Catalogue 50-002/ISSN 0828-2897

C.3

Price – Prix: Canada, $7.50, $75.00 a year/par année
Other Countries – Autres pays, $8.50, $85.00 a year/par année

Statistics Canada Statistique Canada

Service Bulletin

Bulletin de service

Surface and Marine Transport

Transports terrestre et maritime

Transportation Division

Division des transports

STATISTICS CANADA STATISTIQUE CANADA
APR 11 1987
LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE

Vol. 3, No. 4

This Service Bulletin presents:

- Preliminary statistics for vessel movements and commodities handled in coastwise and international seaborne shipping for the period January to June 1986, with historical comparisons. (pp. 1-14)
- Highlights from **Trucking in Canada, 1985**. (pp. 14-15)
- Highlights for rail transport: Monthly actual and seasonally adjusted revenue freight tonnes loaded. Data reflect the period January 1981 to December 1986. (p. 16)
- Summary statistics for Urban Transit and Intercity Passenger Bus carriers: fare passengers carried and revenues earned per month for 1986. (pp. 17, 18)

Marine Transport

Highlights

- Total cargo tonnage handled at Canadian ports during the first six months of 1986 reached 141.2 million tonnes, a 2.7% decrease relative to the corresponding period in 1985.
- The top three commodities handled in coastwise shipping (logs and bolts, wheat and fuel oil) during the first six months of 1986

August 1987

Vol. 3, nº 4

Ce bulletin de service contient:

- Les statistiques provisoires des mouvements de navires et de marchandises au titre du cabotage et du transport maritime international pour la période janvier-juin 1986, ainsi que des comparaisons rétrospectives. (pp. 1-14)
- Les faits saillants de **Le camionnage au Canada, 1985**. (pp.14-15)
- Les faits saillants du transport ferroviaire: le nombre de tonnes de marchandises payantes transportées mensuel réel et désaisonnalisé. Les données portent sur la période janvier 1981-décembre 1986. (p. 16)
- Les statistiques sommaires du transport urbain et interurbain de voyageurs: le nombre de voyageurs payants transportés et les recettes par mois pour 1986. (pp. 17, 18)

Le transport maritime

Faits saillants

- Le tonnage total de la cargaison manutentionnée dans les ports canadiens au cours des six premiers mois de 1986 a atteint 141.2 millions de tonnes, soit une baisse de 2.7% par rapport à la période correspondante en 1985.
- Les trois principaux produits manutentionnés au titre du cabotage (les billes et billots, le blé et le mazout) au cours des six premiers mois de 1986

Août 1987

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada
Statistics Canada should be credited when reproducing or quoting any part of this document

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada
Reproduction ou citation autorisée sous réserve d'indication de la source: Statistique Canada

accounted for 42% of the total cargo tonnage handled, down three percentage points relative to their composite share a year earlier.

- Coal and iron ore ranked among the top three commodities for both inbound and outbound cargoes handled in international shipping.

- Over 46% of the total cargo tonnage unloaded from foreign countries during the first six months of 1986 originated from the United States, while almost 25% of the cargoes shipped were destined for the United States.

- Canadian flag vessels transported 19% of the total cargo tonnage shipped to and from Canadian ports during the first half of 1986; Liberian registered vessels accounted for about 15% of total tonnage.

According to preliminary results shown in Figure 1, cargo tonnage handled at Canadian ports in domestic and international shipping totalled 141.2 million tonnes during the first six months of 1986; this represents a decrease of 2.7% over the corresponding period of 1985.

représentait 42% du tonnage total, soit une baisse de trois points de pourcentage par rapport à leur part globale pour l'année précédente .

- La houille et le minerai de fer figuraient parmi les trois principaux produits chargés et déchargés au titre du transport maritime international.

- Plus de 46% du tonnage total de la cargaison déchargée au titre du transport maritime international au cours des six premiers mois de 1986 provenait des États-Unis, tandis que presque 25% des embarquements était destiné pour les États-Unis.

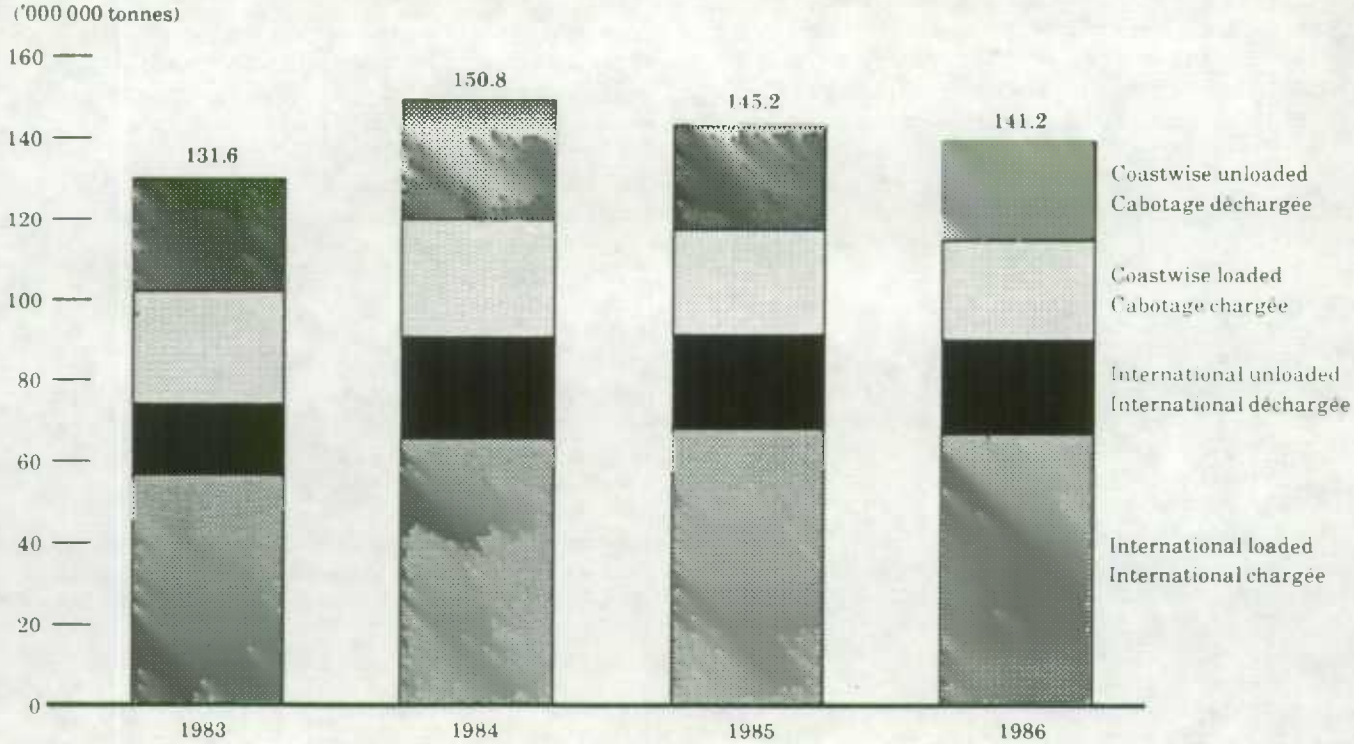
- Les navires navigant sous pavillon canadien ont transporté 19% du tonnage total de la cargaison chargée et déchargée dans les ports canadiens au cours des six premiers mois de 1986; les navires enregistrés en Libérie ont figuré pour 15% du tonnage total.

Selon les données préliminaires présentées à la figure 1, le tonnage de la cargaison manutentionnée dans les ports canadiens au titre du transport maritime international et du cabotage a atteint 141.2 millions de tonnes au cours des six premiers mois de 1986, soit une baisse de 2.7% par rapport à la période correspondante de 1985.

Figure 1

Cargo Tonnage Handled at Canadian Ports, January-June, 1983-1986

Tonnage de la cargaison manutentionnée dans les ports canadiens, janvier-juin, 1983-1986



The drop in the first six months of 1986 over 1985 reflects a decrease in both domestic and international shipping of 2.1% and 4.2%, respectively.

Cette diminution rend compte d'une baisse à la fois du cabotage (-2.1%) et du transport maritime international (-4.2%).

In the first six months of 1986, the relative share of domestic cargo tonnage posted a three year decline to 35.8% of the total tonnage handled at Canadian ports; as illustrated in Figure 2, this is more than seven percentage points below the share registered in 1983. In contrast, during the first six months of 1986 international cargo tonnage accounted for over 64% of the total; this was its largest share for comparable periods during the years 1983-1986.

Pendant les six premiers mois de 1986, la part relative du cabotage a baissé pour la troisième année consécutive pour tomber à 35.8% du tonnage total de la cargaison manutentionée dans les ports canadiens. Tel qu'indiqué dans la figure 2, ce pourcentage est inférieur de plus de sept points à celui enregistré au cours de la période correspondante en 1983. Par contre, pendant les six premiers mois de 1986 la cargaison internationale représentait plus de 64% du total; ceci fut le niveau le plus élevé pour les périodes correspondantes de 1983-1986.

The relative importance of international cargo loadings has increased in comparison with international unloadings. Relative to the first six months of each year, cargo loadings, as a share of the total tonnage handled, rose from 44% in 1983 to 47% in 1986.

Pendant cette période, l'importance relative des chargements de cargaison internationale a augmenté par rapport aux déchargements internationaux. La part des chargements, exprimée en pourcentage du tonnage total de la cargaison manutentionnée, a augmenté de trois points, passant de 44% pour les six premiers mois de 1983, à 47% lors de la période correspondante en 1986.

Figure 2
Distribution of Cargo Tonnage Handled, by Sector, January-June, 1983-1986
Répartition du tonnage de la cargaison manutentionnée, par secteur janvier-juin, 1983-1986

Sector/Secteur	1983	1984	1985	1986
	%			
Coastwise/Cabotage	43	39	36	36
Loaded/Chargée	44	44	47	47
International	57	61	64	64
Unloaded/Déchargée	13	17	17	17

Figure 3 illustrates the relative importance of the principal commodities handled in coastwise shipping during the first six months of 1986, while Figure 4 highlights the fluctuations in the cargo tonnage of the top three commodities from 1983 to 1986, relative to this six month period.

La figure 3 présente l'importance relative des principaux produits manutentionnés au titre du cabotage pendant les six premiers mois de 1986, tandis que la figure 4 fait ressortir les fluctuations du tonnage de la cargaison transportée pour les trois principaux produits au premier semestre des années 1983-1986.

Figure 3

Major Commodities Handled in Coastwise Shipping, January-June, 1986

Principaux produits au titre du cabotage, janvier-juin, 1986

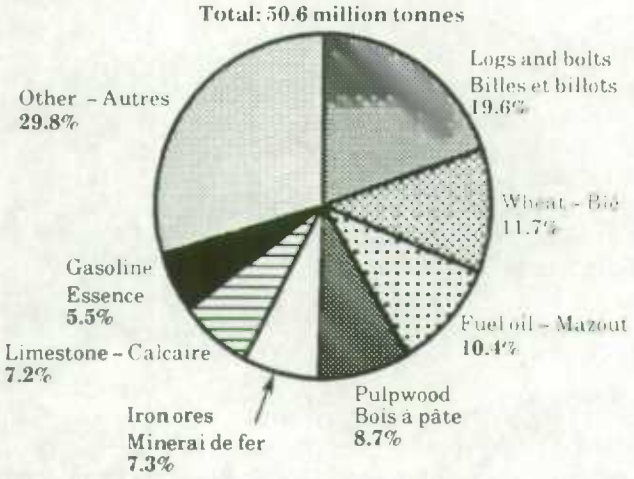
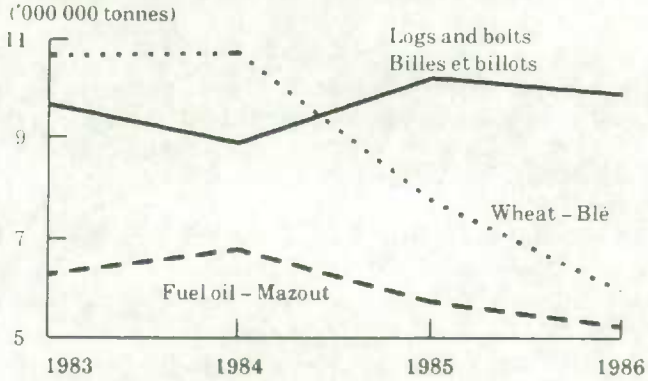


Figure 4

Top 3 Commodities Handled in Coastwise Shipping, January-June, 1983-1986*

Les trois principaux produits manutentionnés au titre du cabotage, janvier-juin, 1983-986*



* ranking based on January-June 1986
* selon le rang en janvier-juin 1986

During the first six months of 1986, the three principal commodities (logs and bolts, wheat and fuel oil) accounted for 42% of the total cargo tonnage handled in coastwise shipping, down three percentage points relative to their composite share a year earlier. At 19.6%, logs and bolts occupied the top rank in terms of total cargo tonnage handled, with a share virtually unchanged relative to the corresponding period in 1985.

Figure 5 depicts domestic cargo movements in terms of "intraprovincial" and "interprovincial" split relative to the province of loading. The chart demonstrates that, overall, a smaller percentage of the cargo originating within each province was of an interprovincial nature during the first six months of 1986, compared to the corresponding period in 1983. There were, however, notable differences on a regional basis; thus, while the Maritime provinces registered an overall increase in their outbound interprovincial cargo tonnage, Québec and Ontario decreased their share of the cargo tonnage shipped interprovincially. British Columbia did not register any change, with virtually all of its cargo shipped intraprovincially.

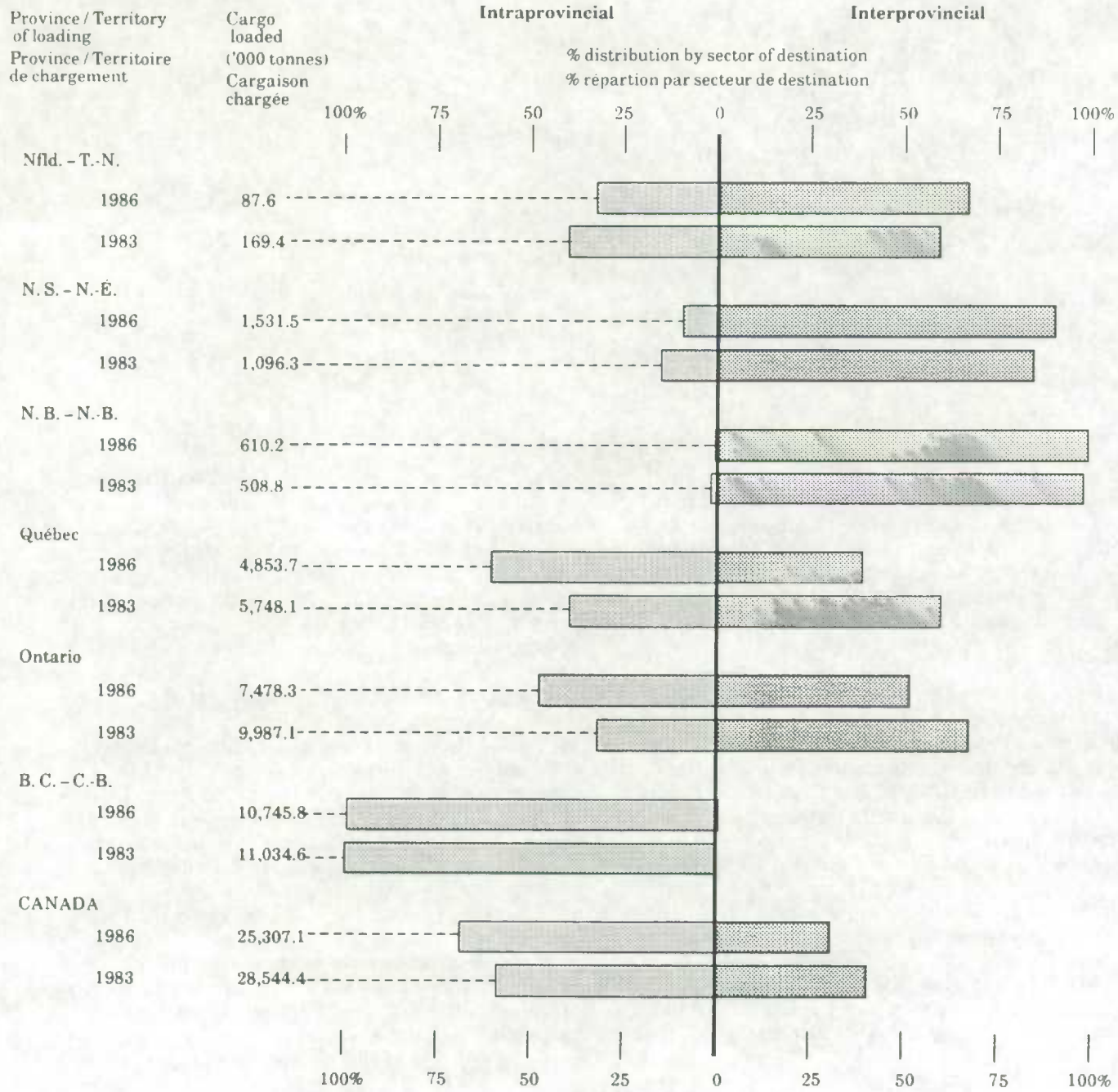
Au cours des six premiers mois de 1986, les trois principaux produits (les billes et billots, le blé et le mazout) représentaient 42% du tonnage total de la cargaison manutentionnée au titre du cabotage, soit une baisse de trois points de pourcentage par rapport à la part générale d'un an plus tôt. Les billes et billots occupaient le premier rang pour ce qui est du tonnage total de la cargaison manutentionnée, avec 19.6%, part pratiquement inchangée par rapport à la période correspondante de 1985.

La figure 5 présente la distribution du tonnage de la cargaison transportée au titre du cabotage, en pourcentage intraprovincical et interprovincial, par rapport à la province d'origine de chargement. D'après le graphique, le pourcentage de la cargaison chargée à destination interprovinciale était généralement moins élevé au cours des six premiers mois de 1986 que pendant la période correspondante en 1983. Cependant, sur une base régionale, on relève des différences appréciables. Ainsi, alors que les provinces maritimes enregistraient une hausse générale de leur tonnage interprovinciale chargé, le Québec et l'Ontario enregistraient des baisses. La Colombie-Britannique reste inchangée, puisque pratiquement toutes ses cargaisons chargées étaient de nature intraprovinciale.

Figure 5

Cargo Handled at Canadian Ports in Coastwise Shipping, Percentage Distribution by Province / Territory, January-June, 1986 vs 1983*

Cargaison manutentionnée dans les ports canadiens au titre du cabotage, répartition en pourcentage par province / territoire, janvier-juin, 1986 vs 1983*



* In terms of survey coverage, there was no cargo loaded in coastwise shipping in Prince Edward Island, Manitoba, the Northwest Territories, and the Yukon in January-June 1983 and 1986.

* D'après l'univers de l'enquête il n'y avait pas de cargaison chargée au titre du cabotage à l'Île-du-Prince-Édouard, au Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon en janvier-juin1983 et 1986.

Figure 6
Major Commodities Loaded at Canadian Ports in International Shipping, January-June, 1986
Principaux produits chargés dans les ports canadiens au titre du transport maritime international, janvier-juin, 1986

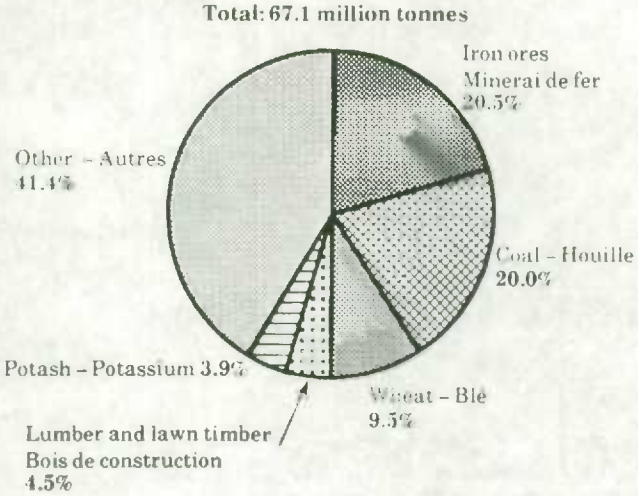
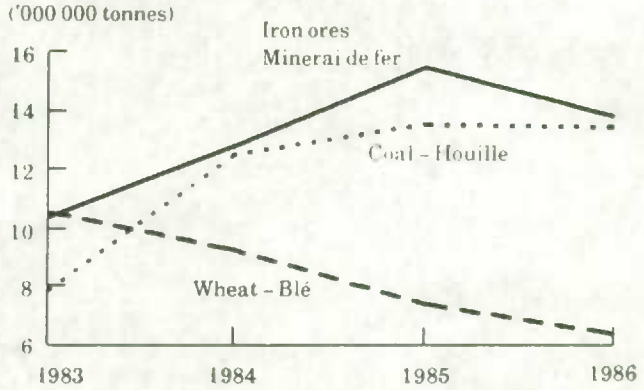


Figure 7
Top Three Commodities Loaded at Canadian Ports in International Shipping, January-June, 1983-1986*
Les trois principaux produits chargés dans les ports canadiens au titre du transport maritime international, janvier-juin 1983-1986*



* ranking based on January-June 1986
* selon le rang en janvier-juin 1986

Figure 6 provides an indication of the relative importance of the principal commodities loaded at Canadian ports in international shipping during the first six months of 1986. The top three commodities (iron ore, coal and wheat) accounted for 50% of the total outbound cargo tonnage, down four percentage points relative to their composite share a year earlier.

Figure 7 traces the level of activity of these three commodities, relative to this six month period, from 1983 to 1986. Iron ore loadings showed steady tonnage increases between 1983 and 1985 and despite an 11% drop between 1985 and 1986, it remained the most important commodity in terms of outbound cargo tonnage during the first six months of 1986.

International coal loadings, which occupied third rank during the first six months of 1983 also rose sharply (59.4%) the following year and reached a peak during the first six months of 1985. In the corresponding period of 1986, outbound coal tonnage showed little change over 1985.

In contrast, outbound wheat tonnage showed a gradual decline throughout this four year period, and though occupying top rank during the first six months of 1983, it represented less than half the individual tonnages registered by both iron ore and coal during the first half of 1986.

La figure 6 donne une idée de l'importance des principaux produits chargés dans les ports canadiens au titre du transport maritime international au cours des six premiers mois de 1986. Les trois principaux produits (le minerai de fer, la houille et le blé) ont figuré pour 50% du tonnage total pendant cette période, soit une baisse de quatre points de pourcentage par rapport à l'année précédente.

La figure 7 présente le niveau d'activité pour trois produits au cours de cette période de six mois pour 1983-1986. Les chargements de minerai de fer ont augmenté graduellement entre 1983 et 1985, et en dépit d'une baisse de 11% entre 1985 et 1986, le minerai de fer demeurait le principal produit en termes du tonnage de cargaison internationale chargée au cours des six premiers mois de 1986.

Les chargements internationaux de houille, qui occupaient le troisième rang pendant les six premiers mois de 1983, ont également augmenté fortement (59.4%) en 1984 et ont atteint un sommet au cours du premier semestre de 1985. Pendant la période correspondante de 1986, le tonnage ainsi chargé a demeuré sans grand changement par rapport à 1985.

Par contre, les chargements internationaux de blé ont subi des baisses consécutives entre 1983 et 1986 et, bien que ce produit occupait le premier rang au cours des six premiers mois de 1983, les chargements internationaux de blé figuraient pour moins de la moitié des tonnages de minerai de fer et de houille au premier semestre de 1986.

Although the total cargo tonnage unloaded in international shipping during the first six months of 1986 was less than half the tonnage loaded (23.5 million vs 67.1 million) the structure and composition of these two sides of the industry were similar. Coal and iron ore ranked among the the top three commodities for both inbound and outbound cargoes. In both sectors, the top three commodities accounted for roughly the same share of the total tonnage loaded and unloaded i.e. 47.6% and 50.0% respectively (see Figures 6 and 8).

As illustrated in Figure 8, during the first six months of 1986 crude petroleum was the most important commodity unloaded from foreign countries, with over 22% of the total tonnage. As depicted in Figure 9, this commodity had consistently ranked second to coal during the previous three years, for this six month period.

Bien que le tonnage total de la cargaison déchargée au titre du transport maritime international au cours des six premiers mois de 1986 était inférieur de plus de la moitié à celui qui a été chargé (23.5 millions contre 67.1 millions), la structure et la composition de ces deux secteurs de l'industrie étaient semblables. La houille et le minerai de fer se classaient parmi les trois principaux produits pour les chargements et pour les déchargements. Dans les deux secteurs, les trois principaux produits représentaient environ la même part du tonnage total chargé et déchargé, soit 47.6% et 50.0% respectivement (voir figures 6 et 8).

Comme le montre la figure 8, au cours des six premiers mois de 1986, le pétrole brut était le plus important produit déchargé au titre du transport maritime international, avec plus de 22% du tonnage total. Comme on le voit à la figure 9, ce produit s'est systématiquement classé au deuxième rang, après la houille, au cours des trois années précédentes pour cette période de l'année.

Figure 8
Major Commodities Unloaded at Canadian ports in International Shipping, January-June, 1986
Principaux produits déchargés dans les ports canadiens au titre du transport maritime international, janvier-juin, 1983-1986

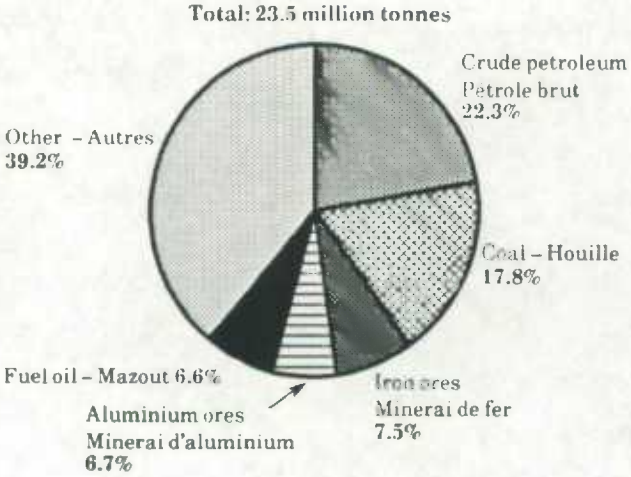
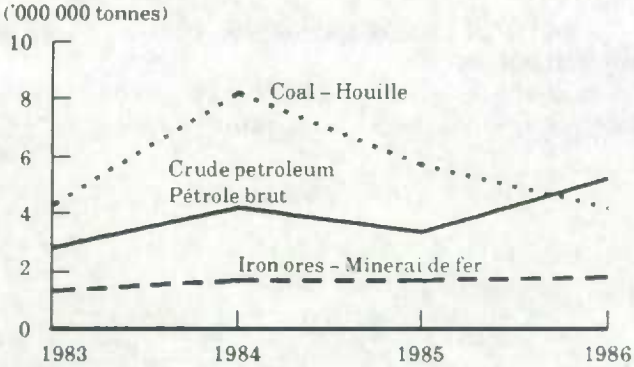


Figure 9
Top Three Commodities Unloaded at Canadian Ports in International Shipping, January-June, 1983-1986*
Les trois principaux produits déchargés dans les ports canadiens au titre du transport maritime international, janvier-juin, 1983-1986*



* ranking based on January-June 1986
* selon le rang en janvier-juin 1986

Coal accounted for a 17.8% share of the total inbound cargo tonnage during the first six months of 1986. Similarly it accounted for 20% of the total outbound cargo tonnage during the same period (see Figures 6 and 8). Although inbound coal tonnage almost doubled between 1983 and 1984, relative to this six month period, subsequent years saw significant tonnage drops which brought its share of the total cargo tonnage unloaded during the first half of 1986 down seven percentage points relative to its corresponding share in 1983.

La houille représentait 17.8% du tonnage déchargé au cours des six premiers mois de 1986, soit une part semblable à celle reliée au tonnage total déchargé (i.e. 20%; voir figures 6 et 8). Suite à une augmentation de près de 100% entre 1983 et 1984, les déchargements de houille ont baissé sensiblement au cours des deux années suivantes, ce qui a réduit sa part du tonnage total déchargé au cours du premier semestre de 1986 de sept poits de pourcentage par rapport à son niveau correspondant en 1983.

During the first half of 1986, iron ore figured less prominently relative to its share of the total inbound tonnage, ranking third overall at 7.5%, compared to its share of the total outbound tonnage (i.e. 20.5%; see Figure 6). For the first six months of 1984, inbound iron ore tonnage increased 27.4% over 1983; it stabilized over the next two corresponding semi annual periods, with its overall share of the total tonnage unloaded during the first half of 1986 virtually unchanged relative to the corresponding period of 1983.

Au cours des six premiers mois de 1986, le minerai de fer s'est classé au troisième rang en termes de sa part du tonnage total déchargé, représentant 7.5% du total; une part beaucoup moins imposante que celle enregistrée par rapport au tonnage total chargé (i.e. 20.5%; voir figure 6). Au cours des six premiers mois le tonnage de minerai de fer déchargé a augmenté de 27.4% entre 1983 et 1984. Aucun changement significatif fût enregistré au cours des deux années suivantes, et la part que représentait le minérai de fer en termes du tonnage total déchargé au cours des six premiers mois de 1986 était pratiquement la même que celle enregistré pendant la période correspondante en 1983.

Figures 10 and 11 depict the principal regions of origin/destination for international cargoes handled at Canadian ports during the first six months of 1986.

Les figures 10 et 11 présentent les principales régions d'origine et de destination des cargaisons internationales manutentionnées dans les ports canadiens au cours des six premiers mois de 1986.

Figure 10 indicates that over 46% of the total international cargo tonnage unloaded at Canadian ports during the first half of 1986 originated in the United States; the corresponding figure a year earlier was 53%. Central and South America, the United Kingdom and Europe were also important regions, registering shares of approximately 14%, 12% and 11% respectively.

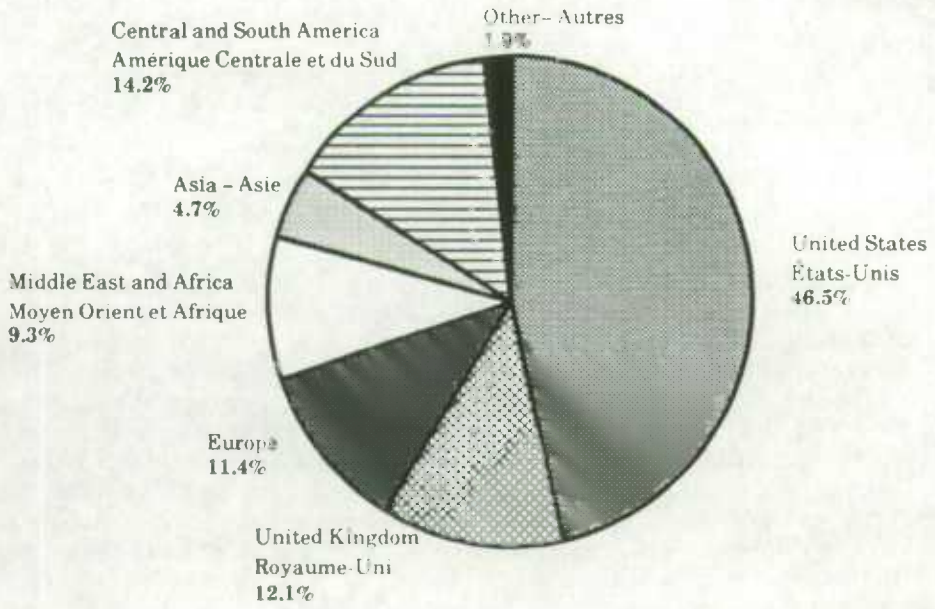
La figure 10 montre que plus de 46% du tonnage total déchargé dans les ports canadiens provenait des États-Unis. Le chiffre correspondant pour 1985 était de 53%. Les ports de l'Amérique centrale et du sud, ainsi que ceux du Royaume-Uni et de l'Europe constituaient également des régions importantes, ayant enregistré des parts approximatives de 14%, 12% et 11%, respectivement.

Figure 10

Cargo Unloaded at Canadian Ports in International Shipping, Principal Regions of Origin, January-June, 1986

Cargaison déchargée dans les ports canadiens au titre du transport maritime international selon la région d'origine, janvier-juin, 1986

Total: **23.5** million tonnes



As depicted in Figure 11, well over 80% of the total international cargo tonnage loaded at Canadian ports during the first six months of 1986 was destined for three regions: Asia (36.5%), the United States (24.5%) and Europe (21.8%). These three regions have maintained approximately the same individual shares of the total (± 2%) during the first six months of each year, for the period 1983-1986.

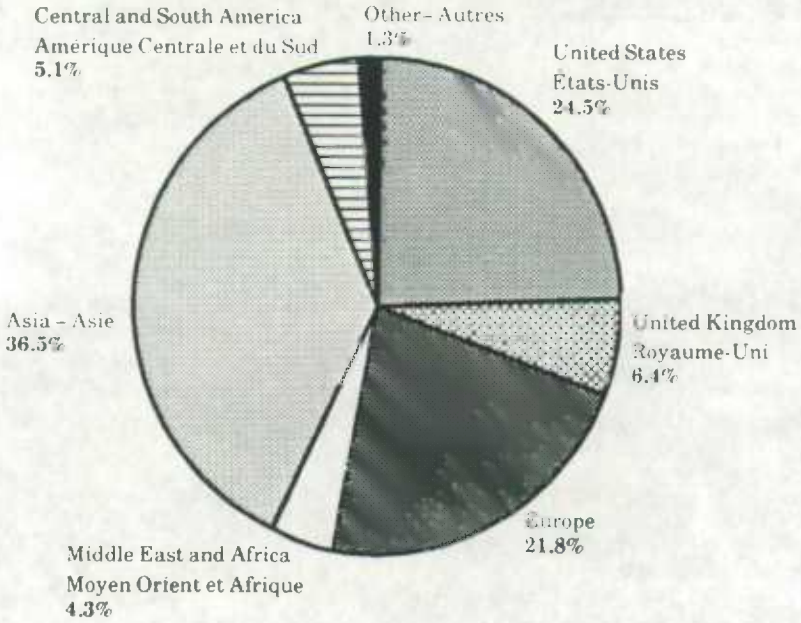
Comme le montre la figure 11, plus de 80% du tonnage international chargé dans les ports canadiens au cours des six premiers mois de 1986 était destiné à trois régions: l'Asie (36.5%), les États-Unis (24.5%) et l'Europe (21.8%). La part de ces trois régions est restée en gros la même (± 2%), au cours des six premiers mois de chaque année de la période 1983-1986.

Figure 11

Cargo Loaded at Canadian Ports in International Shipping, Principal Regions of Destination, January-June, 1986

Cargaison chargée dans les ports canadiens au titre du transport maritime international selon la région de destination, janvier-juin, 1986

Total: **67.1** million tonnes



Figures 12 and 13 highlight the importance of containers in international seaborne shipping, from a port and commodity perspective.

Les figures 12 et 13 mettent en évidence l'importance des conteneurs dans le transport maritime international à la fois au niveau du trafic portuaire et par marchandise.

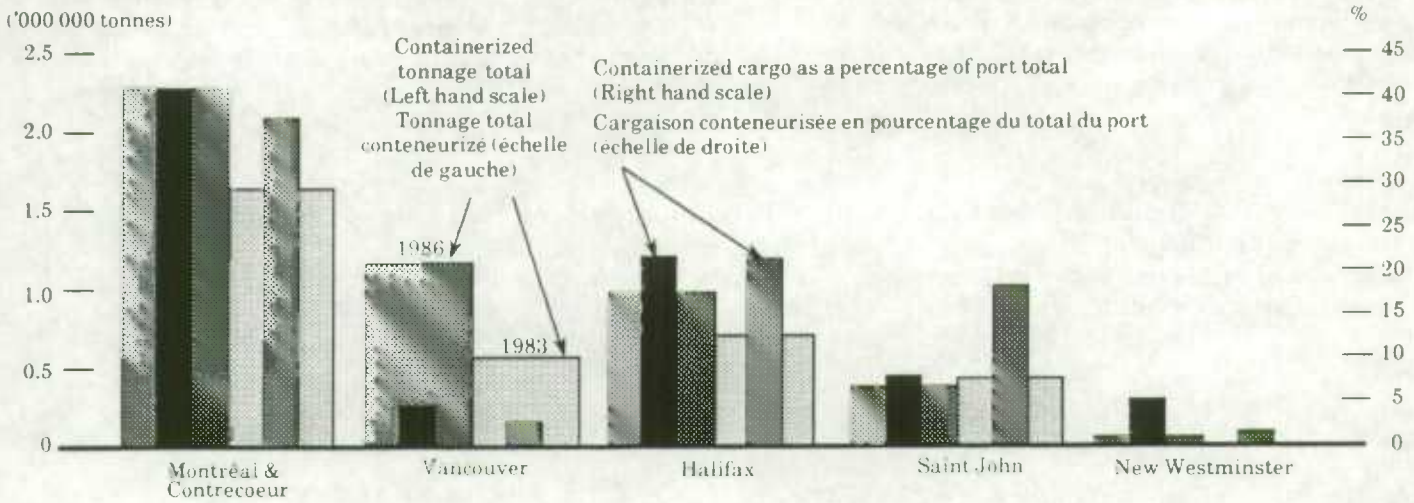
As depicted in Figure 12 containerized freight tonnage at the port of Montreal was up 40% during the first six months of 1986, compared to the corresponding period of 1983. This represents an increase of three percentage points in the share of containerized freight tonnage relative to the port total. Similarly, Vancouver increased its containerized cargo tonnage share by almost two percentage points between 1983 and 1986, more than doubling its containerized freight tonnage.

Comme le montre la figure 12, au cours des six premiers mois de 1986 le tonnage de cargaison conteneurisée manutentionnée au port de Montréal a augmenté de 40% par rapport à la période correspondante de 1983. Ceci représente une augmentation de trois points de pourcentage de la part du fret conteneurisé par rapport au tonnage total manutentionné. De même, la part correspondante de Vancouver a augmenté de presque deux points de pourcentage entre 1983 et 1986, et le port a plus que doublé son tonnage de la cargaison conteneurisé.

Figure 12

Containerized Cargo Handled in International Shipping – Principal Canadian Ports, January-June, 1986 vs 1983

Cargaison conteneurisée manutentionnée au titre du transport maritime International – Principaux ports canadiens, janvier-juin, 1986 vs 1983



Of the five major container ports shown in Figure 12, only Saint John registered a drop in containerized freight tonnage during the first half of 1986, relative to the same period of 1983, bringing the share of its containerized cargo tonnage down over ten percentage points.

In comparing the first months of 1986 to the corresponding period of 1983, Halifax increased its containerized freight tonnage by 37%; however, containerized tonnage as a percentage of the port total remained unchanged at 21%.

Figure 13 highlights the principal commodities transported in containers for the first six months of 1983 and 1986, and provides an indication of their degree of containerization. Although total containerized tonnage generally varied little between commodities, the shares of containerized tonnage relative to the total individual commodity tonnage differed widely. While miscellaneous chemicals (excluding potash), lumber and (to a lesser extent) non-ferrous metals had comparatively low proportions of containerized tonnage, personal and household goods, beverages, asbestos and machinery registered significantly higher shares of containerized tonnage.

Des cinq principaux ports présentés à la figure 12, seul Saint Jean accuse une diminution de tonnage de fret conteneurisé au cours du premier semestre par rapport à 1983, ce qui entraîne une baisse de plus de dix points de pourcentage de sa part de cargaison conteneurisé.

Si l'on compare le premier semestre de 1986 à celui de 1983, le tonnage conteneurisé d'Halifax a augmenté de 37%, mais en pourcentage du total du port, sa part demeure inchangée, à 21%.

La figure 13 présente les principaux produits transportés en conteneurs ainsi que leur tonnage conteneurisé, pour les six premiers mois de 1983 et de 1986. Bien que le tonnage total conteneurisé ne varie que peu entre marchandises, les parts du tonnage conteneurisé par rapport au tonnage total des marchandises individuelles étaient très différentes. Alors que les produits chimiques divers (sans la potasse), le bois de construction et (dans une moindre mesure) les métaux non-ferreux se caractérisaient par des proportions relativement basses de tonnage conteneurisé, celles des produits personnels et ménagers, des boissons, de l'amiante et des machines étaient sensiblement plus élevées.

Figure 13
Principal Commodities Transported in Containers in International Shipping at Canadian Ports, January-June, 1986 vs 1983
Principaux produits transportés en conteneurs au titre du transport maritime International dans les ports canadiens, janvier-juin, 1986 vs 1983

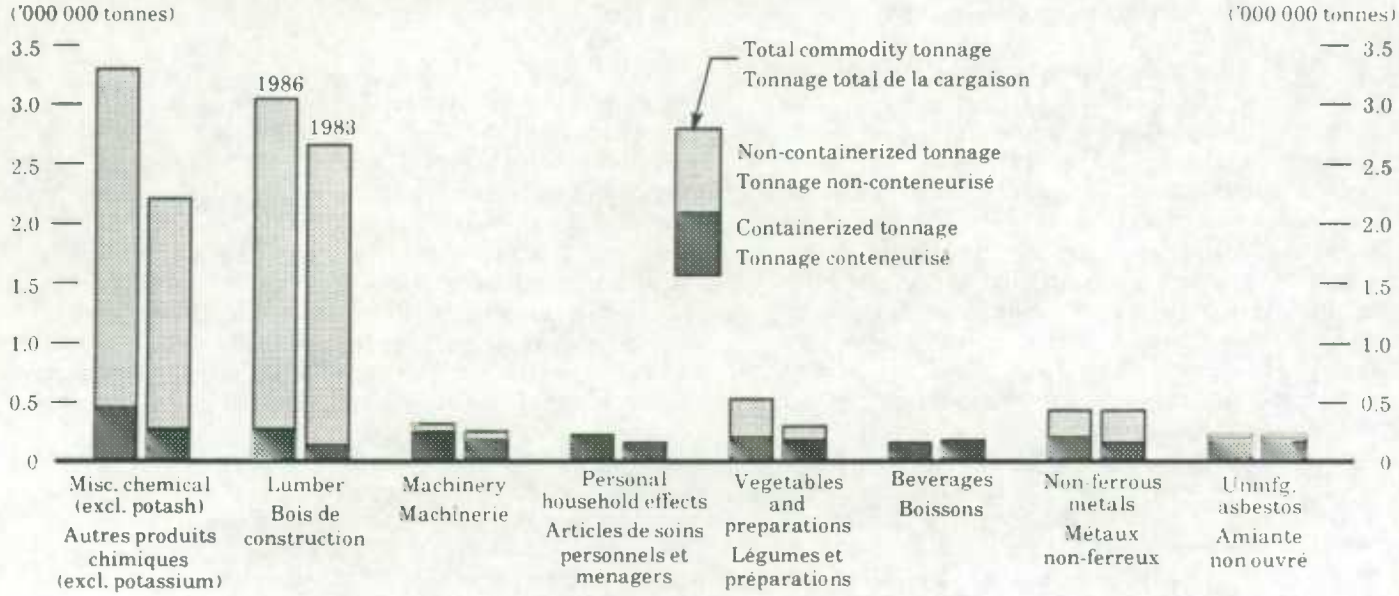


Figure 14 shows the number of vessel movements at Canadian ports in coastwise and international shipping during the period 1983-1986, relative to the first six months of each year.

La figure 14 présente le nombre de mouvements de navires dans les ports canadiens au titre du transport maritime international et du cabotage au cours des six premiers mois des années 1983-1986.

Figure 14
Number of Vessel Movements at Canadian Ports, January-June, 1983-1986
Nombre de mouvement de navires dans les ports canadiens, janvier-juin 1983-1986

	1983	1984	1985	1986
International	20,644	18,579	20,191	20,617
Domestic – Cabotage	25,013	23,411	22,369	21,442
Total	**45,657**	**41,990**	**42,560**	**42,059**

As can be noted, the total number of vessel movements at Canadian ports decreased 8% between 1983, and 1984. The number of vessel movements stabilized over the next two corresponding semi annual periods, increasing 1.4% in 1985 and decreasing 1.2% in 1986.

On a sector basis, domestic vessel movements represented 51.0% of the total during the first six month in 1986, following a gradual decline since the corresponding period in 1983 when they accounted for almost 55% of the total. Although the number of international vessel movements were virtually the same in 1986 as in 1983, intervening years saw some fluctuations relative to this six month period. Relative to its overall share of the total vessel movements during this four year period, the international sector registered its largest share during the first six months of 1986, (i.e. 49%).

Figure 15 provides an indication of the share of traffic and capacity (Net Register Tonnage – NRT) of vessels sailing at Canadian ports in international shipping, during the first six months of 1983 and 1986, according to vessel flag. Canadian registered vessels continued to dominate during the first six months of 1986. At 18.9%, their share of the total cargo tonnage transported was over two percentage points higher than during the corresponding period in 1983. Canadian vessels registered a 9.4% increase in terms of vessel movements in the first six months of 1986, over 1983; in contrast, their overall share of the total cumulative Net Register Tonnage remained unchanged at 12%.

Comme on peut le constater, le nombre total de mouvements de navires a baissé de 8% entre 1983, et 1984. Il s'est stabilisé au cours des premiers semestres des deux années suivantes, augmentant de 1.4% en 1985 et baissant de 1.2% en 1986.

Par secteur, les mouvements de navires au titre du cabotage représentait 51.0% du total pour les six premiers mois de 1986, suite à un déclin progressif depuis la période correspondante en 1983, quand ils représentaient presque 55% du total. Bien que le nombre de mouvements internationaux de navires soit resté pratiquement le même en 1986 qu'en 1983, les années intermédiaires ont enregistré des fluctuations pour cette période de l'année. Par rapport à la part global du total des mouvements de navires au cours de cette période de quatre ans, le secteur international devait enregistrer la part la plus élevée au premier semestre de 1986.

La figure 15 indique la part de l'activité internationale des navires au cours des six premiers mois de 1983 et de 1986, ainsi que leurs capacités (jauge net au registre – JNR) selon la nationalité du navire. Les navires sous pavillon canadien ont continué de dominer au cours des six premiers mois de 1986. Leur part du tonnage total de la cargaison transportée a augmenté de plus de deux points de pourcentage par rapport à la période correspondante en 1983 pour atteindre 18.9%. Le nombre de mouvements de navires canadiens a augmenté de 9.4% entre le premier semestre de 1983 et celui de 1986, mais leur part totale de la jauge nette au registre cumulative totale demeure inchangée.

Figure 15
Vessel Capacity and Operating Indicators by Nationality, January-June, 1986 vs 1983
Indicateurs opérationnels et capacité du navire selon la nationalité, janvier-juin, 1986 vs 1983

Flag of ship	Number of movements / Nombre de mouvements		% of total NRT / % du JNR total		% cargo tonnes / % cargaison		Nationalité du navire
	1986	1983	1986	1983	1986	1983	
Canada	7,433	6,792	12.4	12.1	18.9	16.7	Canada
United States	3,651	3,486	2.8	2.4	2.5	1.6	États-Unis
Panama	1,122	1,581	8.3	11.1	9.9	12.7	Panama
Liberia	1,309	1,340	11.8	13.2	14.3	14.4	Libéria
Japan	820	739	14.0	12.4	11.1	12.7	Japon
Greece	762	598	5.9	4.8	6.5	5.2	Grèce
United Kinggdom	640	554	5.0	4.9	4.7	5.0	Royaume-Uni
West Germany	388	534	4.0	3.3	2.7	1.3	Allemagne de l'Ouest
Singapore	182	453	2.6	3.6	1.8	2.5	Singapoure
France	449	428	1.5	0.9	1.5	0.7	France
Other	3,888	4,112	31.8	31.2	26.1	27.3	Autre
GRAND TOTAL	**20,644**	**20,617**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**GRAND TOTAL**

Shipping Surveys - Notes

Domestic Shipping

Domestic (or coastwise) shipping relates to the carriage of goods between Canadian ports in Canadian coastal waters, the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway.

The information on coastwise shipping is collected by means of the **S.1 Domestic Shipping Report** and the **S.4 Towboat** and **Ferry Operators Shipping Report**; these reporting forms are completed by agents or operators of vessels and forwarded to Statistics Canada for editing, compilation and processing. These shipping reports provide details on the port, the vessel and the cargo transported.

Excluded from the survey universe are (i) cargo vessels under 15 net register tons, (ii) tugs and other vessels under 15 gross register tons (iii) Canadian naval or fishing vessels and (iv) ballast movements for towboat and ferry operators on the West Coast who report on the S.4 report.

International Seaborne Shipping

The Marine International Freight Origin/ Destination Survey provides statistics, in aggregate and in detail, on ship operations, traffic patterns and cargo movements at Canadian ports in international trade.

International vessel traffic and origin and destination commodity statistics are compiled from data collected on the A6 General Declaration and cargo reports supplied to Statistics Canada by Revenue Canada, Customs and Excise. The A6 General Declaration provides such information as name and nationality of vessel, net and gross register tonnage, next/last port of call, and cargo particulars such as type of cargo, tonnage loaded or unloaded, and handling port. The cargo report provides information on the foreign port of loading or unloading, the commodity and whether the cargo was containerized or not.

Enquête sur le transport Maritime - Notes

Cabotage

Le cabotage est le transport maritime de marchandises dans les eaux cotières canadiennes, les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent.

Les renseignements relatifs au cabotage sont recueillis au moyen des formules **S.1 Rapport sur la navigation en eaux intérieures** et **S.4 Exploitants de remorqueurs et de traversiers**: ces formules sont remplies par les agents ou exploitants de navires et transmises à Statistique Canada en vue du contrôle du rassemblement et du traitement des données. Elles contiennent des renseignements sur le port, le navire et la cargaison transportée.

Sont exclus de l'univers de l'enquête: (i) les cargos d'une jauge nette au registre inférieure à 15 tonneaux (ii) les remorques ou autres navires d'une jauge nette au registre inférieure à 15 tonneaux (iii) les navires de la Marine Canadienne et les bateaux de pêche et (iv) les mouvements sur lest pour les exploitants de remorqueurs et de bacs sur la côte ouest, qui remplissent la formule S.4.

Transport maritime international

L'enquête sur l'origine et la destination des marchandises au titre du transport maritime international fournit des statistiques globales et détaillées sur les opérations de navigation, les mouvements de navires et le tonnage des marchandises manutentionnées dans les ports Canadiens au titre du commerce international.

Les statistiques du trafic maritime international et sur l'origine et la destination des marchandises sont établies à partir des données recueillies sur la Déclaration générale A6 et les rapports sur la cargaison que Revenue Canada, Douanes et Accise, envoie à Statistique Canada. La Déclaration générale A6 fournit notamment les renseignements suivants: le nom et la nationalité du navire, la jauge nette et brute au registre, le prochain et le dernier port d'escale, ainsi que des renseignements tels que le genre de marchandises, le nombre de tonnes chargées ou déchargées et le port de manutention. Le rapport sur la cargaison fournit des renseignements sur le port étranger de chargement ou de déchargement et sur la nature de la cargaison et indique, en outre, si celle-ci est conteneurisée ou non.

Excluded from the survey universe are (i) fishing vessels of both Canadian or foreign registry, (ii) maintenance and service vessels such as icebreakers, (iii) research vessels and (iv) other non-commercial vessels such as hospital ships.

It should be noted that since port statistics also include transhipped cargo (i.e. foreign cargo handled at a Canadian port en route to a port in a foreign country by water), loadings and unloadings do not necessarily represent exports and imports, respectively, at a particular port.

Note on Data Quality and Limitations

In considering the results presented in this bulletin, users are advised to note that Domestic and International data are compiled from different sources. Some limitations in comparability or completeness may result from differences in coverage and reporting formats between surveys and over time. Detailed notes on concepts and methods are available on request.

Supplementary Tabulations

A number of supplementary tabulations are also available to meet the needs of more specialized users. Please contact G. Levesque, Marine Transport Unit, Transportation Division (613-990-8698) for additional information.

Trucking

The upcoming issue of **Trucking in Canada** presents 1985 statistics for for-hire and private trucking. The results of annual surveys are provided in detail, and a general overview of the industry reveals some interesting differences between the two trucking sectors:

- the private truck fleet surveyed has twice the number of power units as the for-hire truck fleet surveyed.

Sont exclus de l'univers de l'enquête: (i) les bateaux de pêche immatriculés au Canada ou à l'étranger, (ii) les navires d'entretien et de service comme les brise-glaces, (iii) les navires de recherche et (iv) les autres navires non commerciaux comme les navires hopitaux.

Il convient de noter que puisque les statistiques portuaires comprennent les marchandises transbordées par eau (c.-à-d. la cargaison étrangère manutentionnée à un port canadien en route vers un port étranger), les chargements et les déchargements ne correspondent pas nécessairement aux importations et exportations d'un port en particulier.

Note sur les limites et la qualité des données

En ce qui concerne les statistiques présentées dans ce bulletin, les utilisateurs sont priés de noter que les données sur le cabotage et le transport maritime international proviennent de sources distinctes. Les différences dans les univers d'enquête et dans les rapports peuvent influer sur l'intégralité des données et la comparabilité d'une période à une autre ainsi que d'une enquête à l'autre. Des notes explicatives sur les concepts et méthodes sont disponibles sur demande.

Tableaux additionnels

Des tableaux additionnels sont aussi disponibles pour répondre aux besoins plus spécialisés des utilisateurs. Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec G. Levesque, Sous-section des transports maritimes, division des transports (613-990-8698).

Le camionnage

La prochaine édition de la publication **Le camionnage au Canada**, qui paraîtra bientôt, présentera les statistiques de 1985 s'appliquant aux entreprises de camionnage pour compte d'autrui et à celles pour compte propre. Les résultats des diverses enquêtes menées seront indiqués de façon détaillée, et un aperçu général de ce secteur d'activité permettra de constater certaines différences intéressantes entre les deux types d'entreprises:

- le nombre d'unités motorisées que comptent les parcs de véhicules des entreprises pour compte propre observées est deux fois plus important que celui des entreprises pour compte d'autrui observées;

- of the power units, 88% are straight trucks in the private truck fleet, as compared to 36% for the for-hire fleet.

- broker services account for 20% of operating expenses of for-hire firms, but only 9% of expenses of private carriers.

The publication will also contain a number of special studies covering a wide range of subjects:

- Major Automobile Carriers saw revenues grow more rapidly (31%) than expenses (21.1%) when trends (in constant dollars) are examined for the period 1981 to 1985. Over the same period the number of leased road tractors operated by these firms decreased by 4.5%. This study also examines financial ratios for this industry sector.

- Market shares of the component groups of transportation industries as measured by gross business income for 1984, show that trucking acounted for 49.3% of the $48.1 billion in revenues generated by all modes of transport.

- Estimates for small for-hire trucking companies (unincorporated and earning less than $100,000 in gross business income for 1984), show that this group of carriers earned $1.2 billion. The number of companies in this group declined 19.7% from 32,656 in 1979 to 26,228 in 1984 and gross business income decreased by 7.5% during the same period.

Other study topics included in the **Trucking in Canada - 1985** publication are Bulk Petroleum Carriers, Canada-United States Trade Flows by Mode of Transport, Length of Haul, International Activity of Canadian Domiciled For-Hire Carriers, and For-Hire Trucking 1976-1985. For additional information, please contact R. Forcier (613-991-2528).

- les camions représentent 88% des unités motorisées que comptent les parcs de véhicules des entreprises pour compte propre tandis que cette proportion s'élève à 36% pour les entreprises pour compte d'autrui;

- la rémunération versée aux chauffeurs contractants constitue 20% des dépenses d'exploitation des entreprises pour compte d'autrui tandis que cette proportion s'établit seulement à 9% pour les entreprises pour compte propre.

La publication renfermera également un certain nombre d'études spéciales portant sur un éventail de sujets:

- Un examen des tendances observées entre 1981 et 1985 permet de constater que, en dollars constants, les recettes des principaux transporteurs de véhicules automobiles ont progressé plus rapidement (31%) que leurs dépenses (21.2%). Pendant la même période, le nombre de tracteurs routiers loués qu'ont exploités ces entreprises a augmenté de 4.5%. L'étude porte également sur les ratios financiers relevés pour cette branche d'activité.

- Selon la part du marché détenue par les diverses composantes du secteur du transport, laquelle est calculée d'après le revenu brut tiré d'une entreprise en 1984, les recettes affichées pour le camionnage ont représenté 49.3% des $48.1 milliards enregistrés pour l'ensemble des modes de transport.

- Selon les estimations établies pour les petits transporteurs pour compte d'autrui (entreprises non constituées en société dont le revenu brut tiré d'une entreprise en 1984 a été inférieur à $100,000), ceux-ci ont encaissé $1.2 millions. Passant de 32,656 en 1979 à 26,228 en 1984, le nombre d'entreprises dans ce groupe a donc diminué de 19.7% tandis que, pendant la même période, le revenu brut qu'ils ont touché a régressé de 7.5%.

Parmi les autres sujets étudiés qui sont présentés dans Le **camionnage au Canada, 1985**, il y a: les transporteurs de produits pétroliers en vrac, les flux commerciaux entre le Canada et les États-Unis selon le mode de transport, la longueur du trajet, l'activité internationale des entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada et le camionnage pour compte d'autrui entre 1976 et 1985. Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec R. Forcier (613-991-2528).

Rail

Figure 16 presents monthly actual and seasonally adjusted rail revenue freight tonnes loaded in Canada for the period January 1981 to December 1986 inclusive. The following observations pertain to the data presented:

- based on the actual tonnage data, peaks of activity generally occur in May and October and with low periods in August, December and January.
- the low tonnage in August is the result of a decrease in wheat and other grains loaded at this time of the year.
- the lowest actual tonnage is usually recorded in December-January, which is consistent with the decreased activity of other industries at this time of year. It is interesting to note that the highest seasonally adjusted tonnages for 1985 and 1986 occur in the month of December.
- the actual and seasonally adjusted numbers track each other very closely during the third quarter of each year in the study period.

Transport Ferroviaire

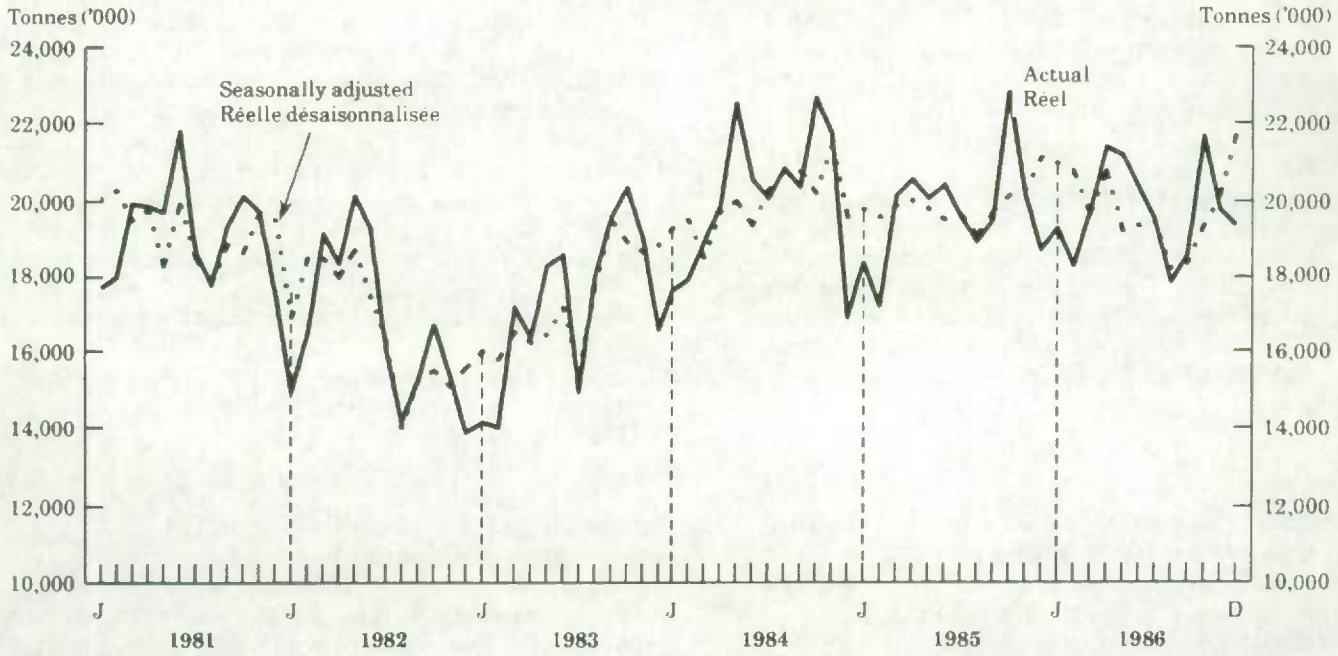
La figure 16 présente le volume mensuel, réel et désaisonnalisé, de marchandises payantes chargées au Canada de janvier 1981 à décembre 1986 inclusivement. Les observations suivantes se rapportent aux données publiées:

- selon les données sur le nombre réel de tonnes transportées, l'activité atteint en général un sommet aux mois de mai et d'octobre et un creux aux mois d'août, de décembre et de janvier.
- le nombre peu élevé de tonnes transportées au mois d'août est attribuable à la baisse des chargements de blé et d'autres céréales à cette époque de l'année.
- le plus faible volume réel est généralement enregistré aux mois de décembre et de janvier, ce qui correspond à la baisse de l'activité d'autres branches à cette période de l'année. Il est intéressant de noter que, en 1985 et en 1986, le plus fort volume désaisonnalisé a été enregistré au mois de décembre.
- au cours du troisième trimestre de chaque année visée par l'étude, les nombres réels et désaisonnalisés étaient très rapprochés.

Figure 16

Rail Revenue Freight Tonnes Loaded, 1981-1986, Actual and Seasonally Adjusted

Transport ferroviaire, volume de marchandises payantes chargées, 1981-1986, réelle désaisonnalisée



For further information on the survey, please refer to Catalogue 52-001, monthly *Railway Carloadings*, or contact the Rail Transport Unit at (613) 990-8700.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur l'enquête, veuillez consulter la publication mensuelle *Chargements ferroviaires* (nº 52-001 au catalogue) ou communiquer avec la Sous-section du transport ferroviaire au numéro (613) 990-8700.

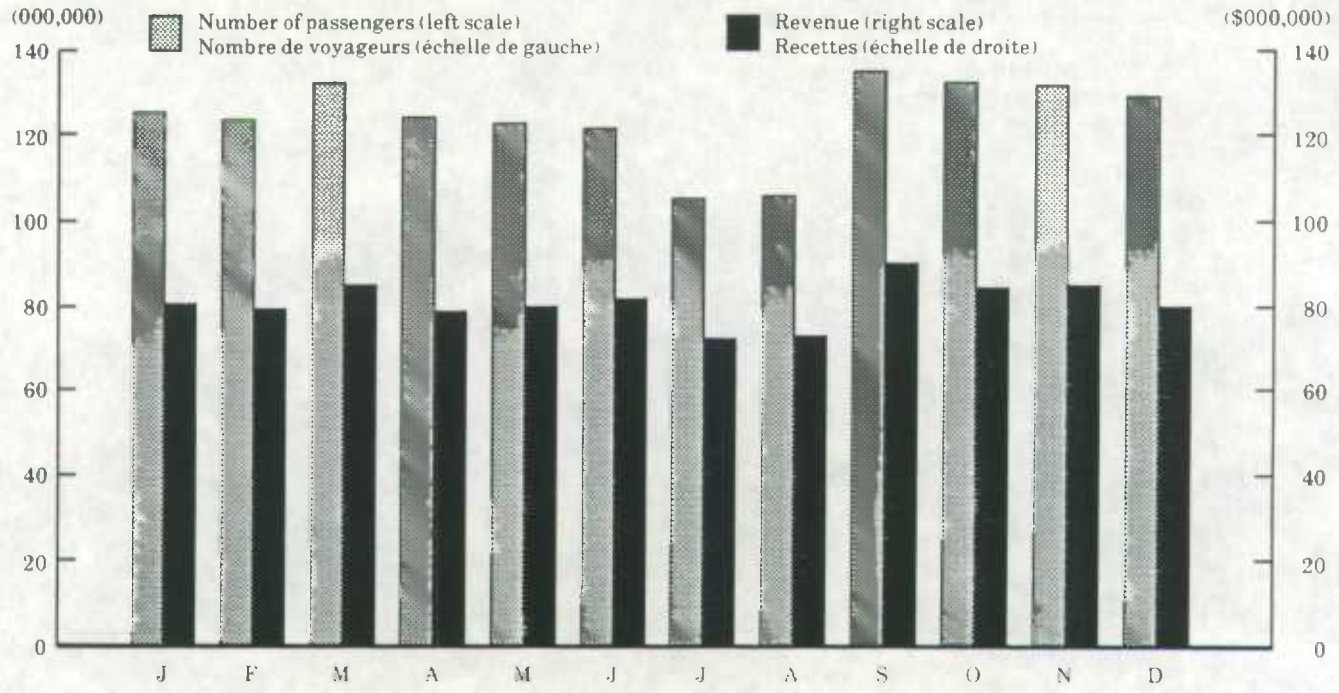
Urban Transit

Figure 17 presents revenues earned and passengers carried for class 1 and 2 Urban bus carriers for 1986. The revenues ranged from a low of $72.9 million in July 1986 to a high of $90.3 million in the month of September 1986. The dramatic drop in both revenues and passengers during the summer months can be partially attributed to seasonal factors such as vacations, the use of alternate modes of transportation, and the cessation of the academic school year.

Transport Urbain

La figure 17 présente les recettes gagnées et le nombre de voyageurs transportés par les entreprises d'autobus urbains des catégories 1 et 2. Les recettes sont comprises entre un minimum de $72.9 millions en juillet 1986 et un sommet de $90.3 millions en septembre 1986. La chute spectaculaire des recettes et du nombre de voyageurs peut s'expliquer en partie par des facteurs saisonniers tels que les vacances, l'utilisation d'autres moyens de transport et la fin de l'année scolaire et universitaire.

Figure 17
Urban Transit, Revenues Earned and Passengers Carried, 1986
Transport urbain, recettes et voyageurs transportés, 1986



For additional information, please contact R. Forcier (613-991-2528).

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec R. Forcier (613-991-2528).

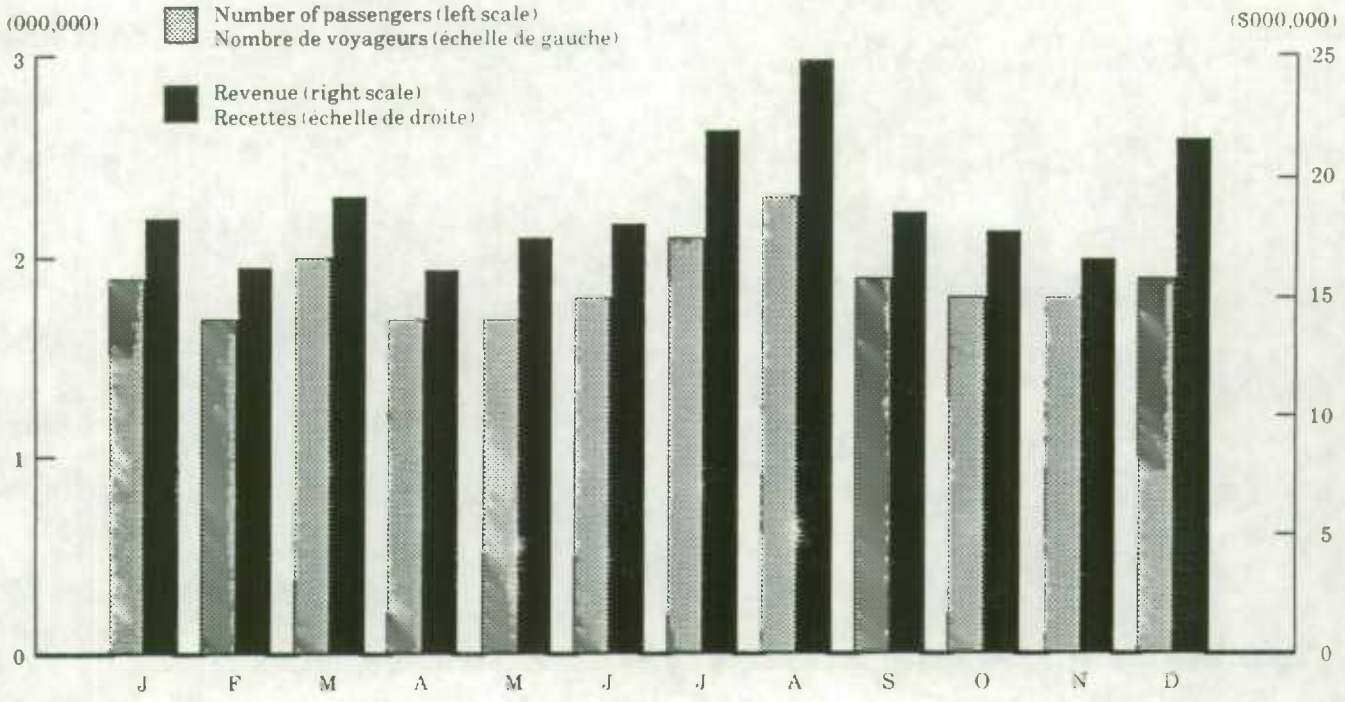
Intercity Passenger Bus

Figure 18 shows the number of fare passengers carried and the intercity revenues earned for class 1 and 2 Intercity passenger bus carriers for 1986. During the third quarter of 1986 there was a definite increase in the usage of intercity bus travel. A peak of 2,278,435 fare passengers were carried in August of 1986.

Transport interurbain des voyageurs

La figure 18 présente le nombre de voyageurs payants transportés et les recettes des entreprise de transport de voyageurs interurbains des catégories 1 et 2 en 1986. Au troisième trimestre de l'année, il y a eu une augmentation indiscutable de l'activité. En août 1986, 2,278,435 voyageurs payants ont été transportés.

Figure 18
Intercity Passenger Bus, Revenues Earned and Passengers Carried, 1986
Transport interurbain de voyageurs, recettes et voyageurs transportés, 1986



For additional information, please contact R. Forcier (613-991-2528).

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec R. Forcier (613-991-2528).

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA
1010528031