

Service Bulletin

Surface and Marine Transport

Transportation Division

Bulletin de service

Transports 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 8

Highlights :

Port activity

January-June 1996 (preliminary)

Tonnage of both international and domestic cargo, particularly wheat and crude oil, slipped at Canada's 200 ports during the first half of 1996. Business fell at several major ports, particularly Port Hawkesbury, N.S., but surged at Montreal, Come-By-Chance, Nfld., and Saint John, N.B. (See: [Port activity](#) p. 2)

Trucking operating ratio deteriorated in the last half of 1995

The operating ratio of for-hire motor carriers of freight deteriorated in the second half of 1995, mainly for the large-size carriers (with annual revenues between \$12 and \$25 million). See: [For-Hire Motor Carriers of Freight 1995](#) p. 8)

Vol. 12 N° 8

Faits saillants :

Activité portuaire

Janvier à juin 1996 (données provisoires)

Le tonnage international et intérieur, particulièrement le blé et le pétrole brut, manutentionné par les 200 ports canadiens a diminué au cours de la première moitié de 1996. Il y a eu une baisse d'activité dans plusieurs grands ports, notamment à Port Hawkesbury (N.-É.), mais une hausse à Montréal, Come-By-Chance (T.-N.) et Saint John (N.-B.). (voir : [Activité portuaire](#), p. 2)

Le ratio d'exploitation des camionneurs s'est détérioré au cours des six derniers mois de 1995

Le ratio d'exploitation des transporteurs routiers de marchandises s'est détérioré dans la deuxième moitié de 1995, principalement chez les transporteurs de grande taille (entre 12 et 25 millions de dollars en recettes annuelles). (voir : [Transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui 1995](#) p. 8)

Port activity

January to June 1996

(by Doug O'Keefe)

Tonnage of both international and domestic cargo, particularly wheat and crude oil, slipped at Canada's 200 ports during the first half of 1996 compared to the same period last year.

Business fell at several major ports, particularly Port Hawkesbury, N.S., but surged at Montréal/Contrecoeur, Come-By-Chance, Nfld., and Saint John, N.B.

Overall tonnage fell substantially in three major commodities – wheat (-20.9%), crude oil (-9.6%) and iron ore (-6.3%). Coal shipments, the largest of any commodity, also dropped, but only marginally (-0.1%). In total, international cargo slipped 2.9% to 116.5 million tonnes. The decline was most evident in exports as cargo loaded for foreign ports fell 3.8% to 80.0 million tonnes. (All figures compare the first six months of 1996 and the same period in 1995.)

Domestic freight fell 6.9% to 38.6 million tonnes, continuing a trend since its peak in 1988 when ports handled 62.5 million tonnes in the first six months of that year.

Activité portuaire

Janvier à juin 1996

(par Doug O'Keefe)

Le tonnage international et intérieur, particulièrement le blé et le pétrole brut, manutentionné par les 200 ports canadiens a diminué au cours de la première moitié de 1996 comparativement à la même période l'an dernier.

Il y a eu une baisse d'activité dans plusieurs grands ports, notamment à Port Hawkesbury (N.-É.), mais une hausse à Montréal/Contrecoeur, Come-By-Chance (T.-N.) et Saint John (N.-B.).

Dans l'ensemble, le tonnage a diminué sensiblement pour ce qui est de trois importantes marchandises - le blé (-20,9 %), le pétrole brut (-9,6 %) et le minerai de fer (-6,3 %). Les expéditions de charbon, la plus importante de toutes les marchandises, ont aussi connu une baisse, mais seulement marginale (-0,1 %). Dans l'ensemble, le fret international a diminué de 2,9 % pour se situer à 116,5 millions de tonnes. La baisse a été surtout évidente dans les exportations, les chargements à destination de ports étrangers accusant une diminution de 3,8 % pour atteindre 80,0 millions de tonnes (tous les chiffres portent sur une comparaison des six premiers mois de 1996 et de la même période en 1995).

Le tonnage intérieur a diminué de 6,9 % pour se situer à 38,6 millions de tonnes, poursuivant la tendance amorcée depuis le sommet atteint en 1988, année où les ports canadiens ont manutentionné 62,5 millions de tonnes au cours des six premiers mois.

Table 1: Summary of International and Domestic Shipping Statistics, 1994 to 1996**Tableau 1: Statistiques sommaires sur le transport maritime international et intérieur, 1994 à 1996**

	January to June Janvier à juin				
	1994 '000 000 t	1995 '000 000 t	1996 '000 000 t	95/94 %	96/95 %
Quarter I - Trimestre I					
International	42.0	49.2	48.5	17.1	-1.5
- Unloaded - Déchargé	12.1	13.7	13.5	13.0	-1.5
- Loaded - Chargé	29.9	35.5	35.0	18.7	-1.5
Domestic - Intérieur	11.8	12.3	10.9	4.1	-11.4
Sub-total - Sous-total	53.8	61.5	59.4	14.2	-3.4
Quarter II - Trimestre II					
International	65.2	70.8	68.0	8.7	-3.9
- Unloaded - Déchargé	19.6	23.2	23.0	18.3	-0.8
- Loaded - Chargé	45.6	47.6	45.0	4.6	-5.5
Domestic - Intérieur	28.3	29.2	27.7	3.0	-5.0
Sub-total - Sous-total	93.5	100.0	95.7	7.0	-4.2
Total					
International	107.2	120.0	116.5	12.0	-2.9
- Unloaded - Déchargé	31.7	36.9	36.5	16.3	-1.0
- Loaded - Chargé	75.5	83.2	80.0	10.2	-3.8
Domestic - Intérieur	40.1	41.4	38.6	3.4	-6.9
Sub-total - Sous-total	147.3	161.5	155.1	9.6	-3.9

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		
	January to June Janvier à juin			January to June Janvier à juin			January to June Janvier à juin		
	1995 '000 t	1996 '000 t	96/95 %	1995 '000 t	1996 '000 t	96/95 %	1995 '000 t	1996 '000 t	96/95 %
Vancouver	1 498	938	-37.4	34 131	34 133	-	35 628	35 071	-1.6
Saint John	1 237	892	-27.9	8 297	9 190	10.8	9 534	10 083	5.8
Montréal/Contrecoeur	2 162	2 566	18.7	5 438	6 309	16.0	7 599	8 876	16.8
Port Cartier	1 640	1 672	2.0	8 583	7 026	-18.1	10 223	8 698	-14.9
Québec/Lévis	2 239	2 067	-7.7	5 858	6 361	8.6	8 097	8 428	4.1
Sept-Îles/Pte-Noire	1 559	1 301	-16.5	7 218	6 594	-8.6	8 777	7 895	-10.0
Halifax	1 204	1 180	-2.0	5 319	5 369	0.9	6 522	6 549	0.4
Prince Rupert	12	14	8.8	5 927	5 449	-8.1	5 940	5 463	-8.0
Hamilton	2 182	1 952	-10.5	2 107	2 229	5.8	4 288	4 181	-2.5
Come-by-Chance	-	54	-	2 527	3 732	47.7	2 528	3 786	49.8
Port Hawkesbury	84	23	-72.9	5 860	3 505	-40.2	5 943	3 527	-40.7
Fraser River	2 606	2 447	-6.1	1 357	950	-30.0	3 963	3 397	-14.3
Thunder Bay	2 926	2 035	-30.4	1 651	1 148	-30.5	4 577	3 183	-30.5
Sorel	936	1 369	46.3	964	933	-3.1	1 900	2 303	21.2
Baie-Comeau	964	668	-30.8	2 044	1 600	-21.7	3 009	2 268	-24.6
Howe Sound	2 712	2 118	-21.9	43	8	-81.2	2 755	2 126	-22.8
Nanticoke	522	473	-9.3	1 851	1 534	-17.1	2 373	2 007	-15.4
Sault Ste. Marie	246	194	-21.1	1 401	1 724	23.1	1 647	1 919	16.5
East Coast Vanc Isl	1 976	1 776	-10.1	-	-	-	1 976	1 776	-10.1
Port Alfred	9	17	94.2	1 626	1 719	5.7	1 635	1 735	6.2
Sub-total - Sous-total	26 713	23 757	-11.1	102 201	99 512	-2.6	128 914	123 270	-4.4
Other ports - Autres ports	14 720	14 837	0.8	17 826	17 000	-4.6	32 546	31 837	-2.2
Grand total	41 433	38 594	-6.9	120 027	116 513	-2.9	161 460	155 107	-3.9

Vancouver was still Canada's busiest port, handling a total of 35.1 million tonnes of freight, more than three times the port of Saint John, which moved from fourth place to second thanks to increased shipments of dry bulk cargo.

However, Vancouver's total business fell 1.6% due entirely to a 37.4% decline in domestic shipments. Business at the port of Montréal/Contrecoeur surged 16.8% on the strength of record levels of containerized cargo. Montréal/Contrecoeur is Canada's premier container port.

On the other hand, Port Hawkesbury, N.S., fell off the list of Canada's list of 10 busiest ports into eleventh place after a 40.2% drop in crude oil shipments.

Le port de Vancouver, le plus achalandé au Canada, a manutentionné 35,1 millions de tonnes de fret, soit trois fois plus que le port de Saint John qui est passé du quatrième au deuxième rang grâce à une augmentation des expéditions de marchandises solides en vrac.

Toutefois, l'activité totale du port de Vancouver a diminué de 1,6 %, diminution qui s'explique entièrement par une baisse de 37,4 % des expéditions intérieures. L'activité au port de Montréal/Contrecoeur a connu une forte augmentation, soit de 16,8 %, en raison de mouvements records de fret conteneurisé. Montréal/Contrecoeur est de loin le plus important port à conteneurs au Canada.

Port Hawkesbury (N.-É.), n'est plus sur la liste des 10 ports canadiens les plus achalandés. En effet, il est passé au onzième rang à la suite d'une baisse de 40,2 % des transbordements de pétrole brut.

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

	January to June Janvier à juin			
	Tonnage		Market share Part de marché	
	1995 '000 t	1996 '000 t	1995 %	1996 %
Inbound - En arrivage				
US Great Lakes - É-U Grands Lacs	9064	8839	24.6	24.2
Norway - Norvège	4 944	5 030	13.4	13.8
US Atl & Gulf - É-U Atl & Golfe	1 994	2 580	5.4	7.1
United Kingdom - Royaume-Uni	2 229	1 892	6.0	5.2
Saudi Arabia - Arabie Saoudite	1 712	1 717	4.6	4.7
US Pacific - É-U Pacifique	1 528	1 437	4.1	3.9
Algeria - Algérie	1 046	1 422	2.8	3.9
Venezuela - Vénézuéla	1 154	1 260	3.1	3.5
Brazil - Brésil	1 311	1 216	3.6	3.3
Australia - Australie	1 120	1 098	3.0	3.0
Nigeria - Nigéria	1 644	1 009	4.5	2.8
Belgium - Luxemb. - Belgique - Luxembourg	926	970	2.5	2.7
Iran	2	569	-	1.6
Togo	478	506	1.3	1.4
Spain - Espagne	264	470	0.7	1.3
Others - Autres	7 440	6 457	20.2	17.7
Total inbound - En arrivage	36 856	36 470	100.0	100.0
Outbound - En départ				
Japan - Japon	17 375	16 925	20.9	21.1
US Atl & Gulf - É-U Atl & Golfe	13 285	12 557	16.0	15.7
US Great Lakes - É-U Grands Lacs	5 597	5 909	6.7	7.4
Korea South - Corée Du Sud	5 286	4 949	6.4	6.2
Netherlands - Pays-Bas	3 931	4 446	4.7	5.6
China - Chine	4 387	4 290	5.3	5.4
United Kingdom - Royaume-Uni	3 732	3 701	4.5	4.6
US Pacific - É-U Pacifique	3 036	3 263	3.7	4.1
Belgium-Luxemb. - Belgique-Luxembourg	3 615	2 683	4.3	3.4
Brazil - Brésil	2 189	2 496	2.6	3.1
Italy - Italie	1 990	1 896	2.4	2.4
France	1 408	1 439	1.7	1.8
Taiwan	1 452	1 179	-	-
Indonesia - Indonésie	685	1 024	0.8	1.3
Germany - Allemagne	1 539	1 021	1.9	1.3
Others - Autres	13 663	12 265	16.4	15.3
Total outbound - En départ	83 171	80 043	100.0	100.0
Total Handled - Manutentionné	120 027	116 513		

Wheat shipments down as demand shifts

Shipments of wheat from Canadian ports to foreign ports fell 10.6% to 8.3 million tonnes in the first half of 1996. The direction of trade also shifted from the Atlantic Ocean to the Pacific Ocean, and particularly the People's Republic of China.

Wheat shipments to the Middle East, Africa and Europe fell 50% to 2.0 million tonnes, while those to Asia and Oceania went up 13.0% to 3.7 million tonnes. The shift to Asia reflected strong demand from the People's Republic of China which received 2.3 million tonnes, almost two-thirds, of this wheat.

The decline and shift in wheat trade had an impact

Les expéditions de blé diminuent par suite d'une réorientation de la demande

Les expéditions de blé des ports canadiens vers les ports à l'étranger ont connu une baisse de 10,6 %, passant à 8,3 millions de tonnes au cours de la première moitié de 1996. En outre, l'orientation du commerce a changé, de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique et tout particulièrement vers la République populaire de Chine.

Les expéditions de blé vers le Moyen-Orient, l'Afrique et l'Europe ont baissé de 50 % à 2,0 millions de tonnes alors que celles vers l'Asie et l'Océanie ont augmenté de 13,0 % pour atteindre 3,7 millions de tonnes. La réorientation vers l'Asie traduisait la forte demande de la République populaire de Chine qui a reçu 2,3 millions de tonnes, soit près des deux tiers de ces expéditions de blé.

La baisse et la réorientation des expéditions de

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

	January to March			Avril to June			Total		
	Janvier à mars			Avril à juin					
<i>International sector - Secteur international</i>	1995	1996	96/95	1995	1996	96/95	1995	1996	96/95
<i>Unloaded - Déchargé</i>	kt	kt		kt	kt				
Crude petroleum - Pétrole brut	6 923	6 912	- 0.2	6 555	6 392	- 2.5	13 478	13 303	- 1.3
Coal - Houille	387	404	4.3	3 570	3 322	- 6.9	3 957	3 727	- 5.8
Iron ore - Minerai de fer	495	265	- 46.4	2 039	2 447	20.0	2 534	2 712	7.0
Aluminum ores and concentrates - Minerai et produits d'aluminium	1 104	1 207	9.3	1 821	1 846	1.3	2 926	3 053	4.3
Limestone - Castines	--	65	-	1 106	1 057	- 4.4	1 106	1 122	1.5
Machinery/equip & misc. cargo - Machinerie/équip. et cargaison divers	759	776	2.2	840	854	1.7	1 599	1 630	1.9
Iron, steel and alloys - Fer, acier et alliage	547	342	- 37.4	799	853	6.8	1 345	1 195	- 11.2
Miscellaneous chemicals - Produits chimiques divers	415	395	- 4.9	587	724	23.3	1 002	1 118	11.6
Corn - Maïs	--	- 0	- 17.2	432	607	40.3	433	607	40.3
Other non-metallic products - Autres produits minéraux non-métallique	162	266	64.5	505	467	- 7.5	667	733	10.0
Others - Autres	2 895	2 855	- 1.4	4 915	4 415	- 10.2	7 810	7 270	- 6.9
Total unloaded - Total déchargé	13 687	13 487	- 1.5	23 169	22 983	- 0.8	36 856	36 470	- 1.0
<i>International sector - Secteur international</i>									
<i>Loaded - Chargé</i>									
Coal - Houille	7 854	8 073	2.8	8 555	8 819	3.1	16 409	16 892	2.9
Iron ores - Minerai de fer et concentrés	4 710	4 380	- 7.0	8 313	7 280	- 12.4	13 023	11 660	- 10.5
Wheat - Blé	3 344	3 777	12.9	5 907	4 493	- 23.9	9 252	8 270	- 10.6
Woodpulp - Pâte de bois	1 717	1 457	- 15.2	1 834	1 964	7.1	3 551	3 420	- 3.7
Fuel oil - Mazout	1 590	1 574	- 1.0	1 113	1 455	30.7	2 703	3 029	12.1
Potassium chloride - Chlorure de potassium	1 845	1 518	- 17.7	1 989	1 434	- 27.9	3 834	2 953	- 23.0
Miscellaneous chemicals - Produits chimiques divers	1 160	1 150	- 0.8	1 339	1 407	5.1	2 499	2 557	2.3
Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage	1 499	1 232	- 17.8	1 449	1 370	- 5.4	2 948	2 603	- 11.7
Sulphur - Soufre	1 161	1 158	- 0.3	1 306	1 312	0.5	2 467	2 470	0.1
Gypsum - Gypse	1 510	1 095	- 27.5	1 344	1 295	- 3.6	2 854	2 390	- 16.3
Others - Autres	9 138	9 588	4.9	14 494	14 211	- 1.9	23 631	23 799	0.7
Total loaded - Total chargé	35 529	35 002	- 1.5	47 642	45 040	- 5.5	83 171	80 043	- 3.8
<i>Domestic sector - Secteur intérieur</i>									
Iron ore - Minerai de fer	137	92	- 32.6	4 622	4 571	- 1.1	4 759	4 663	- 2.0
Wheat - Blé	172	--	- 100.0	4 255	2 882	- 32.3	4 427	2 882	- 34.9
Pulpwood - Bois à pâte	3 265	3 486	6.8	3 711	2 695	- 27.4	6 976	6 181	- 11.4
Fuel oil - Mazout	2 021	2 109	4.4	2 457	2 490	1.4	4 477	4 599	2.7
Limestone - Castines	484	369	- 23.7	1 220	2 283	87.1	1 704	2 652	55.6
Other ores & base metal products - Autres minerais/ prod. métalliques	95	12	- 87.1	1 494	2 070	38.5	1 589	2 082	31.0
Salt - Sel	234	--	- 100.0	1 645	1 999	21.5	1 879	1 999	6.4
Other non-metallic mineral products - Autres produits minéraux non-métalliques	324	405	24.9	1 459	1 692	16.0	1 783	2 097	17.6
Logs, bolts and other wood - Billes, billots et autres bois	2 234	1 579	- 29.3	1 952	1 592	- 18.4	4 186	3 171	- 24.3
Gasoline - Essence	1 356	1 208	- 11.0	1 479	1 470	- 0.5	2 835	2 678	- 5.5
Others - Autres	5 516	5 188	- 5.9	17 464	14 128	- 19.1	22 980	19 317	- 15.9
Total handled, domestic sector - Total manutentionné secteur intérieur	12 264	10 870	- 11.4	29 170	27 724	- 5.0	41 433	38 594	- 6.9

Table 5: Canada's Top 10 Ports
Tableau 5 : Les 10 principaux ports canadiens

Tonnage Handled from January to June in 1995 and 1996
 Fret manutentionné de janvier à juin en 1995 et 1996

Port	Domestic - Intérieur			International			Total		
	1995 '000 t	1996 '000 t	96/95 %	1995 '000 t	1996 '000 t	96/95 %	1995 '000 t	1996 '000 t	96/95 %
Vancouver	1 498	938	-37.4	34 131	34 133	-	35 629	35 071	-1.6
Sept-Iles/Pte-Noire	1 237	892	-27.9	8 297	9 190	10.8	9 534	10 082	5.7
Port-Cartier	2 162	2 567	18.7	5 438	6 309	16.0	7 600	8 876	16.8
Saint John	1 640	1 672	2.0	8 583	7 026	-18.1	10 223	8 698	-14.9
Montréal/Contrecoeur	2 239	2 067	-7.7	5 858	6 361	8.6	8 097	8 428	4.1
Québec/Lévis	1 559	1 301	-16.5	7 219	6 594	-8.7	8 778	7 895	-10.1
Halifax	1 204	1 180	-2.0	5 319	5 369	0.9	6 523	6 549	0.4
Hamilton	13	14	7.7	5 927	5 449	-8.1	5 940	5 463	-8.0
Prince Rupert	2 182	1 953	-10.5	2 107	2 229	5.8	4 289	4 182	-2.5
Port Hawkesbury	--	54	--	2 527	3 732	47.7	2 527	3 786	49.8
Sub-total - Sous-total	13 734	12 638	-8.0	85 406	86 392	1.2	99 140	99 030	-0.1
Other ports - Autres ports	27 699	25 956	-6.3	34 621	30 121	-13.0	62 320	56 077	-10.0
Grand total	41 433	38 594	-6.9	120 027	116 513	-2.9	161 460	155 107	-3.9

on ports on both coasts and on domestic as well as international shipping. Loadings at Vancouver were up 11.6% to 4.3 million tonnes. On the other hand, about one million tonnes of wheat were exported from St. Lawrence River ports of Port Cartier and Baie Comeau in the first six months of 1996, only half the amount exported in the same period of 1995.

Domestic loadings also fell, as wheat loaded in Thunder Bay for transshipment at St. Lawrence River ports dropped 31.6% to 1.6 million tonnes.

Lower crude oil, iron ore shipments affected Eastern ports.

Declining shipments of crude oil and iron ore in the first six months of 1996 affected mainly Eastern Canadian ports.

In total, Canada's ports handled 15.1 million tonnes of international crude oil, down 6.6%, a decline due entirely to lower transshipments through Port Hawkesbury, N.S. Those transshipments fell a substantial 40.2% to 2.5 million tonnes.

Coincidentally, Port Hawkesbury had recorded the biggest increase in cargo among the top 10 ports for the entire year of 1995.

Crude oil imports were essentially the same at the main east coast refinery ports of Saint John, Quebec and Halifax. On the other hand, they shot up 30.6% to 1.8 million tonnes at Come-by-Chance, Nfld.

blé ont eu une incidence sur les ports des deux côtes et sur les expéditions tant intérieures qu'internationales. Les chargements à Vancouver ont augmenté de 11,6 % pour passer à 4,3 millions de tonnes. Par contre, environ un million de tonnes de blé ont été exportées à partir de Port Cartier et de Baie Comeau sur le fleuve Saint-Laurent au cours des six premiers mois de 1996, soit la moitié seulement des exportations qui ont eu lieu au cours de la même période en 1995.

Les chargements intérieurs ont également diminué, les chargements de blé à Thunder Bay pour transbordement aux ports du fleuve Saint-Laurent baissant de 31,6 % pour se situer à 1,6 million de tonnes.

La diminution des expéditions de pétrole brut et de minerai de fer a eu une incidence sur les ports de la côte est.

La baisse des expéditions de pétrole brut et de minerai de fer au cours des six premiers mois de 1996 a eu une incidence surtout sur les ports canadiens de la côte est.

Les ports canadiens ont manutentionné au total 15,1 millions de tonnes de pétrole brut venant de l'étranger, soit une baisse de 6,6 % due entièrement à la baisse des transbordements par l'intermédiaire de Port Hawkesbury (N.-É.), lesquels ont connu une diminution importante, soit de 40,2 %, pour se situer à 2,5 millions de tonnes.

Il convient de rappeler que Port Hawkesbury avait enregistré la plus importante augmentation de tonnage des dix ports les plus achalandés en 1995.

Les importations de pétrole brut étaient essentiellement les mêmes dans les principaux ports de la côte est qui manutentionnent le pétrole destiné au raffinage, soit Saint John, Québec et Halifax. Par contre, elles ont connu une hausse spectaculaire, soit de 30,6 %, pour passer à 1,8 million de tonnes à Come-By-Chance (T.-N.).

Iron ore loaded at Canada's ports for foreign ports fell 10.4% to 11.7 million tonnes in the first half of 1996. The decline was due to shipments to Europe which fell 12.7% to 7.1 million tonnes.

These lower European shipments accounted for the declines in iron ore loadings at the ports of Sept-Îles (-12.8% to 6.9 million tonnes) and Port Cartier (-6.9% to 6.7 million tonnes).

Iron ore imported through Canadian ports reached 2.7 million tonnes in the first half of 1996, up 7.0%. Domestic movements of iron ore fell slightly to 4.7 million tonnes in 1996.

Shipments from Montréal/Contrecoeur, Vancouver remained strong

Container cargo in Montréal/Contrecoeur and coal shipments in Vancouver remained strong in the first six months of 1996.

Montréal/Contrecoeur's port handled 6.3 million tonnes of international cargo, up 16.0%. The increase was due mainly to increased containerized international cargo which reached 3.8 million tonnes, up 16.4%.

Montréal/Contrecoeur continues to capitalize 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 is Canada's premier container port, handling 45.4% of the international cargo transported in containers through Canada's ports in the first six months of 1996.

Domestic shipments also rose in Montréal/Contrecoeur, one of the few major ports which experienced such an increase.

International cargo handled at Vancouver remained unchanged from 1995, with 34.1 million tonnes handled by the port in the first six months of 1996. That represented 29.3% 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 13.5 million tonnes, up 2.4%. However, a 1.1-million tonne decline in out-bound potash kept the port from setting a new record for international cargo in the first six months.

Les chargements de minerai de fer dans les ports canadiens à destination de ports à l'étranger ont baissé de 10,4 %, se situant à 11,7 millions de tonnes au cours de la première moitié de 1996. Cette baisse s'explique par les expéditions vers l'Europe qui ont diminué de 12,7 %, se situant à 7,1 millions de tonnes.

La baisse des expéditions vers l'Europe explique la baisse des chargements de minerai de fer dans les ports de Sept-Îles (-12,8 %, pour passer à 6,9 millions de tonnes) et de Port Cartier (-6,9 %, pour passer à 6,7 millions de tonnes).

Les importations de minerai de fer par l'intermédiaire des ports canadiens ont atteint 2,7 millions de tonnes au cours de la première moitié de 1996, ce qui représente une hausse de 7,0 %. Les expéditions intérieures de minerai de fer ont connu une légère baisse, se situant à 4,7 millions de tonnes en 1996.

Les expéditions à partir de Montréal/Contrecoeur et de Vancouver sont restées importantes

Les expéditions de fret conteneurisé à partir de Montréal/Contrecoeur et les expéditions de charbon à partir de Vancouver sont restées importantes au cours des six premiers mois de 1996.

Le port de Montréal/Contrecoeur a manutentionné 6,3 millions de tonnes de cargaisons internationales, soit une augmentation de 16,0 %. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation du tonnage international transporté dans des conteneurs, qui a atteint 3,8 millions de tonnes, soit une hausse de 16,4 %.

Montréal/Contrecoeur continue de tirer avantage de sa situation de port intérieur et de son lien rapide par route et par rail aux principaux marchés au Canada ainsi qu'au nord-est et au midwest américain. Il est de loin le premier port à conteneurs du Canada, ayant manutentionné 45,4 % du fret international conteneurisé qui est passé par les ports canadiens pendant les six premiers mois de 1996.

Montréal/Contrecoeur a aussi été au nombre des quelques ports importants qui ont connu une augmentation des expéditions intérieures.

Le fret international manutentionné à Vancouver n'a pas changé par rapport à 1995; le port a manutentionné 34,1 millions de tonnes au cours des six premiers mois de 1996, soit 29,3 % du tonnage international total manutentionné par les ports canadiens.

La demande forte et soutenue de charbon au Japon, le plus important consommateur de charbon canadien, a fait passer les expéditions internationales de Vancouver à ce chapitre à 13,5 millions de tonnes, soit une hausse de 2,4 %. Toutefois, une baisse de 1,1 million de tonnes des expéditions de potasse a empêché le port d'atteindre un nouveau record pour ce qui est du fret international au cours des six premiers mois.

For-Hire Motor Carriers of Freight: All Carriers, Third and Fourth Quarters, 1995 *(by Robert Masse)*

Operating Ratio

In the second half of 1995, the operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) for all Canada-based for-hire motor carriers of freight with annual revenues larger than \$1 million deteriorated by 2 points compared to the last six months of 1994, reaching 0.94. The operating ratio in the second half of 1995 weakened for both general and specialized freight carriers, the general freight operating ratio increasing from 0.93 to 0.95 between the second half of 1994 to the second half of 1995, while the specialized freight operating ratio rose from 0.92 to 0.93 over the same period.

Transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui : Tous les transporteurs, troisième et quatrième trimestres 1995 *(par Robert Masse)*

Ratio d'exploitation

Dans la deuxième moitié de 1995, le ratio d'exploitation (dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui, domiciliés au Canada et ayant des recettes annuelles de plus de 1 million de dollars, s'est détérioré de deux points par rapport aux six derniers mois de 1994 en s'établissant à 0,94. Le ratio d'exploitation dans la deuxième moitié de 1995 s'est affaibli à la fois pour les transporteurs de marchandises générales et de marchandises spécialisées. Le ratio d'exploitation des transporteurs de marchandises générales a augmenté de 0,93 à 0,95 entre les deuxièmes moitiés de 1994 et 1995, alors que le ratio d'exploitation des transporteurs de marchandises spécialisées s'est accru de 0,92 à 0,93 au cours de la même période.

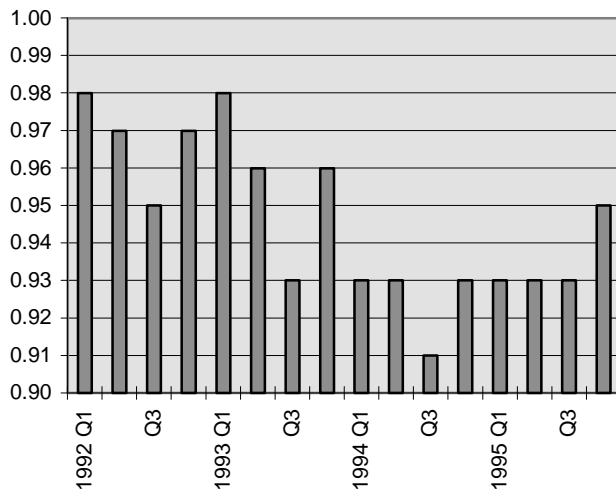
Table 6: Motor Carrier Freight Quarterly Survey, All Carriers, 1995, Summary Tabulation

Tableau 6 : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, tous les transporteurs, 1995 tableau sommaire

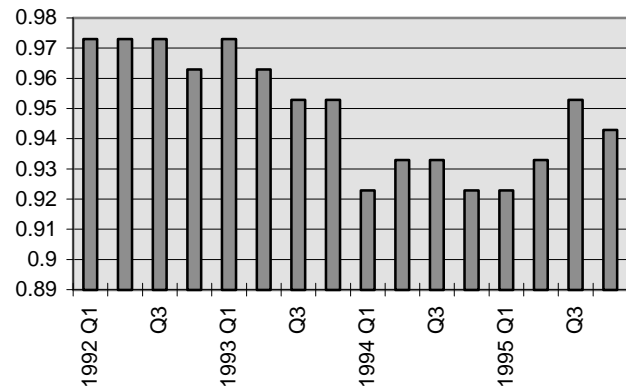
	Third Quarter 1995 - Troisième trimestre 1995			Fourth Quarter 1995 - Quatrième trimestre 1995		
	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total
	Marchandises générales	Marchandises spécialisées		Marchandises générales	Marchandises spécialisées	
No. of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs échantillonnés	242	292	534	210	316	526
Estimated No. of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	847	1 063	1 910	783	1 125	1 908
	\$'000,000			\$'000,000		
Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation	1 789.1	1 334.6	3 123.7	1 649.8	1 376.9	3 026.7
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
-Salaries and wages -Rémunération	505.5	425.2	930.7	488.4	461.6	950.0
-Fuel (company drivers) - Carburant (chauffeurs de la société)	147.4	130.3	277.7	134.3	136.6	270.9
Owner Operator expenses (incl. fuel) - Dépenses de chauffeurs contractants (y compris le carburant)	366.1	236.2	602.3	364.0	224.6	588.6
-Other purchased transportation - Autres achats liés au transport de marchandises	209.1	77.6	286.7	169.5	91.0	260.5
Other expenses - Autres dépenses	453.2	355.0	808.2	418.4	381.9	800.3
Total operating expenses - Total, dépenses d'exploitation (1)	1 681.3	1 224.3	2 905.6	1 574.6	1 295.7	2 870.3
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.94	0.92	0.93	0.95	0.94	0.95

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

Operating Ratio, Original Series
Ratio d'exploitation, séries originales
1992 - 1995



Operating Ratio, Seasonally Adjusted Series
Ratio d'exploitation, séries désaisonnalisées
1992 - 1995



Comparing the last six months of 1994 to the last six months of 1995, the operating ratio of large-size carriers (between \$12 and \$25 million in annual revenues) deteriorated the most, increasing from 0.92 to 0.95. The operating ratio of top carriers (more than \$25 million in annual revenues) and of medium-size carriers (between \$1 and \$12 million in annual revenues) rose by one point, from 0.95 to 0.96 and from 0.91 to 0.92 respectively, over the same period.

The seasonally adjusted data series also showed a deterioration in the operating ratio in the second half of 1995, reaching a peak of 0.95 in the third quarter. The operating ratio in the second half of 1995 thus returned to levels more comparable to those experienced in the second half of 1993. The seasonally adjusted series, by removing the seasonal fluctuations from the original series, captures the more fundamental trend in the data series and thus, allows for a more appropriate comparison over time.

Operating Revenues

Canada-based for-hire motor carriers of freight generated \$6.2 billion in revenues during the last six months of 1995, with 1,910 carriers generating \$3.1 billion in the third quarter and 1,908 carriers generating \$3.0 billion in the fourth quarter. Per carrier, the total operating revenues averaged \$1.6 million in the second half of 1995, an increase of 5.7 % over the first six months of 1995.

After declining by 4.5 % from the first to the second quarter of 1995, the seasonally adjusted total oper-

En comparant les derniers six mois de 1994 aux derniers six mois de 1995, le ratio d'exploitation des transporteurs de grande taille (entre 12 et 25 millions de dollars en recettes annuelles) s'est le plus détérioré, passant de 0,92 à 0,95. Les ratios d'exploitation des principaux transporteurs (plus de 25 millions de dollars en recettes annuelles) et des transporteurs de taille moyenne (entre 1 et 12 millions de dollars en recettes annuelles) se sont accrus de un point, passant respectivement de 0,95 à 0,96 et de 0,91 à 0,92 au cours de la même période.

Les données désaisonnalisées montrent également une détérioration du ratio d'exploitation au cours de la deuxième moitié de 1995, atteignant un sommet de 0,95 au troisième trimestre. Le ratio d'exploitation dans la deuxième moitié de 1995 est ainsi retourné à des niveaux plus comparables à ceux observés au cours des six derniers mois de 1993. Les données désaisonnalisées, en éliminant les fluctuations saisonnières des séries originales, rend compte plus adéquatement de la tendance fondamentale dans la série statistique et permet ainsi des comparaisons historiques plus appropriées.

Recettes d'exploitation

Les transporteurs routiers de marchandises domiciliés au Canada ont généré des recettes de 6,2 milliards au cours des six derniers mois de 1995. Quelques 1 910 transporteurs ont généré 3,1 milliards de dollars au troisième trimestre et 1 908 transporteurs ont généré 3,0 milliards de dollars au quatrième trimestre. Par transporteur, les recettes totales d'exploitation se sont établies en moyenne à 1,6 million de dollars dans la deuxième moitié de 1995, une augmentation de 5,7 % par rapport aux six premiers mois de 1995.

Après une baisse de 4,5 % du premier au deuxième trimestre de 1995, les données désaisonnalisées

Table 7: For-Hire Motor Carriers of Freight, Summary Table by Size, Third and Fourth Quarters 1995
Tableau 7 : Transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui, Tableau sommaire par taille, troisième et quatrième 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
Third Quarter - Troisième trimestre				
Number of Carriers - Nombre de transporteurs	1 767	85	58	1 910
Revenues (\$ millions) - Recettes (\$ millions)	1 756.2	357.9	1 009.6	3 123.7
Expenses (\$ millions) - Dépenses (\$ millions)	1 600.0	340.7	964.9	2 905.6
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.91	0.95	0.96	0.93
Fourth Quarter - Quatrième trimestre				
Number of Carriers - Nombre de transporteurs	1 765	85	58	1 908
Revenues (\$ millions) - Recettes (\$ millions)	1 679.6	353.1	994.0	3 026.7
Expenses (\$ millions) - Dépenses (\$ millions)	1 568.1	336.6	965.6	2 870.3
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.93	0.95	0.97	0.95

ating revenues increased in both the third (3.0 %) and the fourth (2.3 %) quarters to reach \$3.1 billion. Over the course of the last few years, the seasonally adjusted operating revenues are typically increasing during the third and fourth quarters.

Operating expenses

Expenses of Canada-based for-hire motor carriers of freight reached \$5.8 billion in the last six months of 1995. Per carrier, total operating expenses increased 7.2 % to \$1.5 million between the first and the last six months of 1995. Salaries and wages, up 10.3 %, were the main category contributing to the increase in total expenses.

After declining by 4.0 % from the first to the second quarter of 1995, the seasonally adjusted total operating expenses increased significantly in the third quarter (4.8 %) and to a lesser extent in the fourth quarter (1.7 %).

sur les recettes totales d'exploitation se sont accrues à la fois au troisième (3,0 %) et au quatrième (2,3 %) trimestre pour atteindre 3,1 milliards de dollars. Au cours des dernières années, les données désaisonnalisées sur les recettes totales d'exploitation s'accroissent typiquement au cours des troisième et quatrième trimestres.

Dépenses d'exploitation

Les dépenses des transporteurs routiers de marchandises domiciliés au Canada ont atteint 5,8 milliards de dollars au cours des six derniers mois de 1995. Par transporteur, les dépenses totales d'exploitation se sont accrues de 7,2 % des premiers aux derniers six mois de 1995, pour s'établir à 1,5 million de dollars. Les salaires et traitements, en hausse de 10,3 %, contribuèrent le plus à la hausse dans les dépenses totales.

Après une baisse de 4,0 % du premier au deuxième trimestre de 1995, les données désaisonnalisées sur les dépenses totales d'exploitation se sont accrues significativement au troisième trimestre (4,8 %) et dans une moindre mesure au quatrième trimestre (1,7 %).

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. 