. Les frais de construction des canaux et aménagement des cours d'eau ainsi que des ouvrages permanents destinés à faciliter le transport par eau au Canada sont représentés dans ces rapports à leur valeur comptable originale, aucune déduction n'étant faite des totaux cumulatifs pour dépréciation d'année en année ou pour abandon d'ouvrages plus anciens là où ils sont remplacés, tels que les anciens canaux Welland par exemple. Dans cette mesure, ces chiffres sont exagérés quant à la valeur actuelle des ouvrages en exploitation. Une autre limitation dont il faut tenir compte au sujet de ces chiffres, c'est qu'ils ne comprennent pas le coût de l'entretien et des améliorations nécessaires à l'exploitation de ces ouvrages, ce coût étant imputé sur le fonds consolidé comme dépenses annuelles et non sur le compte capital. Le tableau 5, indiquant que les frais d'établissement pour canaux, services maritimes et divers aménagements de transport par eau atteignent le grand total de plus de \$381,000,000, doit être interprété avec les réserves ci-dessus mentionnées. Dans le tableau 6, la valeur de l'actif fixe administré par le Conseil des ports nationaux est donnée telle qu'établie au 31 décembre 1943 et 1944; elle est indiquée en plus des immobilisations du tableau 5. Dans le cas des cours d'eau et aménagements, ces chiffres reflètent beaucoup mieux la situation