

## Service Bulletin

Surface and Marine

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

**Transports** terrestre et maritim

Division des transports

**Transportation Division** 

**Transport** 

Vol. 3, No. 1

Vol. 3, nº 1

The Surface and Marine Transport Service Bulletin satisfies users needs by fulfilling several functions. Service bulletins are used to provide timely release of preliminary estimates, to provide intermodal comparisons and analytical studies on a wide range of transportation issues.

Upcoming releases will include:

- 1. An intermodal comparison of employment, as well as advance data from the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey and the Rail Freight Traffic Survey.
- 2. A release of Highway Finance and Length
- 3. A release featuring tonnage by mode of transportation.
- 4. A release of the results of the Private Trucking Survey.
- 5. A series of releases on the seasonality of commodity movements in the for-hire trucking industry.

Le bulletin de service Transports terrestre et maritime répond aux besoins des utilisateurs de plusieurs façons. Les bulletins de service servent à diffuser à temps les estimations provisoires, à établir des comparaisons entre les divers movens de transports et à analyser une vaste gamme de questions liées au transport.

Vous verrez dans les prochains numéros:

- 1. Une comparaison de l'emploi dans les divers moyens de transports ainsi que des données provisoires tirées de l'enquête sur les entreprises de camionnage et de déménagement et de l'enquête sur le transport ferroviaire de marchandises:
- 2. Des données sur le financement et la longueur des routes:
- Des données sur le nombre de tonnes transportées selon le moyen de transport;
- Les résultats de l'enquête sur le camionnage pour compte propre; et
- Une série de données sur la saisonnalité des mouvements de marchandises dans le secteur du transport pour compte d'autrui.

January 1987 5-3509-576

Janvier 1987 5-3509-576

#### AN OVERVIEW OF HISTORICAL TRUCKING DATA AND ITS COMPARISON TO RAILWAY FREIGHT TRANSPORTATION, 1975-1984

#### Introduction

Data presented in this Service Bulletin are produced from the Surveys of Motor Carriers Freight and Household Goods Movers and Railway Transport in Canada, 1975-1984.

The Motor Carriers Freight Survey (including household goods movers) is a census of Canadian-domiciled motor carriers of freight which in the year preceding the reference year earned total gross operating revenues of \$100,000 and over.

The Railway Transport Survey is a census of all rail companies providing service in Canada. There were 31 rail carriers in 1984. Nearly half of this number are United States subsidiary lines operating between the two countries.

Since the two modes of transportation are major competitors in the field of freight transportation, a comparison has been undertaken to show the trend from 1975 to 1984. This is followed by a detailed analysis of the trucking industry by revenue class.

The Classes of Motor Carriers are defined as follows:

- Class 1: Establishments which earned gross annual operating revenues of \$2 million or more during the previous year.
- Class 2: Establishments which earned gross annual operating revenues from \$500,000 to \$1,999,999 during the previous year.
- Class 3: Establishments which earned gross annual operating revenues from \$100,000 to \$499,999 during the previous year.

Details on objectives, statistical framework, data quality, limitations and survey methodology can be obtained from Catalogues 53-222, 52-208 (Prior to 1982) and 52-215 (1983 onwards).

For further information and requests for special tabulations and analysis, please contact the Surface Transport Unit, Transportation Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, Telephone: (613) 990-8700.

#### APERÇU DES DONNÉES HISTORIQUES SUR LE CAMIONNAGE ET COMPARAI-SON AVEC LE TRANSPORT FERROVI-AIRE DE MARCHANDISES, 1975-1984

#### Introduction

Les données présentées dans le présent bulletin sont tirées des enquêtes sur les entreprises de camionnage et de déménagement et des enquêtes sur le transport ferroviaire au Canada, réalisées de 1975 à 1984.

L'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (y compris les entrepreneurs en déménagement) est un recensement des camionneurs domiciliés au Canada qui, au cours de l'année précédant l'année de référence, ont touché des recettes d'exploitation totales brutes de \$100,000 ou plus.

L'enquête sur le transport ferroviaire est un recensement des entreprises assurant le transport ferroviaire au Canada, qui étaient du nombre de 31 en 1984. Près de la moitié d'entre elles sont des filiales d'entreprises américaines exploitant un service entre les deux pays.

Comme ces deux moyens de transport se livrent une vive concurrence dans le secteur du transport des marchandises, la comparaison des statistiques permettra de dégager les tendances de 1975 à 1984. Cette comparaison sera suivie d'une analyse détaillée du secteur du camionnage, selon les catégories de transporteurs définies en fonction des recettes.

Les transporteurs routiers sont divisés en trois catégories comme suit:

- Catégorie 1: Entreprises dont les recettes d'exploitation brutes s'établissaient à \$2 millions ou plus l'année précédente;
- Catégorie 2: Entreprises dont les recettes d'exploitation brutes s'établissaient entre \$500,000 et \$1,999,999 l'année précédente;
- Catégorie 3: Entreprises dont les recettes d'exploitaton brutes s'établissaient entre \$100,000 et \$499,999 l'année précédente.

Pour de plus amples renseignements sur les objectifs, le cadre statistique, la qualité des données, les limites et la méthodologie des enquêtes, prière de consulter les publications nº 53-222, 52-208 (avant 1982) et 52-215 (depuis 1983) au catalogue.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires ou demander des totalisations et des analyses spéciales, veuillez communiquer avec la Sous-section des transports de surface, Division des transports, Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, numéro de téléphone: (613) 990-8700.

### FREIGHT TRANSPORT REVENUES: RAIL AND FOR-HIRE TRUCKS

Table 1 shows that for-hire motor carriers of freight generate more revenues than railways from the transportation of freight. The gap is somewhat wider than portrayed as the railway statistics include all railways operating in Canada whereas the trucking statistics do not reflect the entire for-hire trucking industry. According to estimates obtained from administrative records through the Tax Record Access Sub-division, Business Register Division of Statistics Canada, the small for-hire motor carriers of freight not included in Table 1 generated revenues of approximately \$1.2 billion in 1984. In addition, specialized carriers such as couriers, freight forwarders and armoured carriers are also not included in the trucking data. Total operating revenue is estimated to be \$1.7 billion.

Graph 1 shows that initially during the study period the growth of the two industries was the same, however from 1977 to 1981 growth in the For-hire Trucking Industry was much higher than Railway Freight Transport. The recession showed its effect on both modes in 1982, but rail transport was able to recover much faster with the result that the 1984 revenues of both modes are roughly 2.7 times those in 1975. It follows therefore that the two modes are holding on to their relative markets.

### ANALYSIS OF THE TRUCKING INDUSTRY

#### Operating Revenues and Expenses:

Tables 2, 3 and 4 show the operating revenues and expenses of Class 1, 2 and 3 respectively for the years 1975 to 1984.

The number of Class 1 carriers increased from 188 in 1975 to 466 in 1984.

The operating ratio, the proportion of operating revenues used up by operating expenses deteriorated from 1975 to 1980 and started to improve hence forth except the year 1982 when the economy was in a recession and the operating ratio reached a high of .990 (Graph 2).

#### RECETTES TIRÉES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES: CHEMINS DE FER ET CAMIONNEURS POUR COMPTE D'AUTRUI

Comme le montre le tableau 1, les camionneurs pour compte d'autrui ont tiré du transport de marchandises plus de recettes que les entreprises de chemins de fer. L'écart est un peu plus grand que ne l'indiquent les chiffres puisque les statistiques sur les chemins de fer englobent toutes les entreprises assurant le transport ferroviaire au Canada, tandis que les statistiques sur les camionneurs ne visent pas l'ensemble des camionneurs pour compte d'autrui. Selon les estimations établies à partir des documents administratifs obtenus de la Sousdivision de l'accès aux documents fiscaux. Division du registre des entreprises, Statistique Canada, les petits camionneurs pour compte d'autrui non compris dans le tableau 1 ont enregistré des recettes d'environ \$1.2 milliard en 1984. De plus, les transporteurs spécialisés, comme les services de messagerie, les transitaires et les services de fourgons blindés, sont aussi exclus des données sur le camionnage. On estime que leurs recettes d'exploitation totales sont de \$1.7 milliard.

Le graphique 1 indique que, au début de la période visée, les deux secteurs d'activité progressaient au même rythme. Toutefois, de 1977 à 1981, le secteur du camionnage pour compte d'autrui s'est beaucoup plus développé que celui du transport ferroviaire. En 1982, la récession a frappé les deux moyens de transports, mais les chemins de fer ont pu s'en rétablir beaucoup plus rapidement de sorte que les recettes enregistrées en 1984 par les deux secteurs sont à peu près 2.7 fois supérieures à celles de 1975. On peut donc conclure que ces deux moyens de transport conservent leur marché respectif.

#### ANALYSE DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

#### Recettes et dépenses d'exploitation:

Les tableaux 2, 3 et 4 présentent les recettes et les dépenses d'exploitation des camionneurs des catégories 1, 2 et 3 respectivement pour les années 1975 à 1984.

Le nombre de transporteurs de la catégorie 1 a augmenté, passant de 188 en 1975 à 466 en 1984.

Le ratio d'exploitation, c'est-à-dire la proportion des recettes d'exploitation consacrées aux dépenses d'exploitation, a régressé de 1975 à 1980, mais a augmenté depuis, sauf en 1982 pendant la période de récession où le ratio d'exploitation a atteint un sommet, soit .990 (graphique 2).

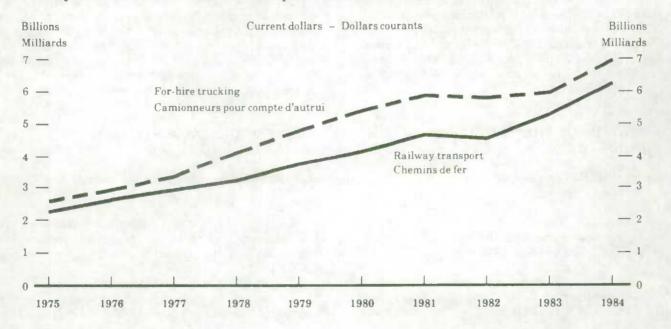
TABLE 1. Rail and For-hire Trucking Freight Transport Revenues, 1975-1984

TABLEAU 1. Recettes des chemins de fer et des camionneurs pour compte d'autrui tirées du transport des marchandises, 1975-1984

|   | 1975      | 1976             | 1977                   | 1978                  | 1979      |
|---|-----------|------------------|------------------------|-----------------------|-----------|
| A E STA   |           | Thousands of cur | rent dollars – en mill | iers de dollars coura | nts       |
| Railway - Chemins de fer                                | 2,263,157 | 2,629,966        | 2,935,257              | 3,208,066             | 3,721,549 |
| For-hire trucking - Camionneurs<br>pour compte d'autrui | 2,611,187 | 2,920,769        | 3,349,558              | 4,122,955             | 4,793,530 |
|   | 1980      | 1981             | 1982                   | 1983                  | 1984      |
| Railway – Chemins de fer                                | 4,134,074 | 4,635,218        | 4,514,568              | 5,286,664             | 6,225,670 |
| For-hire trucking - Camionneurs<br>pour compte d'autrui | 5,389,041 | 5,870,755        | 5,783,127              | 5,945,641             | 6,959,451 |
|   |           |                  |                        |                       |           |

GRAPH 1. Freight Transport Revenues, 1975-1984

GRAPHIQUE 1. Recettes tirées du transport des marchandises, 1975-1984



The number of Class 2 carriers increased from 589 in 1975 to 1,128 in 1984. Contrary to the Class 1 carriers, the operating ratio of Class 2 carriers improved from 1975 to 1979 and deteriorated for the next two years before showing an improve-ment again (Graph 2).

The number of Class 3 carriers operating increased from 2,036 in 1975 to 3,335 in 1980. From 1980 to 1984 the number decreased and increased in alternate years. Class 3 carriers do not show any particular trend in their operating ratio between 1975 to 1981. However, from 1981 to 1984 there has been an improvement in the ratio (Graph 2).

The profit margin measured in terms of net operating profit per revenue dollar is highest for Class 3 carriers and lowest for Class 1 carriers. This observation is somewhat misleading as some costs which are part of administrative expenses of Class 1 carriers are reflected in the net operating revenue like salaries of managers, partners, etc. of Class 3 carriers.

Le nombre de camionneurs de la catégorie 2 a augmenté, passant de 589 en 1975 à 1,128 en 1984. Contrairement aux transporteurs de la catégorie 1, le ratio d'exploitation des transporteurs de la catégorie 2 s'est accru de 1975 à 1979 et a baissé au cours des deux années suivantes avant de s'accroître à nouveau (graphique 2).

Le nombre de transporteurs de la catégorie 3 a crû, passant de 2,036 en 1975 à 3,335 en 1980. De 1980 à 1984, le nombre augmentait et diminuait d'une année à l'autre. De 1975 à 1981, aucune tendance particulière ne s'est dégagée du ratio d'exploitation des transporteurs de la catégorie 3. Toutefois, de 1981 à 1984, le ratio a progressé (graphique 2).

Les transporteurs de la catégorie 3 possèdent la marge de profit la plus élevée, et les camionneurs de catégorie 1, la marge de profit la plus faible, calculée selon le profit d'exploitation net pour chaque dollar de recette. Cette observation est quelque peu trompeuse puisque certains coûts, qui font partie des dépenses administratives des transporteurs de la catégorie 1 (comme le traitement des administrateurs, des partenaires, etc.), sont inclus dans les recettes d'exploitation nettes des camionneurs de la catégorie 3.

TABLE 2. For-hire Trucking: Operating Revenues and Expenses, Class 1, 1975-1984

TABLEAU 2. Camionnage pour compte d'autrui: recettes et dépenses d'exploitation, transporteurs de la catégorie 1, 1975-1984

|  |         | 1975          | 1976          | 1977          | 1978          | 1979          |
|--|---------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Establishments reporting -   |         |               |               |               |               |               |
| Entreprises déclarantes  | No Nbre | 188           | 205           | 232           | 287           | 334           |
| Total operating revenues –<br>Recettes d'exploitation totales                                | \$      | 1,548,061,392 | 1,796,051,983 | 2,094,603,465 | 2,657,606,129 | 3,164,275,695 |
| Total freight transportation<br>revenues – Recettes totales du<br>transport des marchandises | \$      | 1,511,736,316 | 1,743,588,850 | 2,034,221,249 | 2,580,226,511 | 3,072,239,380 |
| Other revenues - Autres recettes   | \$      | 36,325,076    | 52,463,133    | 60,382,216    | 77,339,618    | 92,036,315    |
| Total operating expenses –<br>Dépenses d'exploitation totales                                | \$      | 1,479,759,000 | 1,728,706,710 | 2,018,635,703 | 2,572,980,553 | 3,062,710,305 |
| Net operating revenues –<br>Recettes d'exploitation nettes                                   | \$      | 68,302,392    | 67,345,273    | 75,967,762    | 84,625,576    | 101,565,390   |
| Operating ratio - Ratio<br>d'exploitation  |         | 0.956         | 0.962         | 0.964         | 0.968         | 0.968         |
| Profit margin - Marge de profit  | %       | 4.4           | 3.7           | 3.6           | 3.2           | 3.2           |
|  |         | 1980          | 1981          | 1982          | 1983          | 1984          |
| Establishments reporting –<br>Entreprises déclarantes  | No Nbre | 396           | 439           | 447           | 446           | 466           |
| Fotal operating revenues –<br>Recettes d'exploitation totales                                | \$      | 3,630,458,030 | 4,122,993,643 | 4,003,435,184 | 4,211,713,867 | 4,949,095,122 |
| Total freight transportation<br>revenues – Recettes totales du<br>transport des marchandises | \$      | 3,516,936,791 | 4,004,547,564 | 3,911,942,645 | 4,125,791,737 | 4,850,821,296 |
| Other revenues - Autres recettes   | \$      | 113,521,239   | 118,446,079   | 91,492,539    | 85,922,130    | 98,273,826    |
| Total operating expenses –<br>Dépenses d'exploitation totales                                | \$      | 3,564,686,840 | 4,020,006,167 | 3,961,830,139 | 4,091,470,367 | 4,766,196,862 |
| Net operating revenues –<br>Recettes d'exploitation nettes                                   | \$      | 65,771,190    | 102,987,476   | 41,605,045    | 120,243,500   | 182,898,260   |
| Operating ratio – Ratio<br>d'exploitation  |         | 0.982         | 0.975         | 0.990         | 0.971         | 0.963         |
|  |         |               |               |               |               |               |

TABLE 3. For-hire Trucking: Operating Revenues and Expenses, Class 2, 1975-1984

TABLE 3. Camiennage neur compte d'autruit recettes et dépenses d'exploitation.

TABLEAU 3. Camionnage pour compte d'autrui: recettes et dépenses d'exploitation, transporteurs de la catégorie 2, 1975-1984

|  |         | 1975          | 1976          | 1977          | 1978          | 1979         |
|--|---------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| Establishments reporting –   |         |               |               |               |               |              |
| Entreprises déclarantes  | No Nbre | 589           | 622           | 708           | 760           | 87           |
| Total operating revenues –<br>Recettes d'exploitation totales                                | \$      | 632,743,979   | 702,382,550   | 783,511,934   | 842,291,983   | 994,522,20   |
| Total freight transportation<br>revenues - Recettes totales du<br>transport des marchandises | \$      | 589,105,986   | 666,038,314   | 743,118,948   | 802,003,569   | 953,138,60   |
| Other revenues - Autres recettes   | \$      | 43,637,993    | 36,344,236    | 40,392,986    | 40,288,414    | 41,383,60    |
| Total operating expenses –<br>Dépenses d'exploitation totales                                | \$      | 609,634,476   | 672,055,644   | 748,023,751   | 803,521,616   | 944,015,92   |
| Net operating revenues –<br>Recettes d'exploitation nettes                                   | \$      | 23,109,503    | 30,326,906    | 35,488,183    | 38,770,367    | 50,506,29    |
| Operating ratio - Ratio<br>d'exploitation  |         | 0.963         | 0.957         | 0.955         | 0.954         | 0.94         |
| Profit margin - Marge de profit  | %       | 3.7           | 4.3           | 4.5           | 4.6           | 5.           |
|  |         | 1980          | 1981          | 1982          | 1983          | 1984         |
| Establishments reporting –<br>Entreprises déclarantes  | No Nbre | 991           | 1,057         | 1,123         | 1,139         | 1,128        |
| Total operating revenues –<br>Recettes d'exploitation totales                                | \$      | 1,071,292,934 | 1,127,399,859 | 1,119,225,448 | 1,177,594,859 | 1,271,020,75 |
| Total freight transportation<br>revenues – Recettes totales du<br>transport des marchandises | \$      | 1,027,904,474 | 1,083,096,592 | 1,077,573,642 | 1,131,751,454 | 1,224,883,45 |
| Other revenues - Autres recettes   | \$      | 43,388,460    | 44,303,267    | 41,651,806    | 45,843,405    | 46,137,30    |
| otal operating expenses –<br>Dépenses d'exploitation totales                                 | \$      | 1,020,667,416 | 1,083,443,042 | 1,074,559,890 | 1,122,910,342 | 1,205,563,81 |
| Net operating revenues –<br>Recettes d'exploitation nettes                                   | \$      | 50,625,518    | 43,956,817    | 44,665,558    | 54,684,517    | 65,456,94    |
| Operating ratio - Ratio  |         | 0.953         | 0.961         | 0.960         | 0.954         | 0.94         |
| d'exploitation   |         | 0.500         | 0.001         | 0.000         | 0.00 %        | 0.0 %        |

TABLE 4. For-hire Trucking: Operating Revenues and Expenses, Class 3, 1975-1984

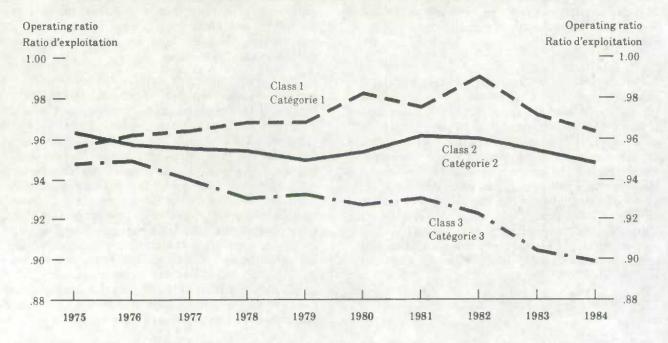
TABLEAU 4. Camionnage nour compte d'autrui: recettes et dépenses d'exploitation.

TABLEAU 4. Camionnage pour compte d'autrui: recettes et dépenses d'exploitation, transporteurs de la catégorie 3, 1975-1984

|  |            | 1975        | 1976        | 1977        | 1978        | 1979        |
|--|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Establishments reporting –   |            |             |             |             | 1100        |             |
| Entreprises déclarantes  | No Nbre    | 2,036       | 1,931       | 2,253       | 2,912       | 3,070       |
| Total operating revenues –<br>Recettes d'exploitation totales                                | \$         | 523,577,829 | 524,845,954 | 584,922,443 | 758,218,753 | 782,752,289 |
| Total freight transportation<br>revenues - Recettes totales du<br>transport des marchandises | \$         | 510,348,060 | 511,142,108 | 572,217,313 | 740,684,733 | 768,152,50  |
| Other revenues - Autres recettes   | \$         | 13,229,769  | 13,703,846  | 12,705,130  | 17,534,020  | 14,599,78   |
| Total operating expenses –<br>Dépenses d'exploitation totales                                | \$         | 496,234,178 | 498,318,916 | 549,877,761 | 705,294,139 | 729,159,796 |
| Net operating revenues –<br>Recettes d'exploitation nettes                                   | \$         | 27,343,651  | 26,527,038  | 35,044,682  | 52,924,614  | 53,592,493  |
| Operating ratio - Ratio<br>d'exploitation  |            | 0.948       | 0.949       | 0.940       | 0.930       | 0.932       |
| Profit margin - Marge de profit  | %          | 5.2         | 5.1         | 6.0         | 7.0         | 6.8         |
|  |            | 1980        | 1981        | 1982        | 1983        | 1984        |
| Establishments reporting –<br>Entreprises déclarantes  | No. – Nbre | 3,335       | 3,045       | 3,377       | 2,998       | 3,627       |
| Total operating revenues –<br>Recettes d'exploitation totales                                | \$         | 859,177,133 | 796,437,821 | 806,225,074 | 698,432,561 | 894,504,078 |
| Total freight transportation<br>revenues – Recettes totales du<br>transport des marchandises | \$         | 844,199,725 | 783,111,082 | 793,611,160 | 688,098,275 | 883,746,387 |
| Other revenues - Autres recettes   | \$         | 14,977,408  | 13,326,739  | 12,613,914  | 10,334,286  | 10,757,691  |
| otal operating expenses –<br>Dépenses d'exploitation totales                                 | \$         | 796,431,099 | 740,541,114 | 743,659,222 | 631,383,195 | 803,982,277 |
| Net operating revenues –<br>Recettes d'exploitation nettes                                   | \$         | 62,746,034  | 55,896,707  | 62,565,852  | 67,049,366  | 90,521,801  |
| Operating ratio – Ratio<br>d'exploitation  |            | 0.927       | 0.930       | 0.922       | 0.904       | 0.899       |
|  |            | 7.3         | 7.0         | 7.8         | 9.6         | 10.1        |

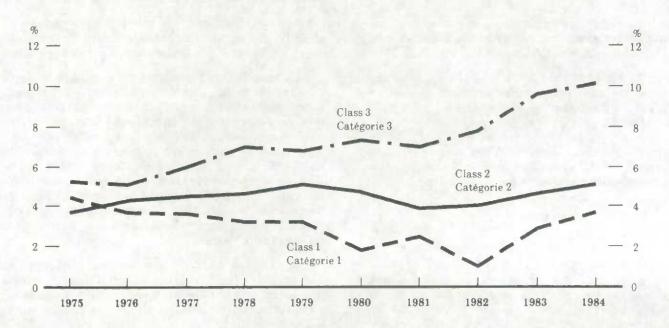
GRAPH 2. FOR-HIRE TRUCKING: OPERATING RATIO, 1975-1984

GRAPHIQUE 2. CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI: RATIO D'EXPLOITATION, 1975-1984



GRAPH 3. FOR-HIRE TRUCKING: PROFIT MARGIN, 1975-1984

GRAPHIQUE 3. CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI: MARGE DE PROFIT, 1975-1984



#### Selective Expense Items

Selected expense items have been calculated as a proportion of total operating expenses and shown for the three classes in graphs 4, 5, and 6 in order to portray the trend over the years and the relative expenditure of the different revenue classes.

A major proportion of total operating expenses consists of salaries and wages. This proportion is highest for Class 1 carriers and lowest for Class 3 carriers. It should be noted that salaries and wages of working owners and partners mostly Class 3 carriers are not included, but reflected in the net operating revenues. However this proportion has been declining for all Class of carriers in the last few years except for Class 3 between 1983 and 1984. (Graph 4) This decline is partially explained by the increasing use of brokers who are not considered as employees and not paid salaries and wages as such.

For the first five years of the study period, Class 2 carriers spent proportionately more on the purchase of broker services than Class 1 carriers. From 1980 to 1984 Class 1 carriers increased their use of broker operators. (Graph 5) Class 3 carriers spent between 6.7% to 11.0% of their operating expenses during 1975 to 1984 on the purchase of such services.

Purchased transportation expenses (excluding broker expenses) seem to have declined over the years as shown in Graph 6.

The highest proportion of their operating expenses was spent on the purchase of fuel by Class 3 followed by Class 2 and Class 1. (Graph 7) It should be noted that the fuel used by broker operators is not included here. As shown in Graph 5, Class 1 and 2 carriers make extensive use of broker operators and explains the low proportion of operating expenses spent on fuel.

The amount spent on fuel increased between 1978 and 1983 for all classes and has declined somewhat for 1984 in view of the falling World oil prices.

#### Certaines dépenses

Certaines dépenses ont été calculées en proportion des dépenses d'exploitation totales et sont ventilées, aux graphiques 4, 5 et 6, selon les trois catégories afin d'illustrer la tendance qui se dégage au fil des ans ainsi que les dépenses relatives des entreprises classées dans les diverses catégories définies selon les recettes.

Les traitements et salaires représentent une grande proportion des dépenses d'exploitation totales. Les transporteurs de la catégorie 1 affichent la proportion la plus élevée, et les camionneurs de la catégorie 3, la plus faible. Il faut noter que les traitements et salaires des propriétaires et des partenaires actifs, pour la plupart des transporteurs de la catégorie 3, ne sont pas inclus mais paraissent dans les recettes d'exploitation nettes. Toutefois, depuis les dernières années, cette proportion fléchit dans l'ensemble des transporteurs, sauf en 1983 et en 1984 pour les camionneurs de la catégorie 3 (graphique 4). Cette baisse est partiellement attribuable à l'utilisation accrue des services de chauffeurs contracteurs qui ne sont pas considérés comme des employés et ne recoivent pas de traitements ou de salaires comme tel.

Au cours des cinq premières années de la période visée, les camionneurs de la catégorie 2 ont proportionnellement retenu davantage les services des chauffeurs contracteurs que ne l'ont fait les transporteurs de la catégorie 1. De 1980 à 1984, les transporteurs de la catégorie 1 ont eu moins recours à ces services (graphique 5). De 1975 à 1984, les camion-neurs de la catégorie 3 ont consacré entre 6.7% et 11.0% de leurs dépenses d'exploitation à l'achat des services de chauffeurs contracteurs.

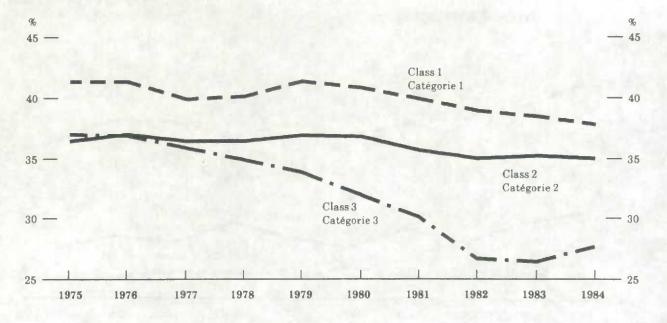
Comme l'indique le graphique 6, les dépenses au chapitre des services de transport achetés (excluant les chauffeurs contracteurs) semblent avoir régressé.

Ce sont les transporteurs de la catégorie 3 qui ont consacré la plus forte proportion de leurs dépenses d'exploitation à l'achat de carburant, suivis des camionneurs de la catégorie 2, puis des entreprises de la catégorie 1 (graphique 7). Il faut noter que les chiffres ne tiennent pas compte du carburant utilisé par les chauffeurs contracteurs. Comme le montrait le graphique 5, les transporteurs des catégories 1 et 2 utilisent beaucoup les services de chauffeurs contracteurs, ce qui explique la faible proportion de leurs dépenses d'exploitation réservées à l'achat de carburant.

De 1978 à 1983, la somme que consacraient l'ensemble des camionneurs à l'achat de carburant a augmenté, mais a ensuite quelque peu diminué en 1984 en raison de la baisse du prix du pétrole sur le marché mondial.

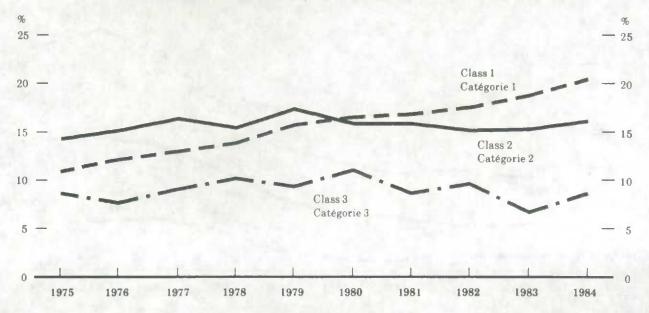
## GRAPH 4. FOR-HIRE TRUCKING: TOTAL SALARIES AND WAGES, PER CENT OF TOTAL OPERATING EXPENSES, 1975-1984

### GRAPHIQUE 4. CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI: TRAITEMENTS ET SALAIRES EN POURCENTAGE DES DÉPENSES D'EXPLOITATION TOTALES, 1975-1984



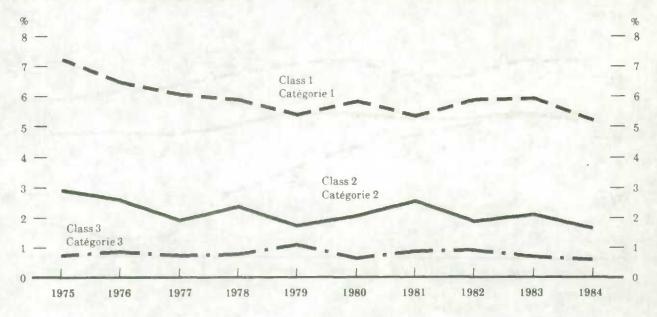
## GRAPH 5. FOR-HIRE TRUCKING: PAYMENTS TO BROKER OPERATORS, PER CENT OF TOTAL OPERATING EXPENSES, 1975-1984

GRAPHIQUE 5. CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI: PAIEMENTS VERSÉS AUX CHAUFFEURS CONTRACTEURS EN POURCENTAGE DES DÉPENSES D'EXPLOITATION TOTALES, 1975-1984



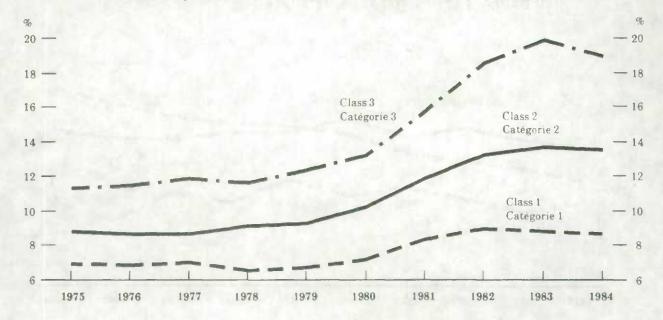
GRAPH 6. FOR-HIRE TRUCKING: PURCHASED TRANSPORTATION, EXCLUDING BROKER OPERATIONS, PER CENT OF TOTAL OPERATING EXPENSES, 1975-1984

GRAPHIQUE 6. CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI: FRAIS DES SERVICES DE TRANSPORT ACHETÉS, SAUF LES SERVICES DES CHAUFFEURS CONTRACTEURS, EN POURCENTAGE DES DÉPENSES D'EXPLOITATION TOTALES, 1975-1984



GRAPH 7. FOR-HIRE TRUCKING: TOTAL FUEL, PER CENT OF TOTAL OPERATING EXPENSES, 1975-1984

GRAPHIQUE 7. CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI: FRAIS DE CARBURANT CONSOMMÉ EN POURCENTAGE DES DÉPENSES D'EXPLOITATION TOTALES, 1975-1984



#### **Employees and Equipment**

Tables 5, 6 and 7 show the number of employees, equipment operated and average wage for the three classes. Broker operators though working in the for-hire trucking industry are not considered employees hence their number and the equipment they operate are not reflected in these tables.

A major portion of the employees were hired by Class 1 carriers. This number increased 36% from 1975 to 1980 declining for the next three years before showing an increase in 1984.

The number employed by Class 2 and 3 carriers fluctuated from year to year during the study period. However there was an overall decline of 6.9% in employment by Class 2 carriers and 23.5% by Class 3 carriers.

#### Personnel et équipement

Les tableaux 5, 6 et 7 indiquent le nombre d'employés et de véhicules exploités ainsi que le traitement moyen pour les trois catégories d'entreprises de camionnage. Bien que les chauffeurs contracteurs travaillent dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui, ils ne sont pas considérés comme des employés. Donc, leur nombre et les véhicules qu'ils exploitent ne figurent pas dans les tableaux.

Les transporteurs de la catégorie 1 ont embauché la grande partie des employés. De 1975 à 1980, leur nombre d'employés a augmenté de 36%, puis a diminué au cours des trois années suivantes avant d'afficher une nouvelle hausse en 1984.

Au cours de la période visée, le nombre d'employés des entreprises des catégories 2 et 3 a varié d'une année à l'autre. Toutefois, on a pu observer une baisse globale de 6.9% du nombre d'employés pour les transporteurs de la catégorie 2 et de 23.5% pour les transporteurs de la catégorie 3.

TABLE 5. For-hire Trucking: Total Number of Employees and Total Number of Equipment Operated, Class 1 Carriers, 1975-1984

TABLEAU 5. Camionnage pour compte d'autrui: nombre total d'employés et de véhicules exploités, transporteurs de la catégorie 1, 1975-1984

|   |         | 1975          | 1976          | 1977          | 1978          | 1979          |
|---|---------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Number of employees – Nombre<br>d'employés<br>Total salaries and wages (including                 |         | 48,481        | 50,042        | 52,058        | 61,761        | 64,526        |
| benefits) - Rémunération totale<br>(y compris les avantages sociaux)<br>Average wage - Traitement | \$      | 610,617,204   | 713,427,908   | 804,310,644   | 1,030,384,945 | 1,266,725,205 |
| moyen   | \$      | 12,595        | 14,257        | 15,450        | 16,683        | 19,631        |
| Total equipment - Nombre<br>total de véhicules  | No Nbre | 68,487        | 72,514        | 72,363        | 82,174        | 88,803        |
|   |         | 1980          | 1981          | 1982          | 1983          | 1984          |
| Number of employees - Nombre  |         |               |               |               |               |               |
| d'employés Total salaries and wages (including benefits) - Rémunération totale                    |         | 65,915        | 64,144        | 58,546        | 56,946        | 59,098        |
| (y compris les avantages sociaux)   | \$      | 1,451,845,398 | 1,601,590,764 | 1,541,629,324 | 1,571,561,350 | 1,805,388,612 |
| Average wage - Traitement   | \$      | 22,026        | 24,969        | 26,332        | 27,597        | 30,549        |
| moyen<br>Fotal equipment - Nombre   | Ф       | 22,020        | 24,303        | 20,502        | 21,031        | 30,043        |
| total de véhicules  | No Nbre | 95,638        | 93,494        | 92,942        | 95,144        | 99,826        |

As portrayed in Graph 8, the highest wage in current dollars was paid out by Class 1 followed by Class 2 and Class 3 carriers. There was a steady increase in the average wage level of both Class 1 and Class 2. The average wage of Class 3 carriers increased from 1975 to 1981 declining in 1982 and picking up again in 1983 and 1984.

Total equipment operated, leased and owned, by Class 1 carriers increased 45.8% in 10 years whereas that operated by Class 2 and 3 decreased by 8.3% and 23.3% respectively.

Comme l'illustre le graphique 8, ce sont les camionneurs de la catégorie 1 qui ont versé les traitements les plus élevés, exprimés en dollars courants, suivi des transporteurs de la catégorie 2 et ensuite des entreprises de la catégorie 3. Dans les catégories 1 et 2, le traitement moyen s'est régulièrement accru. Le traitement moyen dans les entreprises de la catégorie 3 a augmenté de 1975 à 1981, a fléchi en 1982 et s'est redressé en 1983 et en 1984.

Au cours des 10 années étudiées, le nombre de véhicules (loués ou possédés) exploités par les entreprises de la catégorie 1 a augmenté de 45.8%, tandis que le nombre de véhicules exploités par les transporteurs des catégories 2 et 3 a diminué de 8.3% et de 23.3% respectivement.

TABLE 6. For-hire Trucking: Total Number of Employees and Total Number of Equipment Operated, Class 2 Carriers, 1975-1984

TABLEAU 6. Camionnage pour compte d'autrui: nombre total d'employés et de véhicules exploités, transporteurs de la catégorie 2, 1975-1984

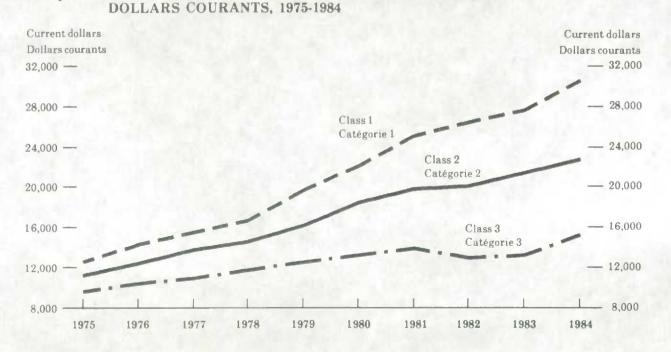
| ATOM STOWN OF LANGER  | and the | 1975        | 1976        | 1977        | 1978        | 1979         |
|---|---------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Number of employees - Nombre<br>d'employés                          |         | 19,825      | 20,097      | 19,774      | 20,124      | 21,444       |
| Total salaries and wages (including                                 |         | 13,020      | 20,001      | 10,114      | 20,124      | 20 Z (18181) |
| benefits) - Rémunération totale                                     |         | 221,584,461 | 248,404,753 | 272,254,193 | 292,092,305 | 348,172,097  |
| (y compris les avantages sociaux)<br>Average wage – Traitement      | \$      | 221,364,401 | 240,404,733 | 272,234,193 | 292,092,300 | 340,172,037  |
| moyen   | \$      | 11,177      | 12,360      | 13,768      | 14,515      | 16,236       |
| Total equipment – Nombre<br>total de véhicules                      | No Nbre | 28,617      | 29,301      | 28,384      | 28,361      | 29,319       |
|   |         | 1980        | 1981        | 1982        | 1983        | 1984         |
| Number of Employees – Nombre<br>d'employés                          |         | 20,375      | 19,480      | 18,753      | 18,379      | 18,466       |
| Total salaries and wages (including benefits) - Rémunération totale |         | 000 000 100 | 005 000 004 | 000 000 000 | 004 007 074 | 400.040.04   |
| (y compris les avantages sociaux)<br>Average wage – Traitement      | \$      | 375,359,109 | 385,268,934 | 376,058,782 | 394,397,874 | 420,643,047  |
| moyen   | \$      | 18,423      | 19,778      | 20,053      | 21,459      | 22,779       |
| lotal equipment - Nombre total de véhicules                         | No Nbre | 28,909      | 27.771      | 26,974      | 26,724      | 26,232       |

TABLE 7. For-hire Trucking: Total Number of Employees and Total Number of Equipment Operated, Class 3 Carriers, 1975-1984

TABLEAU 7. Camionnage pour compte d'autrui: nombre total d'employés et de véhicules exploités, transporteurs de la catégorie 3, 1975-1984

|   | E WAR   | 1975        | 1976        | 1977        | 1978        | 1979       |
|---|---------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| Number of employees – Nombre<br>d'employés                          |         | 19,067      | 17,530      | 17,919      | 20,799      | 19,65      |
| Total salaries and wages (including benefits) - Rémunération totale |         |             |             |             |             |            |
| (y compris les avantages sociaux)                                   | \$      | 183,254,729 | 183,458,444 | 197,253,177 | 245,567,034 | 246,537,64 |
| Average Wage - Traitement moven                                     | s       | 9.611       | 10,465      | 11,008      | 11,807      | 12,54      |
| Total equipment - Nombre  |         | 0,011       | 20,100      | 22,000      | **,001      | ,0 =       |
| total de véhicules  | No Nbre | 24,381      | 21,757      | 22,308      | 25,573      | 24,24      |
|   |         | 1980        | 1981        | 1982        | 1983        | 1984       |
| Number of employees - Nombre<br>d'employés                          |         | 19,289      | 16,092      | 15,309      | 12,584      | 14,578     |
| Total salaries and wages (including benefits) - Rémunération totale |         |             |             |             |             |            |
| (y compris les avantages sociaux)<br>Average Wage - Traitement      | \$      | 254,448,437 | 222,839,671 | 198,452,426 | 166,762,880 | 222,944,68 |
| moyen   | \$      | 13,191      | 13,848      | 12,963      | 13,252      | 15,29      |
| otal equipment - Nombre<br>total de véhicules                       | No Nbre | 23,493      | 19,977      | 19,391      | 16,748      | 18,70      |

# GRAPH 8. FOR-HIRE TRUCKING: CURRENT AVERAGE WAGE, 1975-1984 GRAPHIQUE 8. CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI, TRAITEMENT MOYEN EN



#### Summary

Following are the observations based on the study of the 10 years historical data:

- 1. The for-hire trucking industry generates more revenues from freight transportation than its major competitor the railway transport industry.
- 2. The for-hire trucking industry experienced the highest growth between 1977 and 1981. The growth between 1983 and 1984 shows that the industry has got over the effects of the 1982 recession.
- 3. The most noticeable development in the industry is the growing use of broker operators.
- 4. The manpower working in the for-hire trucking industry, the equipment in operation, fuel consumption and some other expense items shown in the tables are under-represented due to the existence of broker services and that carriers earning less than \$100,000 annually are not included in these tabulations.
- 5. Class 3 carriers show a much higher profit margin and a much better operating ratio than Class 1 and 2 carriers. But it should be noted that a large proportion of Class 3 carriers are working owners and partners and their remunerations are not included in the operating expenses.

#### Résumé

De l'étude de ces données historiques couvrant 10 ans nous pouvons tirer les observations suivantes:

- 1. Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui tirent plus de recettes du transport de marchandises que leurs principaux concurrents, c'est-à-dire les chemins de fer.
- 2. Le secteur du camionnage pour compte d'autrui a connu sa plus grande période d'essor de 1977 à 1981. La croissance observée de 1983 à 1984 indique que le secteur a réussi à se remettre de la récession qui l'a frappé en 1982.
- 3. Le développement le plus évident dans le secteur est certes l'utilisation accrue des services de chauffeurs contracteurs.
- 4. Le nombre d'employés dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui, le nombre de véhicules exploités, la quantité de carburant consommé et certaines autres dépenses figurant dans les tableaux sont inférieurs aux chiffres réels parce que les totalisations ne tiennent compte ni des chauffeurs contracteurs ni des transporteurs gagnant moins de \$100,000 par année.
- 5. Les transporteurs de la catégorie 3 affichent une marge de profit et un ratio d'exploitation nettement supérieurs à ceux des camionneurs des catégories 1 et 2. Il faudrait toutefois noter qu'une forte proportion des camionneurs de la catégorie 3 sont des propriétaires et des partenaires actifs et que leur rémunération n'est pas incluse dans les dépenses d'exploitation.

# TRANSPORTATION DIVISION PUBLICATIONS PUBLICATIONS DE LA DIVISION DES TRANSPORTS

| Title   | Catalogue No.  No du catalogue | Canada | Other<br>Ailleurs | Titre  |
|---|--------------------------------|--------|-------------------|--|
|   |                                | \$     | \$                |  |
| Surface and Marine Transport –<br>Service Bulletin                          | 50-002                         | 75.00  | 85.00             | Transports terrestre et maritime –<br>Bulletin de Service  |
| Air Carrier Operations in Canada  | 51-002                         | 80.00  | 84.00             | Opérations des transporteurs aériens<br>au Canada  |
| Aviation Statistics Centre –<br>Service Bulletin                            | 51-004                         | 85.00  | 95.00             | Centre des statistiques de l'aviation –<br>Bulletin de service                                     |
| air Carrier Traffic at<br>Canadian Airports                                 | 51-005                         | 152.00 | 156.00            | Trafic des transporteurs aériens aux<br>aéroports Canadiens  |
| ir Passenger Origin and Destination:<br>Domestic Report                     | 51-204                         | 28.00  | 29.00             | Origine et destination des passagers<br>aériens: Rapport sur le trafic intérieur                   |
| ir Passenger Origin and Destination:<br>Canada/United States Report         | 51-205                         | 35.00  | 36.00             | Origine et destination des passagers<br>aériens: Rapport sur le trafic<br>Canada/États-Unis        |
| anadian Civil Aviation  | 51-206                         | 32.00  | 33.00             | Aviation civile canadienne   |
| r Charter Statistics  | 51-207                         | 32.00  | 33.00             | Statistiques des affrètements aériens  |
| viation In Canada, 1935-1985  | 51-501                         | 20.00  | 21.50             | L'Aviation Au Canada, 1935-1985  |
| nilway Carloadings  | 52-001                         | 75.00  | 85.00             | Chargements ferroviaires   |
| ilway Operating Statistics  | 52-003                         | 95.00  | 105.00            | Statistiques de l'exploitation ferroviaire   |
| eekly Railway Carloadings   | 52-005                         | 75.00  | 100.00            | Chargements ferroviaires -<br>Hebdomadaire   |
| ailway Transport in Canada:<br>Commodity Statistics                         | 52-211                         | 42.50  | 44.00             | Transport ferroviaire du Canada:<br>Statistiques sur les marchandises                              |
| ailway Transport: Railway<br>Commodity Origin and<br>Destination Statistics | 52-214                         | 22.00  | 23.00             | Statistiques sur l'origine et la<br>destination des marchandises<br>transportées par chemin de fer |
| ailway Transport in Canada:<br>General Statistics                           | 52-215                         | 32.00  | 33.00             | Transport ferroviaire du Canada:<br>Statistiques générales   |
| assenger Bus and Urban Transit<br>Statistics                                | 53-003                         | 65.00  | 75.00             | Statistiques du transport des voyageurs<br>par autobus et du transport urbain                      |
| ssenger Bus and Urban Transit<br>Statistics                                 | 53-215                         | 32.00  | 33.00             | Statistiques du transport des voyageurs<br>par autobus et du transport urbain                      |
| oad Motor Vehicles: Fuel Sales  | 53-218                         | 10.00  | 11.00             | Véhicules automobiles: Ventes de carburants  |
| ad Motor Vehicles: Registrations  | 53-219                         | 10.00  | 11.00             | Véhicules automobiles:<br>Immatriculations   |
| ucking in Canada  | 53-222                         | 32.00  | 33.50             | Le camionnage au Canada  |
| ater Transportation   | 54-205                         | 32.00  | 33.00             | Le transport maritime  |
| ternational Seaborne Shipping<br>Statistics                                 | 54-209                         | 74.00  | 75.50             | Statistiques du Transport maritime international   |
| eastwise Shipping Statistics  | 54-210                         | 42.00  | 43.00             | Statistiques du cabotage   |

STATISTICS CANADA LIBRARY B.R. OTHEQUE STATISTICHE CAN CA 1010528022