

Service Bulletin

Surface and Marine Transport

Transportation Division

Bulletin de service

Transport terrestre et maritime

Division des transports

Price: Canada: \$11.00 per issue, \$80.00 annually
 United States: US \$14.00 per issue, US \$96.00 annually
 Other Countries: US \$16.00 per issue, US \$112.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677.

Prix: Canada: 11,00 \$ l'exemplaire, 80 \$ par année
 États-Unis: 14,00 \$ US l'exemplaire, 96 \$ US par année
 Autres pays: 16,00 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677.

Vol. 12 No 5

Highlight :

Port Activity

Canadian ports handled a record level of international cargo in 1995 in terms of tonnage and value. Vancouver's international tonnage reached an all-time high. Montreal, as well as the nation as a whole, set a record for containerized international cargo. (see: [Domestic and International Shipping](#) p. 2).

For-Hire Trucking

Average operating revenues for large-sized carriers deteriorated in the second quarter of 1995, down 4% from the first quarter. (see: [For-Hire Motor Carriers of Freight](#) p.7)

Marine Carriers

In 1994, operating revenues for marine carriers increased 3.1% to \$2.8 billion. A total of 199 marine carriers owned and operated a fleet of 1,538 vessels and employed 22,137 people with wages and salaries of \$1.1 billion. (see: [Financial and Operating Statistics](#) p.13)

Private Trucking

Average operating expenses for Private Carriers, in 1994, rose by an average of 8% per carrier over 1993, while the number of employees per carrier fell 5%. (see: [Motor Carriers of Freight](#) p.18)

Vol. 12 N° 5

Faits saillants :

Activité portuaire

Les ports canadiens ont manutentionné un niveau sans précédent de cargaisons internationales sur les plans du tonnage et de la valeur en 1995. Le fret international manutentionné au port de Vancouver a atteint un sommet inégalé. Montréal, tout comme l'ensemble du Canada, a enregistré un record au titre du fret international conteneurisé. (voir : [Statistique du transport maritime](#) p.2)

Camionnage pour compte d'autrui

Les recettes d'exploitation moyennes des grands transporteurs se sont détériorées au deuxième trimestre de 1995, en baisse de 4 % par rapport au premier trimestre. (voir : [Transporteurs routiers de marchandises](#) p.7)

Transporteurs maritimes

En 1994, les recettes totales d'exploitation pour les transporteurs maritimes se sont accrues de 3,1 % pour atteindre 2,8 milliard de dollars. Un total de 199 transporteurs maritimes ont possédé et exploité une flotte de 1538 navires et ont employé 22 137 personnes pour une rémunération totale de 1,1 milliard de dollars. (voir : [Statistiques financières et d'exploitation](#) p.13)

Camionnage pour compte propre

Les dépenses moyennes d'exploitation par transporteur privé ont augmenté de 8% en 1994, par rapport à 1993, alors que le nombre d'employés par transporteur a accusé une baisse de 5%. (voir : [Transporteurs routiers de marchandises](#) p. 18).

Domestic and International Shipping Statistics, 1995

(by Doug O'Keefe)

Canadian ports handled a record level of international cargo in 1995 in terms of tonnage and value. Vancouver's international tonnage reached an all time high. Montreal, as well as the nation as a whole, set a record for containerized international cargo.

Total international cargo reached 259.8 million tonnes in 1995, up 5.2% over 1994. That exceeded the previous high of about 250 million tonnes set in 1988.

The value of international freight handled through Canada's ports in 1995 soared 22.8% over the previous year to \$84.5 billion, according to international trade data.

The new record for international tonnage was driven by growth in coal shipments from the port of Vancouver and transshipments of crude petroleum through Port Hawkesbury, N.S. Transshipments are foreign cargoes handled at Canadian ports en route to or from a third country.

The increase of 12.7 million tonnes in international cargo in 1995 over 1994 consisted of 7.3 million tonnes of cargo coming into Canada and 6.3 million tonnes heading out of the country. Inbound cargo jumped 8.2% over the previous year to 83.3 million tonnes. Outbound cargo for 1995 was up 11.5% to 176.5 million tonnes.

On the other hand, total domestic cargo handled by Canadian ports in 1995, declined 3.2% to 101.0 million tonnes. Domestic cargo is that shipped from one Canadian port to another and is therefore handled twice by the port system. Domestic cargo has been declining since its peak in 1988, when ports handled 139.9 million tonnes.

The current growth in international cargo movements reflects the growth of Canada's foreign trade, particularly in the area of natural resources. The decline in domestic cargo is in part a reflection of a change in the direction of Canada's international trade. Canadian trade with Europe particularly in commodities such as wheat has been declining, while trade with Pacific Rim nations has increased. These commodities were previously transported as domestic cargo down the St. Lawrence Seaway, then transferred at Canada's east coast ocean ports for shipment overseas.

With the shift in the direction of trade, much of this cargo is now transported by rail to Canada's west coast ports where it is loaded directly onto ocean-going ships.

Statistique du transport maritime intérieur et international, 1995

(par Doug O'Keefe)

En 1995, les ports canadiens ont manutentionné un niveau record de cargaisons internationales sur les plans du tonnage et de la valeur. Le fret international manutentionné au port de Vancouver a atteint un sommet inégalé. Montréal, tout comme l'ensemble du Canada, a enregistré un record au titre du fret international conteneurisé.

Le fret international a totalisé 259,8 millions de tonnes en 1995, soit une hausse de 5,2 % par rapport à l'année précédente. Ce niveau a dépassé le sommet précédent qui était de quelque 250 millions de tonnes enregistré en 1988.

D'après les données du commerce international, en 1995, la valeur du fret international manutentionné dans les ports canadiens a grimpé de 22,8% par rapport à 1994 pour s'établir à 84,5 milliards de dollars.

Le nouveau record enregistré au titre du tonnage international a été attribuable à l'augmentation des expéditions de houille en provenance du port de Vancouver et des transbordements de pétrole brut manutentionnés par Port Hawkesbury (N.-É.). Les transbordements consistent en cargaisons étrangères à destination ou en provenance d'un pays tiers, manutentionnées par les ports canadiens.

La hausse de 12,7 millions de tonnes du fret international entre 1994 et 1995 a consisté en 7,3 millions de tonnes de marchandises à l'arrivée au Canada et 6,3 millions de tonnes de fret en partance. Les cargaisons à l'arrivée ont augmenté de 8,2 % par rapport à 1994 pour se chiffrer à 83,3 millions de tonnes. Le fret en partance enregistré en 1995 s'est accru de 11,5 % pour atteindre 176,5 millions de tonnes.

Par ailleurs, les expéditions intérieures totales manutentionnées par les ports canadiens en 1995 ont diminué de 3,2 % pour s'établir à 101 millions de tonnes. Le fret intérieur consiste en cargaisons expédiées entre deux ports canadiens, et il est donc manutentionné deux fois par le réseau portuaire. Le fret intérieur diminue constamment depuis 1988, année où les ports ont manutentionné le niveau inégalé de 139,9 millions de tonnes de marchandises.

La croissance actuelle du fret international reflète l'essor du commerce extérieur du Canada, en particulier dans le domaine des ressources naturelles. La baisse des expéditions intérieures tient en partie à la réorientation du commerce international du Canada. Les échanges commerciaux du Canada avec l'Europe accusent une diminution, notamment dans le cas des marchandises telles que le blé, alors que le commerce avec les pays riverains du Pacifique s'est intensifié. Ces marchandises étaient autrefois transportées sur la Voie maritime du Saint-Laurent, puis transférées aux ports océaniques de la côte est du Canada d'où elles étaient expédiées outre-mer.

Compte tenu de la réorientation des échanges commerciaux, une grande partie du fret est maintenant acheminée par voie ferroviaire aux ports océaniques de la côte ouest du Canada d'où les cargaisons sont directement chargées à bord des navires hauturiers.

Strong demand for coal boosted Vancouver's tonnage

Vancouver, by far the busiest port in Canada, handled a record 66.8 million tonnes of international cargo in 1995. That represented 25.7% of the total international tonnage handled at Canadian ports.

Continued strong demand for coal in Japan, the biggest consumer of Canadian coal, pushed Vancouver's international coal trade to 26.4 million tonnes, up 15.4% from 1994. This growth was partially offset by declining wheat shipments which dropped 21.1% to 7.6 million tonnes in 1995.

Port Hawkesbury recorded the biggest increase in cargo among the top 10 ports in Canada, with total shipments increasing 72.5% to 11.7 million tonnes. The record gain was due to transshipments of crude petroleum from Norway and the United Kingdom to the eastern seaboard of the United States. The crude is transported to Port Hawkesbury in very large crude carriers where it is stored and then loaded onto smaller tankers that comply with the U.S. Oil Pollution Act 1990. These transshipments resulted in a 5.6 million tonne increase in international cargo through Port Hawkesbury in 1995.

Montreal handled a record level of containerized cargo

The Port of Montreal handled a record 6.9 million tonnes of containerized international cargo, despite a 17-day labour stoppage. This record was the result of a slight increase (1%) over 1994, which was the previous record year. Containerized cargo is high-value freight that can be easily transferred from ships to trucks or trains for inland distribution. This high value means higher revenues for ports and terminals per unit of containerized cargo relative to bulk cargo, for example grains and ores. This leads to intense competition for containerized freight among North American ports.

Montreal has capitalized on its inland location and high-speed road and rail links to major markets in Canada and the U.S. north-east and mid-west. It has become Canada's premier container port, handling 44.4% of the international cargo transported in containers through Canada's ports in 1995.

Over the past ten years, containerized cargo has accounted for an increasing share of Montreal's international cargo, from 35.0% in 1986 to 53.7% in

La forte demande de houille a stimulé le tonnage manutentionné au port de Vancouver

En 1995, le port de Vancouver, de loin le plus actif au Canada, a manutentionné le niveau sans précédent de 66,8 millions de tonnes de fret international, soit 25,7 % du tonnage international total manutentionné dans les ports canadiens.

La forte demande persistante de houille au Japon, le principal pays consommateur de houille canadienne, a fait passer à 26,4 millions de tonnes les cargaisons de houille manutentionnées au port de Vancouver à destination des marchés internationaux, soit une hausse de 15,4 % par rapport à 1994. Cette croissance a été partiellement contrebalancée par une baisse de 21,1 % des expéditions de blé qui se sont chiffrées à 7,6 millions de tonnes en 1995.

Port Hawkesbury a enregistré la hausse la plus prononcée des cargaisons manutentionnées aux dix principaux ports du Canada; ses expéditions totales se sont accrues de 72,5 % pour atteindre 11,7 millions de tonnes. Ce gain record a été attribuable aux transbordements de pétrole brut de la Norvège et du Royaume-Uni à destination de la côte est des États-Unis. Le pétrole brut est transporté à Port Hawkesbury dans de très grand bateaux-citernes et est ensuite chargé dans de plus petit bateaux-citernes qui rencontrent les exigences de la loi Américaine "Oil Pollution Act, 1990". Cette activité s'est traduite par une augmentation de 5,6 millions de tonnes du fret international manutentionné à Port Hawkesbury en 1995.

Le port de Montréal a manutentionné un niveau sans précédent de fret conteneurisé

Le port de Montréal a manutentionné 6,9 millions de tonnes de fret international conteneurisé, ce qui représente un niveau sans précédent, malgré un arrêt de travail de 17 jours. Le record est le résultat d'une faible augmentation (1%) comparé à 1994, l'année record précédente. Le fret conteneurisé consiste en cargaisons de grande valeur qui peuvent facilement être transférées de navires dans des camions ou des trains pour être distribuées à l'intérieur des terres. Ces marchandises de grande valeur représentent pour les ports et les terminaux des recettes plus substantielles par unité de fret conteneurisé que les cargaisons en vrac telles que les céréales et les minerais. La manutention du fret conteneurisé fait donc l'objet d'une forte concurrence entre les ports nord-américains.

Montréal mise sur sa situation géographique à l'intérieur des terres et sur des réseaux routiers et ferroviaires rapides à destination des principaux marchés du Canada ainsi que du nord-est et du centre-ouest des États-Unis. Le port de Montréal se classe au premier rang des ports de conteneurs au Canada : en 1995, Montréal a compté pour 44,4 % du fret international conteneurisé manutentionné dans les ports canadiens.

Au cours des dix dernières années, le fret conteneurisé a figuré pour une part croissante des cargaisons internationales manutentionnées par le port de Montréal,

1995. Containerized cargo accounted for just 6.0% of the total international cargo handled by Canada's ports in 1995. Despite the growth in container traffic, total international tonnage handled by the Port of Montreal declined 1.8% due to lower shipments of grain and petroleum products.

29,000 Canadians work in marine transport

Canada's marine sector not only facilitates the nation's overseas trade, it is also a significant employer. More than 29,000 Canadians work for organizations engaged in water transport or incidental service industries, such as marine cargo handlers, shipping agents and marine pilots.

These industries paid about \$1.3 billion in wages and salaries in 1995, according to Statistics Canada's survey of employment, payroll and hours. This does not represent the total employment in marine activity as some firms engaged in industries such as petroleum and forest products, transport or handle their own products via marine transport.

celles-ci étant passées de 35,0 % en 1986 à 53,7 % en 1995. Le fret conteneurisé n'a représenté que 6,0 % du fret international total manutentionné par les ports canadiens en 1995. Malgré l'accroissement du trafic conteneurisé, le tonnage total des cargaisons internationales manutentionnées par le port de Montréal a régressé de 1,8 % en raison de la baisse des expéditions de céréales et de produits pétroliers.

29 000 Canadiens travaillent dans le secteur du transport maritime

En plus de faciliter le commerce outre-mer du Canada, le secteur du transport maritime est un employeur important. Plus de 29 000 Canadiens sont à l'emploi de sociétés qui assurent des services de transport par eau ou des services auxiliaires, par exemple les manutentionnaires de cargaisons maritimes, les agents maritimes et les pilotes.

En 1995, ces secteurs d'activité ont versé environ 1,3 milliard de dollars en charges salariales, d'après les résultats de l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail de Statistique Canada. Ces chiffres ne tiennent pas compte de la totalité des emplois dans le secteur maritime, car certaines entreprises qui exercent leur activité dans le domaine du transport des produits pétroliers ou forestiers transportent ou manutentionnent leurs propres produits par voie maritime.

Table 1 - Summary of International and Domestic Shipping Statistics, 1993 to 1995

Tableau 1 - Statistiques sommaires sur le transport maritime international et intérieur, 1993 à 1995

Sector - Secteur	1993 '000 000 t	1994 '000 000 t	1995 '000 000 t	94/93 %	95/94 %
Quarter I - Trimestre I					
International	39.9	42.1	49.3	5.5	17.1
- Unloaded - Déchargé	11.3	12.1	13.7	7.4	13.3
- Loaded - Chargé	28.6	30.0	35.6	4.7	18.7
Domestic - Intérieur	10.1	11.8	12.3	17.0	4.1
Sub-total - Sous-total	49.9	53.8	61.5	7.8	14.3
Quarter II - Trimestre II					
International	61.6	65.2	70.8	5.8	8.7
- Unloaded - Déchargé	20.2	19.6	23.2	-2.9	18.3
- Loaded - Chargé	41.4	45.6	47.7	10.0	4.6
Domestic - Intérieur	28.1	28.3	29.2	0.9	3.1
Sub-total - Sous-total	89.7	93.5	100.0	4.3	7.0
Quarter III - Trimestre III					
International	60.2	68.6	69.4	13.8	1.2
- Unloaded - Déchargé	20.4	22.0	24.1	7.8	9.6
- Loaded - Chargé	39.8	46.6	45.3	16.9	-2.8
Domestic - Intérieur	35.7	33.4	31.4	-6.5	-6.2
Sub-total - Sous-total	96.0	102.0	100.8	6.3	-1.2
Quarter IV - Trimestre IV					
International	62.4	71.2	70.3	14.1	-1.4
- Unloaded - Déchargé	19.7	23.2	22.2	17.8	-4.3
- Loaded - Chargé	42.7	48.0	48.0	12.4	0.1
Domestic - Intérieur	26.9	30.9	28.2	14.7	-8.7
Sub-total - Sous-total	89.3	102.1	98.4	14.3	-3.6
January to December - Janvier à décembre					
International	224.1	247.0	259.8	10.2	5.1
- Unloaded - Déchargé	71.6	76.9	83.3	7.5	8.2
- Loaded - Chargé	152.6	170.1	176.5	11.5	3.8
Domestic - Intérieur	100.8	104.4	101.0	3.6	-3.2
Sub-total - Sous-total	324.9	351.4	360.8	8.2	2.7

Table 2 - Cargo Handled at Canada's Top 20 Ports: Domestic and International Shipping
Tableau 2 - Fret manutentionné aux 20 principaux ports canadiens : transport maritime intérieur et international

Port	Domestic - Intérieur			International			Total		
	1994 '000 t	1995 '000 t	95/94 %	1994 '000 t	1995 '000 t	95/94 %	1994 '000 t	1995 '000 t	95/94 %
Vancouver	2 319	2 505	8.0	62 325	66 827	7.2	64 644	69 331	7.3
Port-Cartier	4 102	4 621	12.7	17 552	20 267	15.5	21 655	24 889	14.9
Sept-Iles/Pte-Noire	4 497	4 508	0.2	18 088	18 595	2.8	22 584	23 102	2.3
Saint John	2 332	2 425	4.0	18 613	16 314	-12.4	20 945	18 739	-10.5
Montréal/Contrecoeur	6 446	5 690	-11.7	13 149	12 913	-1.8	19 595	18 604	-5.1
Québec/Lévis	4 761	4 151	-12.8	11 243	13 235	17.7	16 004	17 386	8.6
Halifax	2 962	2 569	-13.2	11 120	10 784	-3.0	14 082	13 353	-5.2
Hamilton	5 956	6 373	7.0	6 520	5 556	-14.8	12 475	11 929	-4.4
Port Hawkesbury	100	183	82.8	6 787	11 708	72.5	6 887	11 891	72.6
Thunder Bay	8 067	7 443	-7.7	5 599	4 057	-27.5	13 666	11 500	-15.9
Prince Rupert	112	37	-67.1	13 358	11 330	-15.2	13 470	11 367	-15.6
Baie-Comeau	2 124	2 358	11.0	3 742	5 194	38.8	5 866	7 552	28.8
Fraser River	5 686	4 799	-15.6	2 495	2 501	0.2	8 181	7 300	-10.8
Come-By-Chance	7	45	508.3	2 456	6 063	146.8	2 464	6 108	147.9
Nanticoke	2 213	1 790	-19.1	3 801	3 819	0.5	6 015	5 609	-6.7
Sorel	2 664	3 120	17.1	1 813	2 475	36.5	4 477	5 595	25.0
Howe Sound	5 426	5 274	-2.8	34	55	60.4	5 460	5 330	-2.4
Sault Ste.Marie	938	725	-22.7	4 495	4 108	-8.6	5 433	4 833	-11.0
Windsor Ont.	2 074	2 383	14.9	2 064	2 247	8.8	4 139	4 630	11.9
Vancouver Island, East	4 434	4 131	-6.8	0	0		4 434	4 131	-6.8
Sub-total - Sous-total	67 220	65 130	-3.1	205 255	218 049	6.2	272 476	283 179	3.9
Other ports - Autres ports	37 147	35 858	-3.5	41 786	41 715	-0.2	78 933	77 572	-1.7
Grand total	104 368	100 987	-3.2	247 041	259 764	5.2	351 409	360 751	2.7

Table 3 - Major Origins and Destinations of Cargo Handled at Canadian Ports: International shipping
Tableau 3 - Principales origines et destinations du fret manutentionné dans les ports canadiens : transport maritime international

	Tonnage		Market share Part de marché	
	1994 '000 t	1995 '000 t	1994 %	1995 %
Inbound - En arrivage				
US Great Lakes - É-U Grands Lacs	21 861	26 017	28.4	31.2
Norway - Norvège	8 136	10 043	10.6	12.1
US Atl & Gulf - É-U Atl & Golfe	4 308	5 313	5.6	6.4
United Kingdom - Royaume-Uni	5 108	3 584	6.6	4.3
US Pacific - É-U Pacifique	2 765	3 295	3.6	4.0
Nigeria - Nigéria	3 500	3 241	4.5	3.9
Brazil - Brésil	2 972	3 104	3.9	3.7
Saudi Arabia - Arabie Saoudite	3 778	2 613	4.9	3.1
Venezuela	2 099	2 457	2.7	3.0
Australia - Australie	2 591	2 388	3.4	2.9
Others - Autres	19 823	21 205	25.8	25.5
Total inbound - En arrivage	76 942	83 260	100.0	100.0
Outbound - En départ				
Japan - Japon	34 478	34 931	20.3	19.8
US Atl & Gulf - É-U Atl & Golfe	26 165	28 083	15.4	15.9
US Great Lakes - É-U Grands Lacs	16 532	15 060	9.7	8.5
Korea South - Corée Du Sud	11 553	10 179	6.8	5.8
China - Chine	6 973	9 367	4.1	5.3
Netherlands - Pays-Bas	8 364	9 028	4.9	5.1
United Kingdom - Royaume-Uni	6 858	7 838	4.0	4.4
Belgium-Luxemb. - Belgique-Luxembourg	7 517	7 021	4.4	4.0
US Pacific - É-U Pacifique	6 555	6 358	3.9	3.6
Italy - Italie	3 102	4 587	1.8	2.6
Others - Autres	42 002	44 050	24.7	25.0
Total outbound - En départ	170 098	176 504	100.0	100.0
Total Handled - Manutentionné	247 041	259 764		

Table 4 - Cargo handled by commodity: International and Domestic Shipping
Tableau 4 - Fret manutentionné par marchandise : transport maritime international et intérieur

International sector - Secteur international	1994	1995	95/94
Unloaded - Déchargé			
Crude petroleum - Pétrole brut	23 497	25 653	9.2
Coal - Houille	9 406	9 910	5.4
Aluminum ores and concentrates - Minerai d'aluminium et concentrés	6 274	5 855	- 6.7
Iron ores and concentrates - Minerai de fer et concentrés	6 632	6 699	1.0
Machinery/equip & misc. cargo - Machinerie/équip. et cargaison divers	3 168	3 180	0.4
Fuel oil - Mazout	3 473	3 487	0.4
Iron, steel and alloys - Fer, acier et alliage	3 511	2 800	- 20.2
Limestone - Castines	2 782	3 602	29.5
Miscellaneous chemicals - Produits chimiques divers	2 205	2 328	5.6
Wheat - Blé	746	2 178	192.0
Others - Autres	15 249	17 568	15.2
Total unloaded - Total déchargé	76 942	83 260	8.2
International sector - Secteur international			
Loaded - Chargé			
Coal - Houille	31 659	33 787	6.7
Iron ores and concentrates - Minerai de fer et concentrés	31 753	30 686	- 3.4
Wheat - Blé	20 615	18 946	- 8.1
Potassium chloride - Chlorure de potassium	6 357	6 509	2.4
Woodpulp - Pâte de bois	6 538	6 642	1.6
Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage	5 273	5 593	6.1
Gypsum - Gypse	6 165	5 837	- 5.3
Fuel oil - Mazout	5 293	5 497	3.8
Crude petroleum - Pétrole brut	2 681	5 630	110.0
Miscellaneous chemicals - Produits chimiques divers	4 904	5 329	8.7
Others - Autres	48 861	52 047	6.5
Total loaded - Total chargé	170 098	176 504	3.8
Domestic sector - Secteur intérieur			
Pulpwood - Pâte de bois	14 402	15 061	4.6
Iron ores and concentrates - Minerai de fer et concentrés	13 109	13 754	4.9
Wheat - Blé	11 572	11 251	- 2.8
Fuel oil - Mazout	10 517	9 585	- 8.9
Logs, bolts and other wood - Billes, billots et autres bois	8 872	7 744	- 12.7
Gasoline - Essence	6 243	5 580	- 10.6
Salt - Sel	5 832	5 260	- 9.8
Other non-metallic mineral products - Autres produits minéraux	6 831	5 674	- 16.9
Other ores and base metal products - Autres minerais/prod. métalliques	5 071	5 569	9.8
Limestone - Castines	5 019	4 521	- 9.9
Others - Autres	16 899	16 988	- 0.2
Total handled, domestic sector - Total manutentionné, secteur intérieur	104 368	100 987	- 3.2

For-Hire Motor Carriers of Freight: All Carriers, First and Second Quarters, 1995

(by Gilles Paré)

Operating Revenues

Canada-based for-hire motor carriers of freight generated \$ 6.1 billion in operating revenues during the first six months of 1995. The first quarter of 1995 saw an estimated 2,020 carriers generating \$3.1 billion in revenues and 1,968 carriers generating \$3.0 billion in the second quarter.

Average revenues for large-sized carriers (with annual revenue greater than \$12 million) were down 4% in the second quarter from the 1st quarter, while medium-sized carriers (those with annual revenues between \$1 million and \$ 12 million) went down 1 % for the same period in 1995.

Significant reduction in the second quarter revenues from domestic interprovincial movements (-12%) as well as northbound movements (-7%) may have been responsible for the poor revenues in the second quarter.

The seasonally adjusted data, release for the first time earlier this year, indicate that the total estimated operating revenues for all carriers with annual revenues greater than \$1 million reached a high of \$3.10 billion in the first quarter of 1995 and dropped 4.5% to \$2.96 billion in the second quarter of 1995. It is the first time in over four years (1992-1995) of recovery in the trucking industry that a second quarter seasonally adjusted revenue is down from a first quarter result.

Operating Expenses

Expenses for the first half of 1995 totalled \$5.6 billion. Average quarterly expenses by size of carriers shows that expenses were also down 4% from the first quarter to the second quarter 1995 for large-sized carriers. The main items contributing to the downward expenses are reflected by the general freight carriers' *other transportation purchases* (-16%) and specialized freight carriers' *Owner operator payments* (-13 %) from the first to the second quarter.

The average operating expenses for medium-sized carriers went up 2 %, contributing to a deterioration in the operating ratio over the same period.

Operating Ratio

In the first half of 1995, the operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) for all Canada-based for-hire motor carriers (those with

Transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui: Tous les transporteurs, premier et deuxième trimestres de 1995.

(par Gilles Paré)

Recettes d'exploitation

Les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont cumulé des recettes d'exploitation de 6,1 milliards de dollars au cours des six premiers mois de 1995. Au premier trimestre de 1995, l'ensemble des transporteurs, estimés à 2 020, ont produit des recettes de 3,1 milliards de dollars, alors que les 1 968 transporteurs estimés au second trimestre ont produit des recettes de 3,0 milliards de dollars.

Les recettes moyennes d'exploitation des grands transporteurs (ayant des revenus annuels de plus de 12 millions de dollars) ont diminué de 4 % du premier au deuxième trimestre de 1995, tandis qu'elles diminuaient de 1 % chez les transporteurs de taille moyenne (ayant des revenus annuels entre 1 et 12 millions de dollars) au cours de la même période.

Des baisses significatives de 12 % des recettes au deuxième trimestre provenant du trafic entre les provinces de même que 7 % du trafic transfrontalier pourraient être à l'origine des faibles revenus au deuxième trimestre.

Les données désaisonnalisées, publiées pour la première fois au début de l'année, montrent que les recettes totales d'exploitation de tous les transporteurs ayant des recettes annuelles de plus de 1 million de dollars ont atteint un sommet de 3,10 milliards de dollars au premier trimestre de 1995, pour ensuite diminuer de 4,5 % pour s'établir à 2,96 milliards de dollars au deuxième trimestre de 1995. C'est la première fois en quatre ans de reprise (1992-1995) dans l'industrie du camionnage que les revenus désaisonnalisés au deuxième trimestre sont en baisse par rapport au premier trimestre.

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation au cours du premier semestre de 1995 ont atteint 5,6 milliards de dollars. Les dépenses trimestrielles moyennes par taille de transporteurs montrent que les dépenses ont également diminué de 4 % du premier au deuxième trimestre pour les grands transporteurs. Les éléments qui ont le plus contribué à la baisse des dépenses du premier au deuxième trimestre furent *les autres achats de service de transport* (- 16 %) chez les transporteurs de fret général et *les paiements aux chauffeurs contractants* (- 13 %) chez les transporteurs de fret spécialisé.

Les dépenses d'exploitation moyennes pour les transporteurs de taille moyenne ont augmenté de 2 %, contribuant ainsi à la détérioration du ratio d'exploitation au cours de la même période.

Ratio d' exploitation

Au premier semestre de 1995, le ratio d'exploitation (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploit-tion) pour tous les transporteurs de

Table 5 For-Hire Motor Carriers of Freight Quarterly Survey: Summary Table, First Quarter, 1995
Tableau 5 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routier de marchandises pour compte d'autrui:
Tableau sommaire, premier trimestre, 1995

	Carriers earning (\$1 - 12 million) Transporteurs gagnant (1 - 12 millions \$)	Carriers earning (\$12 - 25 million) Transporteurs gagnant (12 - 25 millions \$)	Carriers earning (more than - 25 million) Transporteurs gagnant (plus de 25 millions \$)	Total
Number of Carriers Nombre de transporteurs	1,880	82	58	2,020
Revenues(\$ millions) Recettes(millions \$)	1,702.7	340.4	1,030.5	3,073.6
Expenses(\$ millions) Dépenses (millions \$)	1,546.4	316.9	982.0	2,846.9
Operating Ratio Ratio d'exploitation	0.91	0.93	0.95	0.93

annual revenues greater than \$1 million) was 0.93, unchanged from the same period a year earlier. For general freight carriers, the operating ratio for the first six months improved, down from 0.94 in 1994 to 0.93, while specialized carriers saw their ratio worsen from 0.91 in 1994 to 0.92.

The medium-sized carriers' operating ratio which has been consistently better than large-sized carriers, has jumped one point from the first quarter (0.91) to the second quarter (0.92) 1995, while the operating ratio for the large carriers improved during the same period.

marchandises pour compte d'autrui (ceux ayant des recettes annuelles de plus de 1 million de dollars), était de 0,93, inchangé par rapport au même semestre l'année précédente. Pour les transporteurs de fret général, le ratio d'exploitation pour les premiers six mois s'est amélioré, en baisse de 0,94 en 1994 à 0,93, alors que les transporteurs de fret spécialisé ont vu leur ratio se détériorer en passant de 0,91 en 1994 à 0,92.

Le ratio d'exploitation des transporteurs de taille moyenne, qui est systématiquement inférieur à celui des grands transporteurs, a fait un bond d'un point du premier trimestre (0,91) au deuxième trimestre (0,92) 1995, tandis que le ratio d'exploitation des grands transporteurs s'est amélioré au cours de la même période.

Table 6 - For-Hire Motor Carriers of Freight Quarterly Survey: Summary Table, Second Quarter, 1995
Tableau 6 - Enquête trimestrielle sur les transporteurs routier de marchandises pour compte d'autrui :
Tableau sommaire, deuxième trimestre, 1995

	Carriers earning (\$1 - 12 million) Transporteurs gagnant (1 - 12 millions \$)	Carriers earning (\$12 - 25 million) Transporteurs gagnant (12 - 25 millions \$)	Carriers earning (more than - \$25 million) Transporteurs gagnant (plus de 25 millions \$)	Total
Number of Carriers Nombre de transporteurs	1,825	85	58	1,968
Revenues(\$ millions) Recettes(millions \$)	1,671.2	339.5	993.6	3,002.3
Expenses(\$ millions) Dépenses (millions \$)	1,533.3	308.8	937.9	2,780.0
Operating Ratio Ratio d'exploitation	0.92	0.91	0.94	0.93

Change in Methodology

Beginning with the 1995 survey, the source for deriving the **Quarterly Motor Carriers of Freight Survey** universe for sampling purposes has changed. The Central Frame Database, administered by the Business Register Division of Statistics Canada, is now used to obtain the survey universe.

Changement méthodologique

Commençant avec les enquêtes de 1995, la source utilisée pour obtenir l'univers des entreprises pour les **Enquêtes trimestrielles sur les transporteurs routiers de marchandises** a changé. L'échantillon probabiliste est maintenant tiré de la base centrale d'entreprises, administrée par la Division du registre des entreprises de Statistique Canada.

Table 7 - For-Hire Motor Carrier Freight Quarterly Survey, All Carriers, 1995, Summary Tabulations
Tableau 7 - Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui, tous les transporteurs, 1995, tableau sommaire

	First Quarter 1995 - Premier trimestre 1995			Second Quarter 1995 - Deuxième trimestre 1995		
	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total
	Marchandises générales	Marchandises spécialisées		Marchandises générales	Marchandises spécialisées	
No. of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs échantillonnés	234	326	560	226	322	548
Estimated No. of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	857	1163	2020	817	1151	1968
	\$'000,000			\$'000,000		
Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation	1 786.4	1 287.2	3 073.6	1 751.2	1 251.1	3 002.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
-Salaries and wages -Rémunération	503.8	385.7	889.5	502.7	387.6	890.3
-Fuel (company drivers) - Carburant (chauffeurs de la société)	146.4	135.8	282.2	141.8	130.5	272.3
Owner Operator expenses (incl. fuel) - Dépenses de chauffeurs contractants (y compris le carburant)	359.7	245.6	605.1	371.8	213.2	585.0
-Other purchased transportation - Autres achats liés au transport de marchandises	220.6	68.7	289.3	185.5	66.9	252.3
Other expenses - Autres dépenses	429.4	351.4	780.8	424.7	355.4	780.1
Total operating expenses - Total, dépenses d'exploitation (1)	1 659.9	1 187.0	2 846.9	1 626.4	1 153.6	2 780.0
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.93	0.92	0.93	0.93	0.92	0.93

(1) Totals may not add due to rounding - Les totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

1995 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey - Methodology

The following note describes the methodology of the Quarterly Motor Carriers of Freight (QMCF) survey carried out by the Transportation Division of Statistics Canada. Several terms used in this document are defined in appendix 1.

Survey Objectives

The QMCF survey is undertaken by Statistics Canada with the purpose of providing industry analysts with timely data on the economic performance of the for-hire trucking industry. The survey was initiated in 1988 and the results are regularly published in the *Surface and Marine Transport Service Bulletin*.

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1995 - Méthodologie

La note qui suit décrit la méthodologie de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (ETTRM) effectuée par la Division des transports de Statistique Canada. Plusieurs termes utilisés dans ce document sont définis à l'Annexe 1.

Objectifs de l'enquête

L'ETTRM est menée par Statistique Canada dans le but de mettre à la disposition des analystes de l'industrie des données actuelles sur le rendement économique du secteur du transport routier pour compte d'autrui. Cette enquête a débuté en 1988, et les résultats sont publiés régulièrement dans le *Bulletin de service*.

The data are used by federal and provincial transportation ministries, regulatory agencies, trucking associations, and transportation companies to measure changes in the financial performance of the industry, to provide information on regional transportation activity, and to assess the impact of changes in transportation policies.

The objective is to produce reliable estimates by type of activity and by region for selected variables on a quarterly basis. Estimates for large carriers (those earning \$25 million or more annually) are normally available 8-10 weeks after the reference period.

Population

The target population consists of all Canadian domiciled for-hire trucking carriers with annual gross operating revenues of \$1 million or more. For the first time in 1995, the survey population was drawn from Statistics Canada's business register, the Central Frame Data Base (CFDB), and consists of all companies classified as in-scope for the QMCF survey. This covers those companies classified as for-hire trucking with a gross business income value of \$1 million or more on the CFDB. Some carriers that started their operations in 1994 or 1995 were not on the CFDB at the time the survey frame was created, and thus were excluded from the survey population. Note that errors in the classification variables (industry or revenue) on the CFDB may result in under or over coverage of the target population.

Sample Design

A sample of carriers is selected from the survey frame at the beginning of the year and that same sample is surveyed each quarter. Each segment of the industry and each region is represented in the sample.

The carriers on the survey frame are first grouped (stratified) according to their region of domicile and type of service. Then, within each region/type of service combination, the carriers are divided into three size groups (strata). The size is measured by gross business income.

For reasons of efficiency, carriers in the largest size stratum within each region/type of service combination are included in the sample with certainty. Carriers in the remaining size strata are sampled according to a probability mechanism called simple random sampling, which gives every carrier within the same stratum an equal chance of selection. The

Transports terrestre et maritime.

Les données sont utilisées par les ministères fédéral et provinciaux des Transports, les organismes de réglementation, les associations de transporteurs routiers et les entreprises de transport pour mesurer les variations du rendement financier du secteur, obtenir des informations sur les activités de transport régionales, et évaluer l'impact des changements des politiques en matière de transport.

L'objectif est de produire sur une base trimestrielle des estimations fiables par type d'activité et par région pour certaines variables. Les estimations sur les grands transporteurs (les entreprises dont les gains se chiffrent à 25 millions de dollars ou plus par an) sont généralement disponibles dans un délai de huit à dix semaines après la période de référence.

Population

La population cible se compose de toutes les entreprises de transport routier pour compte d'autrui domiciliées au Canada dont les recettes d'exploitation brutes annuelles s'établissent à 1 million de dollars ou plus. Pour la première fois en 1995, la population visée par l'enquête couvre toutes les entreprises inscrites dans le registre des entreprises de Statistique Canada -- la Base de données du registre central (BDRC) -- qui sont classées comme admissibles à l'ETTRM. Cela comprend les entreprises de la catégorie des transporteurs routiers pour compte d'autrui dont le revenu d'entreprise brut enregistré dans la BDRC s'élève à 1 million de dollars ou plus. Certains transporteurs qui ont démarré leur exploitation en 1994 ou 1995 n'étaient pas inscrits dans la BDRC au moment où la base de sondage a été créée et, de ce fait, sont exclus de la population observée. Notons que les erreurs entachant les variables de classification (secteur ou recettes) dans la BDRC peuvent entraîner le surdénombrement ou le sous-dénombrement de la population cible.

Plan d'échantillonnage

Un échantillon de transporteurs est prélevé dans la base de sondage au début de l'année, et le même échantillon est étudié chaque trimestre. Chaque segment du secteur et chaque région sont représentés dans l'échantillon.

Les transporteurs inclus dans la base de sondage sont d'abord groupés (stratifiés) selon la région de domiciliation et le type de service. À l'intérieur de chaque combinaison de région et de type de service, les transporteurs sont ensuite répartis en trois tranches de taille (strates). La taille est mesurée en fonction du revenu d'entreprise brut.

Pour des raisons d'efficacité, les transporteurs de la strate dont l'effectif est le plus élevé dans chaque combinaison de région et de type de service sont à coup sûr inclus dans l'échantillon. Les transporteurs des strates résiduelles sont échantillonnés selon un mécanisme de probabilité, l'échantillonnage aléatoire simple, qui donne à chacun des transporteurs d'une même strate

number of carriers selected from each stratum is determined such that the total sample size is minimized subject to fixed levels of precision for estimates of operating revenues, for each region and for each type of service. The measure of precision is the coefficient of variation (see appendix 1). All carriers in the Yukon and Northwest Territories are included in the sample with certainty due to the small number of carriers in this region. The sample for 1995 consists of 658 carriers.

Data Processing

At the end of each quarter, a questionnaire is sent to the sampled carriers. The data are collected each quarter by mail-back, facsimile or through computer assisted telephone interviews. The survey data are captured and checked for errors and inconsistencies. Inconsistent, questionable and missing data are referred back to the carrier for clarification or revision. Problem or missing data which cannot be resolved with the carrier are then replaced with consistent values (are imputed) using Statistics Canada's Generalized Edit and Imputation System. The system imputes the data using different imputation rules depending on the type of carrier and the type of data to be imputed. For example, the data can be imputed from historical files (using both the Quarterly and the Annual Motor Carriers of Freight Surveys), or by using representative data from another carrier. The data are then verified by subject matter specialists.

Estimation

Since only a sample of carriers is contacted each quarter, the individual values are weighted to represent the whole industry within the scope of the survey. The value for each carrier in the sample is multiplied by the sample weight for that carrier, and then the weighted data from all sampled carriers belonging to a given estimation domain (e.g. general freight in Ontario) are summed to obtain the estimate.

une chance égale d'être sélectionné. Le nombre de transporteurs sélectionnés dans chaque strate est établi de façon que la taille totale de l'échantillon soit réduite au minimum en fonction de niveaux fixes de précision pour les estimations des recettes d'exploitation, pour chaque région et chaque type de service. La mesure de précision est le coefficient de variation (voir l'Annexe 1). Tous les transporteurs du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest sont à coup sûr inclus dans l'échantillon en raison du nombre peu élevé de transporteurs dans cette région. L'échantillon pour 1995 compte 658 transporteurs.

Traitement des données

À la fin de chaque trimestre, un questionnaire est envoyé aux transporteurs échantillonnés. Les données sont recueillies sur une base trimestrielle par la poste, par télécopieur ou au moyen d'interviews téléphoniques assistées par ordinateur. Les données d'enquête sont saisies et font l'objet de vérifications visant à déceler les erreurs et les incohérences. Les données incohérentes, douteuses ou manquantes sont portées à l'attention de l'entreprise pour que celle-ci les clarifie ou les rectifie. Les données problématiques ou manquantes qui ne peuvent être corrigées avec l'aide du transporteur sont remplacées par des valeurs cohérentes (c'est-à-dire qu'elles sont imputées) au moyen du Système généralisé de vérification et d'imputation de Statistique Canada. Ce système impute les données à l'aide de règles d'imputation qui diffèrent selon le type de transporteur et le genre de données à imputer. Par exemple, les informations peuvent être imputées à partir de fichiers chronologiques (à l'aide des données des Enquêtes trimestrielle et annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises) ou au moyen de données représentatives provenant d'un autre transporteur. Enfin, les informations sont révisées par des spécialistes.

Estimations

Comme il n'est possible de joindre qu'un échantillon de transporteurs chaque trimestre, les valeurs individuelles sont pondérées de manière à représenter l'ensemble du secteur dans le champ d'observation. La valeur attribuée à chaque transporteur échantillonné est multipliée par le poids d'échantillonnage associé à ce dernier, après quoi les données pondérées de tous les transporteurs échantillonnés faisant partie d'un domaine d'estimation (par exemple, le fret ordinaire en Ontario) sont additionnées pour obtenir l'estimation.

Appendix 1 Definitions**Target population:**

Collection of all units (carriers) for which the information is required.

Survey Population:

Collection of all units for which the survey can realistically provide information. The survey population may differ from the target population due to the operational difficulty of identifying all the units that belong to the target population.

Survey frame:

A list of all units in the survey population.

Sample weight:

A raising factor attached to each sampled unit to obtain estimates for the population from a sample. The basic concept of the sample weight can be explained by using the representation rate. For example, if 2 units are selected out of 10 population units at random, then each selected unit represents 5 units in the population including itself, and is given a sample weight of 5. A survey with a complex sample design requires a more complicated method of calculating the sample weight. However, the sample weight is still equal to the number of population units the sampled unit represents.

Coefficient of variation:

The difference between the estimates from a sample survey and a census conducted under the same conditions is referred to as the sampling error of a survey estimate. The sampling error is measured by a statistical quantity called the standard error. This quantity reflects the variability of the survey estimate of a particular population value if repeated sampling is carried out. The coefficient of variation is the standard error expressed as a percentage of the estimate of the population value.

Annexe 1 Définitions**Population cible :**

Ensemble des unités (transporteurs) pour lesquelles les informations sont requises.

Population visée par l'enquête :

Ensemble des unités sur lesquelles l'enquête permet, dans des conditions réalistes, de produire des données. La population visée par l'enquête peut être différente de la population cible en raison des difficultés opérationnelles que représente l'identification de toutes les unités faisant partie de la population cible.

Base de sondage :

Liste de toutes les unités comprises dans la population visée par l'enquête.

Poids d'échantillonnage :

Facteur d'extrapolation relatif à chaque unité échantillonnée qui sert à produire des estimations pour la population tirée d'un échantillon. Pour expliquer le concept de base du poids d'échantillonnage, on peut prendre l'exemple du taux de représentation. Si deux unités sont sélectionnées au hasard parmi une population de dix unités, chaque unité choisie représente cinq unités de la population incluant l'unité elle-même, et un poids d'échantillonnage de cinq lui est attribué. Une enquête dont la base de sondage est complexe requiert une méthode plus compliquée pour calculer le poids d'échantillonnage. Cependant, le poids d'échantillonnage demeure égal au nombre d'unités de la population que représente l'unité échantillonnée.

Coefficient de variation :

La différence entre les estimations d'une enquête-échantillon et un recensement effectué dans les mêmes conditions est désignée sous le nom d'erreur d'échantillonnage d'une estimation d'enquête. L'erreur d'échantillonnage est mesurée par une quantité statistique, l'erreur type. Cette quantité reflète la variabilité de l'estimation d'enquête d'une valeur particulière de la population, si l'échantillonnage est effectué à répétition. Le coefficient de variation est l'erreur type, exprimée en pourcentage de l'estimation de la valeur de la population.

Financial and operational statistics for marine carriers, 1994. (preliminary data)

(by Brigitte Rivard)

In 1994, 199 Canadian-based marine carriers, including for-hire, government and private carriers, owned and operated a fleet of 1,776 vessels and employed 22,137 people with wages and salaries of \$1.1 billion. Total operating revenues were reported at \$2.8 billion, an increase of 3.1% from the 1993 total of \$2.7 billion. Total operating expenses were \$3.4 billion, up 3.4% from \$3.3 billion in 1993.

For the 163 for-hire marine carriers, total operating revenues rose 11.6% to \$2.0 billion in 1994, compared with \$1.8 billion in 1993. With revenues of \$1.9 billion, water transportation accounted for 92% of total revenues. Total operating expenses jumped 10.3% to \$1.9 billion. Vessel operating costs were \$1.5 billion in 1994, up 12.4% from the 1993 total of \$1.4 billion. The operating ratio continued to improve, falling to 0.92 in 1994, compared with 0.93 in 1993 and 1.01 in 1992.

For-hire and government carriers received \$193 million in subsidies in 1994, down 4% from \$201 million in 1993.

The domestic and international sectors both contributed to a growth of 11.6% in revenues of for-hire marine carriers. The largest component of these revenues was the transportation of goods, for which international revenues climbed 6% to \$787 million while domestic revenues dropped 25% to \$229 million. Passenger revenues were up 63.7% to \$56 million. Revenues from chartering jumped 43.6% to \$365 million in 1994, compared with \$254 million in 1993. Most of this growth came from time chartering, up 58% to \$255 million, and voyage chartering, up 27.2% to \$75 million. Revenues from services incidental to water transportation soared by 59.6% to \$61 million, though they accounted for a mere 3.3% of total revenues.

Revenues and expenses of government marine carriers increased 2.1% and 4.1% to \$652 million and \$1,228 million respectively in 1994. The number of vessels remained almost unchanged, declining from 558 to 550, while the number of employees fell from 13,924 to 13,250, a decline of 4.8%.

Revenues and expenses of private carriers dropped in 1994, the former by 57.9% to \$104 million,

Statistiques financières et d'exploitation sur les transporteurs maritimes en 1994. (données préliminaires) (par Brigitte Rivard)

En 1994, 199 transporteurs maritimes établis au Canada, transporteurs pour compte d'autrui, gouvernementaux et pour compte propre ont possédé et exploité une flotte de 1 776 navires et ont employé 22 137 personnes pour une rémunération totale de 1,1 milliard de dollars. Les recettes totales d'exploitation ont atteint 2,8 milliard de dollars, une croissance de 3,1 % par rapport aux 2,7 milliard de dollars enregistré en 1993. Les dépenses totales d'exploitation ont augmenté de 3,4 % à 3,4 milliard de dollars par rapport aux 3,3 milliard de dollars de 1993.

Pour les 163 transporteurs pour compte d'autrui, les recettes totales d'exploitation ont augmenté de 11,6 % avec un total de 2,0 milliard de dollars pour 1994 comparativement à 1,8 milliard de dollars en 1993. Les recettes du transport par eau avec 1,9 milliard de dollars représentaient 92 % des recettes totales. Les dépenses totales d'exploitation ont fait un bond de 10,3 % pour se chiffrer à 1,9 milliard de dollars. Les frais d'exploitation des navires ont été de 1,5 milliard de dollars en 1994 soit une augmentation de 12,4 % par rapport à 1993 avec des dépenses de 1,4 milliard de dollars. Le ratio d'exploitation a continué de s'améliorer avec un ratio de 0,92 en 1994 comparativement à 1993 et 1992 avec des ratio de 0,93 et 1,01 respectivement.

Les transporteurs pour compte d'autrui et gouvernementaux ont reçu 193 millions de dollars en subventions comparativement à 201 millions de dollars en 1993 soit 4 % de moins.

Les secteurs intérieurs et internationaux ont tous les deux contribué à une croissance de 11,6 % des recettes pour les transporteurs pour compte d'autrui. La part la plus importante de ces recettes provient du transport des marchandises qui, au niveau international, s'est accrue de 6 %, soit 787 millions de dollars, alors que les recettes intérieurs ont chuté de 25 %, pour s'établir à 229 millions de dollars. Les recettes du transport de passagers a augmenté de 63,7 % pour atteindre 56 millions de dollars. Les recettes de l'affrètement de navires ont fait un bond de 43,6 % à 365 millions de dollars en 1994 par rapport à 254 millions de dollars en 1993. La grande partie de cette croissance vient de l'affrètement à temps avec 255 millions de dollars, augmentation de 58 % et de l'affrètement au voyage avec 75 millions de dollars soit 27,2 % de plus. Les recettes provenant de services auxiliaires au transport par eau ont augmenté de 59,6 % pour se situer à 61 millions de dollars mais cela ne représente que 3,3 % des recettes totales.

Les recettes et les dépenses des transporteurs maritimes gouvernementaux ont toutes les deux augmenté de 2,1 et 4,1 % respectivement pour se situer à 652 millions et 1,2 milliard de dollars pour l'année 1994. La flotte des transporteurs a légèrement diminué, passant de 558 à 550 tout en diminuant le nombre d'employés de 4,8 %, de 13 924 à 13 250.

Les recettes et les dépenses des transporteurs pour compte propre ont diminué en 1994, les premières avec

the latter by 30.6% to \$255 million. The number of vessels owned and operated was also down, falling from 115 in 1993 to 70 in 1994. The number of respondents for private carriers decreased by 3 in 1994.

Revenues for government and private marine carriers are understated since marine-related revenues for these sectors are often inseparable from other revenues and cannot be reported.

The number of vessels owned and operated by the 199 marine carriers increase slightly from 1,773 in 1993 to 1,776 in 1994. The number of vessels owned and operated by private carriers dropped 39.1%, from 115 to 70. Overall, 48.3% of the vessels owned and operated in 1994 were tugs or barges, and 97% of those tugs and barges were for hire.

Of the 22,137 people employed by marine carriers in 1994, 13,154, or 59.4%, were vessel crew, while 8,983, or 40.6%, had other duties. The dominant employers were governments, accounting for 59.9% of the workforce, even though the number of jobs in the government sector was down 674, or 4.8%. While

une diminution de 57,9 % pour un montant de 104 millions de dollars et les secondes avec une chute de 30,6 % pour un montant de 255 millions de dollars. Le nombre de navires possédés et exploités a aussi chuté de 115 en 1993 à 70 en 1994. Le nombre de répondants des transporteurs pour compte propre a diminué de 3 en 1994.

Les recettes des transporteurs maritimes gouvernementaux et pour compte propre sont sous-évaluées, étant donné que les recettes provenant du transport maritime sont souvent indissociable des autres recettes et ne peuvent être signalées.

La flotte des navires possédés et exploités par nos 199 transporteurs maritimes a légèrement augmenté passant de 1 773 en 1993 à 1 776 en 1994. Le nombre de navires possédés et exploités par les transporteurs pour compte propre a chuté de 37,1 % passant de 115 à 70 navires. Au total, 48,3 % des navires possédés et exploités en 1994 étaient des remorqueurs ou des barges, et 97 % de ces remorqueurs et barges l'étaient par des transporteurs pour compte d'autrui.

Des 22 137 personnes employés en 1994, 13 154 soit 59,4 % étaient des membres d'équipage et 8 983, 40,6 % des employés d'autres activités. Les principaux employeurs se retrouvent dans le secteur gouvernemental et regroupent 59,9 %. Ce secteur a tout de même connu une diminution de 674 postes, -4,8 %. Même si le nombre total

Table 8 - Vessels Owned and Operated by Marine Carriers domiciled in Canada, 1993p and 1992r
Tableau 8 - Navires possédés et exploités par les transporteurs maritimes établis au Canada, 1994p et 1993r

	1994 p		1993 r	
	number nombre	(%)	number nombre	(%)
For-hire - pour compte d'autrui				
Cargo - A cargaison diverse	26	2.2	23	2.1
Bulk - Vraquier	29	2.5	44	4.0
Tanker - Bateau-citerne	16	1.4	16	1.5
Tug & Barge - Remorqueur et chaland	831	71.9	786	71.5
Passenger - Paquebot	46	4.0	44	4.0
Ferry - Traversier	20	1.7	17	1.5
Less than 15 GRT - moins de 15 tjb	104	9.0	140	12.7
Others - Autres	84	7.3	30	2.7
Total	1156	100.0	1100	100.0
Government - Gouvernement				
Cargo - A cargaison diverse	2	0.4	2	0.4
Bulk - Vraquier	-	-	-	-
Tanker - Bateau-citerne	-	-	-	-
Tug & Barge - Remorqueur et chaland	x	-	x	-
Passenger - Paquebot	x	-	x	-
Ferry - Traversier	131 1	23.8	128 1	22.9
Less than 15 GRT - moins de 15 tjb	367 2	66.7	367 2	65.8
Others - Autres	50	9.1	61	10.9
Total	550	100.0	558	100.0
Private - pour compte propre				
Cargo - A cargaison diverse	-	-	-	-
Bulk - Vraquier	x	-	x	-
Tanker - Bateau-citerne	7 3	10.0	25 3	21.7
Tug & Barge - Remorqueur et chaland	24	34.3	46	40.0
Passenger - Paquebot	-	-	-	-
Ferry - Traversier	x	-	x	-
Less than 15 GRT - moins de 15 tjb	33	47.1	38	33.0
Others - Autres	6 4	8.6	6 4	5.2
Total	70	100.0	115	100.0
Total	1776		1773	

1 includes passenger vessels - les paquebots sont inclus

2 includes tug & barge - les remorqueurs et les chalands sont inclus

3 includes tanker - les bateaux-citerne sont inclus

4 includes ferry - les traversiers sont inclus

overall employment declined, the for-hire sector reported a 1.1% increase in the number of vessel crew and a 9.9% growth in employees with other duties.

d'emplois a diminué, le secteur du transport pour compte d'autrui a connu une légère augmentation de 1,1 % des membres d'équipage et une augmentation de 9,9 % des autres emploi.

Table 9 - Summary Statistics for Marine Carriers domiciled in Canada, 1993r et 1994p
Tableau 9 - Statistiques sommaires sur les transporteurs maritimes établis au Canada, 1993r et 1994p

		For-hire Pour compte d'autrui	Government Gouvernement	Private Pour compte propre	Total 1994p	Total 1993r
Number of Carriers - Nombre de transporteurs		163	20	16	199	195
Water transport revenue - Recettes du transport par eau						
Domestic services - Services intérieurs:	(\$'000)	836 016	356 318 ¹	83 852 ¹	1 276 187	1 152 437
Atlantic - Atlantique	(\$'000)	181 573	x	x	x	x
Inland - Eaux intérieures	(\$'000)	351 928	x	x	x	x
Pacific - Pacifique	(\$'000)	302 515	x	x	x	x
International services - Services internationaux	(\$'000)	963 742	x	x	963 742	1 052 035
Subsidies - Subventions	(\$'000)	21 347	171 638	-	192 985	200 927
Services incidental to water transportation - Services auxiliaires au transport par eau	(\$'000)	61 828	18 098	-	79 926	71 626
Total water transport revenue - Total des recettes du transport par eau	(\$'000)	1 882 934	546 054	83 852	2 512 840	2 477 025
Other transportation revenue - Autres recettes du transport	(\$'000)	160 071	105 581	20 012	285 664	238 217
Total operating revenue - Total des recettes d'exploitation	(\$'000)	2 043 005	651 634	103 865	2 798 504	2 715 242
Vessel operating costs - Frais d'exploitation des navires	(\$'000)	1 542 972	640 071	226 021	2 409 063	2 318 248
Total operating costs - Total des frais d'exploitation	(\$'000)	1 882 043	1 227 697	255 039	3 364 780	3 253 390
Employment - Emploi:						
Vessel crew - équipage						
Number - Nombre		5 827	6 996	331	13 154	13 768
Remuneration - Rémunération	(\$'000)	297 096	310 350	22 201	629 648	611 833
Other employees - autres employés						
Number - Nombre		2 665	6 254	64	8 983	9 138
Remuneration - Rémunération	(\$'000)	97 541	346 714	4 701	448 955	454 879
Number of vessels owned and operated - Nombre de navires possédés et exploités		1 192	257	89	1 538	1 526
Property value - Valeur des biens						
Original cost - Coût initial	(\$'000)	1 401 465	1 752 131	88 822	3 242 419	3 186 195
Accumulated depreciation - Amortissement accumulé	(\$'000)	689 870	748 747	78 036	1 516 653	1 419 353
Depreciated value - Valeur amortie	(\$'000)	711 595	1 003 384	10 786	1 725 766	1 766 841
Fares - Passages:						
Number of passengers - Nombre de passagers		5 975 291	28 933 950	-	34 909 241	34 011 653
Number of vehicles - Nombre de véhicules		810 923	11 801 675	-	12 612 598	13 127 757

¹ Includes International services. - Des services internationaux sont incluses.

Table 10 - Revenues of Marine Carriers, 1993r and 1994p
Tableau 10 - Recettes des transporteurs maritimes, 1993r et 1994p

	For-hire Pour compte d'autrui	Government Gouvernement	Private Pour compte propre	Total 1994p	Total 1993r
	(\$'000)	(\$'000)	(\$'000)	(\$'000)	(\$'000)
Water transport revenue - Recettes du transport par eau:					
Transport of commodities - Transport de marchandises:	1 016 215	234 129	52 729	1 303 073	1 439 317
Domestic services - Services intérieurs	228 851	234 129 ^{1,4}	52 729 ^{1,4}	515 709	553 293
International services - Services internationaux	787 364	x	x	787 364	886 024
Transport of passengers - Transport de passagers:	55 748	118 945	-	174 693	144 296
Domestic services - Services intérieurs	35 495	118 945 ¹	-	154 440	123 647
International services - Services internationaux	20 254	x	-	20 254	20 649
Towing - Touage:	261 353	-	17 140	278 493	250 015
Domestic services - Services intérieurs	230 488	-	17 140 ¹	247 628	228 070
International services - Services internationaux	30 865	-	x	30 865	21 945
Bareboat charter to others - Affrètement à coque-nue à autrui:	35 364	-	x	35 364	34 925
Domestic services - Services intérieurs	19 628	-	x	19 628	18 507
International services - Services internationaux	15 736	-	x	15 736	16 418
Time charter to others - Affrètement à temps à autrui:	255 360	3 245	-	258 605	167 694
Domestic services - Services intérieurs	194 204	3 245 ¹	-	197 448	92 939
International services - Services internationaux	61 156	x	-	61 156	74 755
Voyage charter to others - Affrètement au voyage à autrui:	74 675	-	13 983	88 658	61 564
Domestic services - Services intérieurs	46 011	-	13 983 ^{1,2}	59 994	61 564
International services - Services internationaux	28 664	-	x	28 664	x
Docking, sightseeing and other - Mise en bassin, excursions et autre:	101 044	x	x	101 044	106 662
Domestic services - Services intérieurs	81 340	x	x	81 340	106 662
International services - Services internationaux	19 704	x	x	19 704	x
Subsidies - Subventions	21 347	171 638	-	192 985	200 927
Services incidental to water transportation - Services auxiliaires au transport par eau:	61 828	18 098	-	79 926	71 626
Total water transport revenue - Total des recettes du transport par eau	1 882 934	546 054	83 852	2 512 840	2 477 025
Other transportation revenue - Autres recettes du transport:	160 071	105 581	20 012	285 664	238 217
Total operating revenue - Recettes d'exploitation totales:	2 043 005	651 634	103 865	2 798 504	2 715 242

1 includes international services - des services internationaux sont inclus

2 includes bareboat services - des affrètements à coque-nue sont inclus

3 includes voyage charters - des affrètements au voyage sont inclus

4 includes docking, sightseeing and others - des mise en bassin, excursions et autre sont inclus

Table 11 - Expenses of Marine Carriers, 1993r and 1994p
Tableau 11 - Dépenses des transporteurs maritimes, 1993r et 1994p

	For-hire Pour compte d'autrui	Government Gouvernement	Private Pour compte propre	Total 1994p	Total 1993r
	(\$'000)	(\$'000)	(\$'000)	(\$'000)	(\$'000)
Vessel operating costs - Frais d'exploitation des navires:					
Vessel crew wages and salaries - Salaires et traitements des équipages	297 096	310 350	22 201	629 648	611 833
Fuel and lubricating oils - Combustible et huiles de graissage	174 626	78 547	21 595	274 768	261 263
Insurance - Assurance	53 442	9 246	4 841	67 528	70 246
Services:					
Agency fees, commissions and brokerage - Droits, commissions et courtage	12 671	x	x	12 671	26 595
Berthage and port dues - Frais de mouillage et de port	102 290	1 892 ¹	16 888 ¹	121 070	120 331
Pilotage	33 309	x	x	33 309	34 781
Canal tolls - Droits de canal	8 386	x	x	8 386	7 913
Vessel maintenance and repairs - Entretien et réparation des navires	149 305	70 930	8 908	229 144	216 530
Depreciation - Amortissement	60 905	45 786	1 883	108 574	114 581
Purchased transport - Transport acheté:					
Bareboat charter - Affrètement coque-nue	40 304	x	-	40 304	30 160
Time charter - Affrètement à temps	373 976	x	108 960	482 936	384 568
Voyage charter - Affrètement au voyage	79 109	x	27 788	106 897	197 884
Towage - Touage	7 041	x	3 604	10 645	16 058
Other - Autre	827	53 824 ²	1 126	55 778	16 350
Victuals - Vivres	15 084	7 483	1 011	23 579	30 650
Other costs - Autres frais	134 601	62 012	7 215	203 828	178 497
Total vessel operating costs - Total des frais d'exploitation des navires	1 542 972	640 071	226 021	2 409 063	2 318 248
Dock and warehouse expenses - Frais des quais et entrepôts	105 854	151 637	6 822	264 313	250 421
Management expenses - Frais d'administration	145 662	372 014	5 050 ³	522 727	519 218
Other transportation expenses - Autres frais de transport	8 721	3 794	x	12 514	25 133
Non-transportation expenses - Autres frais	79 609	60 181	17 146	156 936	140 371
Total expenditures - Dépenses totales	1 882 043	1 227 697	255 039	3 364 780	3 253 390

¹ includes agency fees, commissions, brokerage, pilotage and canal tolls - Droits, commissions, courtage, pilotage et droits de canal sont inclus

² includes charters and towage - affrètement et touage sont inclus

³ includes other transportation expenses - autres frais de transport sont inclus

Motor Carriers of Freight: Financial and Operating Statistics -Private Carriers 1994.

(by Jeannie Buchanan)

Private carriers consist of businesses who maintain a fleet of trucks to carry their own goods. This survey on private motor carriers (those whose operating expenses are \$1 million or more annually) collects data on their size, structure and performance. It covers mostly those private carriers that can provide separate accounting information for their trucking activities within the larger business. This article compares the results from the 1994 survey to those obtained in 1993. Users should be aware of a decline of 9%, from 399 to 362 in the number of firms reporting from 1993 to 1994.

Operating Expenses

Operating expenses increased by 7% on a per carrier basis due to transportation expenses (+15%) (includes owner operator payments, fuel, purchased transportation etc...) and administration expenses (+4%). Total operating expenses for private carriers were \$1.6 billion, down from 1993, though the average operating expense per carrier increased from \$4.2 million to \$4.5 million in 1994.

Transporteurs routiers de marchandises Statistiques financières et d'exploitation Transporteurs pour compte propre - 1994

(par Jeannie Buchanan)

Les transporteurs pour compte propre sont des entreprises qui maintiennent un parc de camions servant à transporter leurs propres marchandises. La présente enquête permet de recueillir des données sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs pour compte propre (dont les dépenses d'exploitation atteignent au moins 1 million de dollars annuellement). Elle vise principalement les transporteurs pour compte propre qui peuvent fournir des renseignements comptables distincts pour leurs activités de camionnage au sein de l'entreprise globale. Dans le présent article, on compare les résultats de l'enquête de 1994 à ceux obtenus en 1993. Les utilisateurs doivent noter que le nombre d'entreprises déclarantes s'est établi à 362, un recul de 9 % par rapport à 1993.

Dépenses d'exploitation

L'augmentation des dépenses de 7 % par transporteur est attribuable à une hausse de 15 % des frais de transport (incluent les paiements aux chauffeurs-contractants, le carburant et les achats de service de transport, etc...) et à une hausse de 4 % des frais d'administration. Les dépenses totales d'exploitation déclarées par les transporteurs pour compte propre s'élevaient à 1,6 milliard de dollars, soit une diminution par rapport à 1993, bien que les dépenses moyennes d'exploitation soient passées de 4,2 millions de dollars à 4,5 millions de dollars en 1994.

Table 12 - Motor Carriers of Freight: Private Carriers, Summary Statistics, Canada, 1993-1994
Tableau 12 - Transporteurs routiers de marchandises : Camionnage pour compte propre, statistiques sommaires, Canada, 1993-1994

		1993	1994
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	No.-Nbre	399	362
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation (1)	\$' 000	1 669 154	1 645 324
Transportation Expenses - Frais de transport	"	987 756	1 027 365
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	"	186 279	173 333
Terminal Expenses - Frais de terminus	"	110 015	79 982
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux	"	386 462	364 643
Average operating expenses - Dépenses moyennes d'exploitation	"	4 183	4 545

1 - Total may not add due to rounding - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies

Table 13 - Motor Carriers of Freight: Private Carriers, Revenue Equipment Operated by Region, 1994
Tableau 13 - Transporteurs routiers de marchandises : Camionnage pour compte propre, Matériel productif en service selon la région, 1994

	Canada	Atlantic Atlantique	Quebec Québec	Ontario	Prairies	British Columbia Colombie- Britannique
	Number - Nombre					
Straight Trucks - Camions						
Owned - Possédés	6 995	394	1 505	2 884	1 300	912
Leased - Loués	1 536	46	408	815	213	54
Road Tractors - Tracteurs routiers						
Owned - Possédés	3 358	74	892	1 469	472	451
Leased - Loués	1 447	0	264	941	128	114
Semi-Trailers - Semi-remorques						
Owned - Possédés	6 429	130	1 538	2 940	929	892
Leased - Loués	1 042	14	119	674	128	107
Other revenue equipment - Autre matériel productif						
Owned - Possédés	1 252	15	392	525	166	154
Leased - Loués	232	0	123	63	46	0
Total						
Owned - Possédés	18 034	613	4 327	7 818	2 867	2 409
Leased - Loués	4 257	60	914	2 493	515	275

Employment and Equipment Operated

Employment per carrier decreased 5% from 1993. Total employment in this segment of the trucking industry was down to 17,360 persons in 1994, a decrease of 13.5% from a year earlier. Total average salaries and wages were also down (-15.5%) from the previous year.

Total equipment operated declined 9% to 22,291 pieces in 1994. This was due to an overall drop of 2% in the number of semi-trailers operated. On a per carrier basis, total equipment remained unchanged from the previous year.

Emploi et matériel en service

L'emploi par transporteur a subi un recul de 5 % par rapport à 1993. Le nombre total d'employés dans ce secteur de l'industrie du camionnage est passé à 17 360 personnes en 1994, soit 13,5 % de moins. Les salaires et traitements moyens totaux ont également accusé une baisse de 15,5 % par rapport à l'année précédente.

Le nombre total d'unités en service a diminué de 9 % pour s'établir à 22 291 en 1994. La baisse de 2 % du nombre de semi-remorques en service est partiellement responsable de cette baisse globale. Le nombre d'unités en service par transporteur n'a pas changé par rapport à l'année précédente.

Table 14 - Motor Carriers of Freight: Private Carriers, Employees, Salaries and Wages(1), Canada, 1993-1994
Tableau 14 - Transporteurs routiers de marchandises : Camionnage pour compte propre, Employés, traitements et salaires(1), Canada, 1993-1994

		1993	1994
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	No.	399	362
Highway drivers - Chauffeurs de longue distance(2)	No.	4 550	4 416
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ 000	183 249	170 725
Average salaries and wages - Salaires et traitements moyens	\$	40 273	38 659
Local drivers and helpers - Chauffeurs locaux et aides(2)	No.	8 888	7 390
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ 000	302 676	241 756
Average salaries and wages - Salaires et traitements moyens	\$	34 056	32 713
Mechanics and maintenance employees - Mécaniciens et personnel d'entretien	No.	1 276	1 084
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ 000	47 724	39 618
Average salaries and wages - Salaires et traitements moyens	\$	37 402	36 532
Terminal and platform employees - Employés de terminus et de plate forme (3)	No.	2 623	1 888
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ 000	84 701	65 835
Average salaries and wages - Salaires et traitements moyens	\$	32 293	34 870
Administration and all other personnel - Administration et tous les autres employés	No.	2 745	2 581
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ 000	95 501	85 001
Average salaries and wages - Salaires et traitements moyens	\$	34 789	32 931
Number of employees - Nombre d'employés	No.	20 082	17 360
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$ 000	713 854	602 934
Average salaries and wages - Salaires et traitements moyens	\$	35 547	34 731

(1) Excludes employee benefits - Ne comprend pas les avantages aux employés.

(2) Excludes owner operators - Ne comprend pas les chauffeurs contractants.

(3) Other than office - Autres que les employés de bureau.

For more information on the Service Bulletin or Surface and Marine Data, contact:

Robert Larocque
Head, Dissemination Unit
Surface and Marine Transport
Transportation Division

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0579
Internet laroque@statcan.ca

Pour de plus amples renseignements sur le bulletin de service ou sur les données du transport de surface et maritime, communiquez avec:

Robert Larocque
Chef, unité de la dissémination
Transports terrestre et maritime
Division des transports


Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0579
Internet laroque@statcan.ca

Note of Appreciation

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

Note de reconnaissance

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

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

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