

Service Bulletin

Surface and Marine Transport

Transportation Division

Price: Canada, \$8.90 monthly/\$71.00 a year
 Other Countries, \$10.60 monthly/\$85.00 a year

Vol. 6, No. 1

The first part of this Service Bulletin describes the structure and selected activities of Canadian-domiciled international motor carriers of freight and their relation to the totality of the trucking industry. In the second, Canadian international seaborne shipping statistics are updated for 1988.

For-hire Trucking: Canada – U.S., 1987

Statistics presented in Figure 1 on the size and structure of carriers involved in Canada-U.S. trucking were derived from the Motor Carriers of Freight and Household Good Movers Survey, 1987 and relate to these carriers which earned annual revenues of more than \$100,000, and at least one percent of their 1987 operating revenues from international movements. Data presented in Figures 2 and 3 are based on the For-hire Trucking Survey, 1987. They are intended to measure the international activity of Canadian-domiciled carriers. Revenue figures derived from the two sources are not identical due to different survey methodologies and definitions used. However, as the revenue figures were in agreement within five percent, it is felt that the comparisons are valid.

For the description of the survey methodologies and data limitations, please consult the publication **Trucking in Canada** (Catalogue no. 53-222) or contact the Surface Transport Unit of the Transportation Division (613-951-8700).

February 1990

Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Programs and Publishing Products Group, Acting Permissions Officer, Crown Copyright Administration, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Bulletin de service

LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE

Transports terrestre et maritime

Division des transports

Prix: Canada \$8.90 par mois/\$71.00 par année
 Autres pays, \$10.60 par mois/\$85.00 par année

Vol. 6, no 1

La première partie de ce Bulletin de service décrit la structure et certaines activités des transporteurs routiers internationaux de marchandises domiciliés au Canada et leur rôle dans l'ensemble du secteur du camionnage. La deuxième partie fournit les données révisées pour 1988 des statistiques canadiennes du transport maritime international.

Camionnage pour compte d'autrui: Canada-É.-U., 1987

Les données que présentent la figure 1 sur la taille et la structure des transporteurs qui s'occupent des mouvements Canada-É.-U. proviennent de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et sur les entrepreneurs en déménagement de 1987. Ces statistiques sont celles des transporteurs qui ont générée des recettes annuelles de plus de \$100,000 et dont un pour cent au moins de leurs recettes d'exploitation pour 1987 provenait de mouvements internationaux. Les données que représentent les figures 2 et 3 proviennent de l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui de 1987. Elles décrivent les mouvements internationaux des transporteurs domiciliés au Canada. Les chiffres sur les recettes qui proviennent de ces deux sources ne sont pas identiques puisque les méthodes d'enquête et les définitions utilisées n'étaient pas les mêmes. Cependant, comme ces chiffres concordent à au moins cinq pour cent, on estime que les comparaisons sont valables.

On trouvera la description des méthodes d'enquête et des limites des données dans la publication **Le Camionnage au Canada** (no 53-222 au catalogue). On peut également s'adresser à la Sous-section des transports de surface de la Division des transports (613-951-8700).

Février 1990

Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Groupe des programmes et produits d'édition, agent intermédiaire aux permissions, administration des droits d'auteur de la Couronne, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Highlights

- Of all Canadian-domiciled for-hire carriers involved in international operations in 1987, the highest concentration was in Ontario with 33.7% or 451 of 1,335 reporting establishments. Quebec-domiciled carries placed second with 382 carriers or a concentration of 28.6%. With 161 firms, British Columbia-based carriers (which includes those from the Yukon and the Northwest Territories) had a concentration of 12.0%, placing them third in the industry with respect to the number of firms domiciled in a province.
- Ontario-domiciled international carriers contributed the highest amount, \$2.2 billion, to the total \$5.0 billion revenues amassed by all firms involved in international movements in 1987. Quebec-domiciled carriers reported \$657.2 million with Manitoba-based carriers in third place with \$656.6 million.
- Ontario-domiciled carriers earned \$789 million of the \$1.4 billion of the international revenues amassed by for-hire trucking carriers in 1987, the highest in the industry. Quebec- and British Columbia-based carriers placed second and third highest with earnings of \$238.8 million and \$122.7 million, respectively.
- Quebec-based carriers were the most dependent on international operations in 1987 with \$238.8 million or 36.3% of the revenues attributable to movements to and from the U.S. Ontario-based carriers were the second most dependent with \$789 million or 35.3% of their operations being generated by international operations. Newfoundland-based carriers placed third with 33.0% of their operations attributable to international operations.
- New-Brunswick-based carriers had the best operating ratio, 0.94, of carriers involved in international movements. Alberta and Newfoundland-based carriers placed second with 0.95 while Prince Edward Island- and Quebec-based carriers each had 0.96.
- Ontario-domiciled carriers employed 48.5% of the 48 thousand employees of carriers involved in international operations in 1987, and spent \$759.5 million or 51.2% of the salaries and wages these carriers paid to their employees. Quebec-domiciled carriers employed the second-highest number of employees with 6,915 or 14.4%. As well, they spent \$188.2 million or 12.7% of the total \$1.4 billion salaries and wages these carriers paid their employees.
- Revenue earned on southbound traffic as presented in Figure 2, data which are derived from the For-hire Trucking Survey, reached \$829.3 million in 1987. Moreover, 17.3 million tonnes of freight were carried and 12.4 billion tonne-kilometres were generated by

Faits saillants

- En 1987, les transporteurs internationaux pour compte d'autrui domiciliés au Canada étaient le plus nombreux en Ontario avec 451 entreprises ou 33.7 % des 1,335 établissements déclarants. Le Québec a occupé la deuxième place avec 382 transporteurs (28.6 %). La Colombie-Britannique s'est classée troisième avec 161 entreprises (12.0 %), dont celles du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest.
- En 1987, les transporteurs internationaux domiciliés en Ontario ont contribué le plus (\$2.2 milliards) aux recettes totales de \$5.0 milliards qu'ont générées les transporteurs internationaux. Les transporteurs domiciliés au Québec ont déclaré des recettes de \$657.2 millions, et ceux du Manitoba, de \$656.6 millions.
- Les transporteurs domiciliés en Ontario ont généré \$789 millions des \$1.4 milliard des recettes produites par les transporteurs internationaux pour compte d'autrui en 1987, soit la plus forte contribution de l'ensemble du secteur. Les provinces du Québec et de la Colombie-Britannique se sont classées deuxième et troisième avec des recettes de \$238.8 millions et \$122.7 millions respectivement.
- En 1987, ce sont les transporteurs domiciliés au Québec qui ont le plus compté sur les mouvements internationaux (\$238.8 millions ou 36.3 % des recettes provenant des mouvements à destination et en provenance des États-Unis). Les transporteurs domiciliés en Ontario ont occupé le deuxième rang avec \$789 millions (35.3 % de leurs activités étant liées aux mouvements internationaux). Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve ont occupé la troisième place avec 33.0 %.
- Les transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick ont obtenu le meilleur ratio d'exploitation (0.94) de tous les transporteurs internationaux. La deuxième place revient aux transporteurs de l'Alberta et de Terre-Neuve (0.95), et la troisième place, à ceux de l'Île-du-Prince-Édouard et du Québec (0.96).
- Les transporteurs domiciliés en Ontario ont employé 48.5 % des 48,000 employés des transporteurs internationaux en 1987 et ont versé \$759.5 millions (51.2 %) en traitements et salaires à leurs employés. Au niveau de l'effectif, les transporteurs domiciliés au Québec ont occupé le deuxième rang avec 6,915 employés ou 14.4 % de l'effectif. Ils ont versé \$188.2 millions ou 12.7 % du montant de \$1.4 milliard versé en traitements et salaires par ces transporteurs.
- Les recettes provenant des mouvements à destination du sud que présente la figure 2 (données tirées de l'Enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui) ont atteint \$829.3 millions en 1987. De plus, les entreprises de camionnage ont

this traffic to the U.S. During this same period with respect to northbound traffic, \$662.0 million was earned, 9.1 million tonnes were carried, and 7.9 billion tonne-kilometres were travelled to Canada.

- The revenues from southbound movements were 25.3% higher than revenues gained from northbound movements. In 1987, 89.7% more tonnage was moved southbound to the U.S. than northbound into Canada. Furthermore, southbound movements travelled 56.9% more tonne-kilometres than northbound movements. On an average-revenue-per-tonne basis, each southbound tonne earned less at \$47.98 than each northbound tonne at \$72.65. Furthermore, on an average-revenue-per-tonne-kilometre basis, each southbound tonne-kilometre earned less at \$0.07 than each northbound tonne-kilometre at \$0.08.

Scope

As stated earlier, Figure 1 presents data on Canadian-domiciled for-hire carriers who earned annual operating revenues of more than \$100,000 and who earned one percent or more of their 1987 operating revenues from international movements. The source for this Figure is Motor Carriers of Freight and Household Good Movers Survey, 1987. Data are as reported by the accounting departments of these carriers.

Figure 2 and 3 present traffic data on the international activity of Canadian-domiciled carriers earning at least \$100,000 from intercity trucking. Data are based on a sample of shipping documents of carriers.

Introduction

In 1987, **The National Transportation Act** brought sweeping changes to the Canadian transportation industry, the most significant of which was deregulation. Two years later, the Canada-U.S. free trade agreement was signed providing the impetus for greater freedom of movement between Canadian and U.S. markets. These two significant changes will affect the transportation industry and serve to stimulate competition between the two countries, particularly in the international truck markets. Furthermore, these changes created a demand for data on international movements of truck transportation. With financial assistance from the Ministry of Transport and the National Transportation Agency, the Transportation Division of Statistics Canada has modified its For-hire Trucking Survey to measure international activities of Canadian-domiciled carriers.

transporté 17.3 millions de tonnes de marchandises et parcouru 12.4 milliards de tonnes-kilomètres vers les Etats-Unis. En ce qui concerne les mouvements à destination du nord, les transporteurs ont généré \$662.0 millions, transporté 9.1 millions de tonnes et parcouru 7.9 milliards de tonnes-kilomètres vers le Canada au cours de la même période.

- Les recettes provenant des mouvements à destination du sud ont été 25.3 % plus élevées que celles provenant des mouvements à destination du nord. En 1987, le tonnage à destination des États-Unis a été de 89.7 % supérieur au tonnage à destination du Canada. De plus, le nombre de tonnes-kilomètres à destination du sud a été de 56.9 % supérieur au nombre de tonnes-kilomètres à destination du nord. Selon les recettes moyennes par tonne, chaque tonne à destination du sud a rapporté moins (\$47.98) que chaque tonne à destination du nord (\$72.65). Sur la base des recettes moyennes par tonne-kilomètre, chaque tonne-kilomètre à destination du sud a rapporté moins (\$0.07) que chaque tonne-kilomètre à destination du nord (\$0.08).

Portée

Comme nous l'avons déjà mentionné, la figure 1 présente des données sur les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui ont généré des recettes d'exploitation annuelles de plus de \$100,000 et dont un pour cent au plus des recettes d'exploitation ont été tirées de mouvements internationaux en 1987. Ces chiffres proviennent de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement de 1987. Les chiffres sont ceux qui ont été déclarés par les services de finances de ces entreprises de camionnage.

Les figures 2 et 3 présentent des données sur les mouvements internationaux des transporteurs domiciliés au Canada dont les activités de camionnage interurbain ont rapporté au moins \$100,000. Les chiffres proviennent d'un échantillon de documents d'expédition des transporteurs.

Introduction

En 1987, la **Loi nationale sur les transports** a transformé le secteur canadien des transports. Le plus important changement a été la déréglementation. Deux ans plus tard, l'accord de libre-échange entre le Canada et les Etats-Unis était signé, libérant ainsi les marchés canadien et américain. Ces deux changements majeurs devraient influer sur le secteur des transports et favoriser la concurrence entre les deux pays, particulièrement sur le marché du camionnage international. Ces changements ont eu également pour effet de créer une demande pour des données sur les mouvements internationaux des entreprises de camionnage. Grâce à l'aide financière du ministère des Transports et de l'Office national des transports du Canada, la Division des transports de Statistique Canada a modifié son Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui de façon à tenir compte des mouvements internationaux des transporteurs domiciliés au Canada.

1. Canadian-domiciled International Carriers of the For-hire Trucking Industry – Placement with respect to the entire For-hire Trucking Industry

As indicated in Table 1, 1,335 carriers or 19.8% of the 6,729 for-hire carriers were involved in international truck transport between Canada and the U.S. in 1987. These international carriers earned 54.1% of the total operating revenues, contributing \$5.1 billion to the \$9.3 billion earned by the entire industry. The 1987 expenses for these firms represented 54.7% or \$4.9 billion of the total expenses of \$8.9 billion for the entire for-hire trucking industry.

International carriers employed 46.1% of all employees and paid them 51.0% of the total allotment of salaries and wages distributed by the total industry.

In addition, these carriers operated 83,983 pieces of equipment of an industry total of 166,232 in the pursuance of international and domestic operations, and travelled 48.3% of the total 3.8 billion kilometres travelled by the total industry.

2. The Structure of the International For-hire Trucking Industry

On a national level, Figure 1 indicates that \$1.4 billion or 28.1% of the \$5.1 billion in revenues amassed by firms involved in both international and domestic operations was earned from international operations. Quebec-domiciled carriers were the most dependent on international movements with \$238.8 million or 36.3% of their revenues attributed to movements to and from the U.S. Ontario-domiciled carriers placed a close second with \$789.0 million or 35.3%. Newfoundland and Saskatchewan-domiciled carriers followed close behind with 33.0 and 28.8%, respectively. Manitoba-based carriers were the least international-movement dependent with \$76.3 million or 11.6%.

Expenses for Ontario firms involved in international and domestic operations in 1987 reached \$2.2 billion. This figure was almost three and one half times as large as Quebec-domiciled carriers which had the second largest expense budget. This observation is not surprising as revenues of Ontario-domiciled carriers were higher than Quebec-domiciled carriers by the same magnitude. Of the firms involved in international operations, 33.8% or 451 of the industry total of 1,335 were domiciled in Ontario, with Quebec next at 28.6% or 382.

Ontario-domiciled carriers spent \$759.5 million or 34.9% of their total \$2.2 billion in operating expenses on salaries and wages. Quebec-domiciled carriers spent \$188.2 million on this expense or 29.8% of their \$632.4 million in operating expenses, indicating that these provincially-domiciled carriers each devoted a similar proportion of their operating expenses to salaries and wages.

1. Transporteurs internationaux pour compte d'autrui domiciliés au Canada – Contribution par rapport à l'ensemble du secteur du camionnage pour compte d'autrui

Comme l'indique le tableau 1, en 1987, 1,335 transporteurs (ou 19.8 % des 6,729 transporteurs pour compte d'autrui) ont exploité le camionnage international entre le Canada et les États-Unis. Ces transporteurs internationaux ont généré 54.1 % des recettes d'exploitation totales, soit \$5.1 milliards des \$9.3 milliards qu'a générés l'ensemble du secteur. En 1987, les dépenses de ces entreprises ont représenté \$4.9 milliards ou 54.7 % des dépenses totales de \$8.9 milliards pour l'ensemble du secteur du camionnage pour compte d'autrui.

Les transporteurs internationaux ont employé 46.1 % de tout l'effectif et versé 51.0 % en traitements et salaires par rapport à l'ensemble du secteur.

De plus, ces transporteurs ont exploité 83,983 véhicules (166,232 véhicules pour l'ensemble du secteur) aux fins des mouvements internationaux et intérieurs, et parcouru 48.3 % de la distance totale parcourue par les entreprises du secteur (3.8 milliards de kilomètres).

2. Structure du secteur du camionnage international pour compte d'autrui

Comme l'indique la figure 1, au niveau national, les mouvements internationaux ont rapporté \$1.4 milliard ou 28.1 % des \$5.1 milliards de recettes générées par les entreprises de camionnage tant international qu'intérieur. Les mouvements internationaux ont généré le plus de recettes chez les transporteurs domiciliés au Québec, avec \$238.8 millions ou 36.3 % des recettes provenant des mouvements à destination et en provenance des États-Unis. Les transporteurs domiciliés en Ontario ont suivi de près ceux du Québec avec \$789.0 millions ou 35.3 %. Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Saskatchewan se sont classés troisièmes et quatrièmes avec 33.0 % et 28.8 % respectivement. Le pourcentage de mouvements internationaux a été le moins élevé chez les transporteurs du Manitoba, avec \$76.3 millions ou 11.6 %.

En 1987, les dépenses des entreprises de l'Ontario effectuant des mouvements internationaux et intérieurs se sont établies à \$2.2 milliards. Ces dépenses sont presque 3.5 fois plus élevées que celles des transporteurs du Québec qui ont occupé le deuxième rang à ce niveau, ce qui n'a rien de surprenant car les recettes des transporteurs domiciliés en Ontario étaient, dans la même proportion, plus élevées que celles des transporteurs du Québec. Parmi les entreprises ayant des activités internationales, 451 ou 33.8 % des 1,335 entreprises du secteur étaient domiciliées en Ontario, et 382 entreprises ou 28.6 % l'étaient au Québec.

Les transporteurs domiciliés en Ontario ont consacré \$759.5 millions ou 34.9 % des dépenses d'exploitation totales de \$2.2 milliards aux traitements et aux salaires. Les transporteurs du Québec y ont consacré \$188.2 millions ou 29.8 % de leurs dépenses d'exploitation de \$632.4 millions, ce qui indique que ces transporteurs provinciaux ont consacré chacun une proportion semblable de leurs dépenses d'exploitation aux traitements et aux salaires.

On average in 1987, 36.1 persons were employed per Canadian-domiciled international carrier. Of all provinces, Ontario-domiciled carriers employed the greatest number of employees with 23,867 or 49.6% of the 48,155 industry total. Quebec-based carriers placed second, employing 14.4% or 6,915 of the industry total. With 60 employees, Newfoundland-based carriers employed the fewest numbers.

With an industry total of 83,983 pieces of equipment in 1987, Ontario-domiciled carriers operated the greatest number: 39,317. Quebec-domiciled carriers operated the second largest equipment total of 12,376 pieces with Manitoba a close third at 10,688 pieces. An average of 62.9 pieces of equipment were operated per Canadian-domiciled firm.

As could be expected, Ontario-based for-hire trucking firms accumulated the highest number of vehicle kilometres. At 807.5 million kilometres, Ontario-based firms travelled two and one half times more than Quebec-domiciled carriers which travelled 321.8 million kilometres. This imbalance is expected as, at \$2.2 billion, Ontario-domiciled carriers earned almost three and one half times more than Quebec-domiciled carriers in the travel of their respective kilometres.

The profit margin indicates the percentage of each revenue dollar remaining after the firm has paid its expenses. New Brunswick-based carriers had the best profit margin with 6.03% of their revenue dollar remaining after expenses were paid. Close behind, Alberta and Newfoundland-based carriers had ratios of 5.08% and 4.95%, respectively.

Of interest to for-hire trucking firms is the asset turnover ratio, as it indicates the efficiency with which the firm is able to use its assets to generate revenues. In 1987, Prince Edward Island-domiciled carriers were the most financially efficient with an asset turnover ratio of 2.42. British Columbia-domiciled carriers, which included carriers from the Yukon and the Northwest Territories, were next with a ratio of 2.22. New Brunswick and Saskatchewan-based carriers both had ratios of 2.13. Alberta-based carriers were the least financially efficient with an asset turnover ratio of 1.39.

The operating ratio is a measure of a firm's ability to cover its expenses. A ratio below one indicates that the firm is covering its expenses with the revenues on hand. In 1987, New Brunswick-based for-hire trucking firms had the best operating ratio of 0.94. All provinces and territories fell in the 0.94 to 1.00 range, indicating expenses in the industry were covered.

Liquidity of the for-hire trucking firms is measured by its ability to satisfy its short term obligations as they come due. Manitoba-based carriers were the most able to handle these obligations, as indicated by a liquidity ratio of 1.52 with New Brunswick and Alberta-domiciled carriers close behind at 1.48 and 1.41, respectively.

En 1987, les transporteurs internationaux domiciliés au Canada ont employé en moyenne 36.1 personnes. Parmi toutes les provinces, l'Ontario a employé le plus grand nombre de personnes avec 23,867 employés ou 49.6 % de l'effectif de l'ensemble du secteur (48,155 employés). Le Québec a occupé le deuxième rang avec 6,915 employés ou 14.4 % de l'effectif du secteur. Terre-Neuve comptait le plus petit effectif, soit 60 employés.

En 1987, les transporteurs domiciliés en Ontario ont exploité le plus grand nombre de véhicules, soit 39,317 sur un total de 83,983 véhicules pour l'ensemble du secteur. Les transporteurs domiciliés au Québec ont occupé le deuxième rang avec 12,376 véhicules, et le Manitoba, le troisième rang, avec 10,688 véhicules. Chaque entreprise domiciliée au Canada a exploité en moyenne 62.9 véhicules.

Comme on pouvait s'y attendre, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées en Ontario ont exploité le plus grand nombre de véhicules-kilomètres. À 807.5 millions de kilomètres, elles ont parcouru 2.5 fois plus de kilomètres que les transporteurs du Québec (321.8 millions de kilomètres), rien de surprenant, car les entreprises de l'Ontario ont générée presque 3.5 fois plus de recettes (\$2.2 milliards) que les entreprises du Québec pour leur kilométrage respectif.

La marge de profit représente le pourcentage de chaque dollar de recette qui reste après que l'entreprise a réglé ses dépenses. Les transporteurs du Nouveau-Brunswick ont enregistré la meilleure marge de profit, conservant 6.03 % de chaque dollar de recette une fois les dépenses payées. Les transporteurs de l'Alberta et de Terre-Neuve ont suivi de près ceux du Nouveau-Brunswick avec des taux de 5.08 % et de 4.95 % respectivement.

Le coefficient de rotation de l'actif indique avec quelle efficacité une entreprise utilise son actif pour générer des recettes. En 1987, les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard ont obtenu le meilleur rendement avec un coefficient de rotation de l'actif de 2.42. Les transporteurs domiciliés en Colombie-Britannique, qui comprennent les transporteurs du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest, ont occupé le deuxième rang avec un coefficient de 2.22. Les transporteurs du Nouveau-Brunswick et de la Saskatchewan ont obtenu un ratio de 2.13. Les transporteurs de l'Alberta ont obtenu le rendement le plus bas, avec un coefficient de 1.39.

Le ratio d'exploitation permet de mesurer la capacité de l'entreprise de couvrir ses dépenses. L'entreprise qui obtient un ratio inférieur à 1 arrive à couvrir ses dépenses avec les recettes dont elles disposent. En 1987, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Nouveau-Brunswick ont obtenu le meilleur ratio d'exploitation (0.94). Au niveau des provinces et des territoires, les entreprises ont obtenu des ratios qui ont varié entre 0.94 et 1.00, ce qui indique que ces dernières couvraient leurs dépenses.

La liquidité d'une entreprise de camionnage pour compte d'autrui permet de mesurer sa capacité de respecter l'échéance des dettes à court terme. Les transporteurs du Manitoba ont enregistré le meilleur coefficient de liquidité générale (1.52), suivis de près de ceux du Nouveau-Brunswick et de l'Alberta (1.48 et 1.41 respectivement). Au

Using the national ratio as the industry yardstick, seven of the ten provinces (including the Northwest Territories and the Yukon) were below this industry indicator.

The debt ratio determines the degree to which a for-hire firm has financed its assets with debt. Figures indicate that this is a highly debt-financed industry. On a national level in 1987, 72.1% of the assets belonging to the industry had been financed with debt. All provinces and territories, with the exception of New Brunswick, Manitoba, and Alberta, surpassed this yardstick, some as high as Nova Scotia whose for-hire trucking firms involved in international and domestic operations had financed 95.2% of their assets with debt.

3. International Activities of the Canadian For-hire Trucking Industry

Activities of Canadian-domiciled for-hire trucking firms involved in international operations can be categorized into southbound and northbound movements. As can be seen in Figure 2, shipments from southbound movements earned \$829.3 million in revenues for the industry and carried 17.3 million tonnes of freight and travelled 12.4 billion tonne-kilometres to the U.S. in 1987. During the same period, shipments from northbound movements earned \$662.0 million in revenues while carrying 9.1 million tonnes and travelling 7.9 billion tonne-kilometres, as indicated in Figure 3. The revenues from southbound movements were 25.3% higher than revenues gained from northbound movements. In 1987, 89.7% more tonnage was moved southbound to the U.S. than northbound into Canada and 56.9% more southbound tonne-kilometres were travelled than northbound tonne-kilometres. The estimated average revenue per northbound tonne was \$72.65, 51.4% more than the average revenue per southbound tonne at \$47.98. As well, each southbound tonne-kilometre earned an estimated average of \$0.07 compared to each northbound tonne-kilometre having earned \$0.08.

On a more specific provincial level, a balance can be seen with regard to estimated revenue earned, tonnes carried, and tonne-kilometres travelled for the southbound and northbound traffic of Nova Scotia, Manitoba, and Alberta. However, this traffic displays imbalances for New Brunswick where revenues earned were over five times as high, tonnage carried was over six times as high, and tonne-kilometres travelled were over six times as high for southbound movements leaving the province as for northbound movements entering the province. Imbalances are evident for Quebec as well where revenues were 56.4% higher, tonnes carried were over twice as high, and tonne-kilometres were 87.1% higher for southbound movements leaving Quebec as for northbound movements entering the province. Other traffic imbalances favouring southbound movements can be seen for Ontario, Prince Edward Island, Newfoundland, British Columbia and Saskatchewan.

niveau national, sept des dix provinces (y compris le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest) ont enregistré un coefficient inférieur à l'indicateur du secteur.

Le ratio d'autonomie financière permet de déterminer dans quelle mesure une entreprise de camionnage pour compte d'autrui finance son actif par emprunt. Les figures présentées ici révèlent que le secteur du transport est grandement financé par emprunt. En 1987, au niveau national, 72.1 % de l'actif du secteur a été financé par emprunt. Toutes les provinces et tous les territoires, à l'exception du Nouveau-Brunswick, du Manitoba et de l'Alberta, ont dépassé ce pourcentage. Ainsi, en Nouvelle-Écosse, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui effectuant des mouvements internationaux et intérieurs ont financé 95.2 % de leur actif par emprunt.

3. Activités internationales des entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui

Les mouvements des entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada et ayant des activités internationales peuvent être classés en mouvements à destination du sud et en mouvements à destination du nord. Comme le montre la figure 2, les expéditions à destination du sud ont rapporté \$829.3 millions de recettes pour le secteur. Les entreprises ont transporté 17.3 millions de tonnes de marchandises et parcouru 12.4 milliards de tonnes-kilomètres vers les États-Unis en 1987. Au cours de la même période, les expéditions à destination du nord ont rapporté \$662.0 millions de recettes. Les entreprises ont transporté 9.1 millions de tonnes de marchandises et parcouru 7.9 milliards de tonnes-kilomètres, comme le montre la figure 3. Les recettes des mouvements à destination du sud ont été de 25.3 % supérieures aux recettes des mouvements à destination du nord. En 1987, les entreprises ont transporté 89.7 % plus de tonnage à destination des États-Unis qu'à destination du Canada et parcouru 56.9 % plus de tonnes-kilomètres vers le sud que vers le nord. Les recettes moyennes estimatives par tonne à destination du nord se sont établies à \$72.65, 51.4 % de plus que les recettes moyennes par tonne à destination du sud (\$47.98). De même, chaque tonne-kilomètre à destination du sud a rapporté en moyenne \$0.07 comparativement à \$0.08 pour chaque tonne-kilomètre à destination du nord.

À un niveau provincial plus détaillé, on observe un équilibre en ce qui concerne les recettes estimatives, le tonnage et le nombre de tonnes-kilomètres parcourues pour les mouvements de la Nouvelle-Écosse, du Manitoba et de l'Alberta à destination du sud et du nord. Cependant, il existe des écarts en ce qui concerne le Nouveau-Brunswick où les recettes ont été plus de cinq fois supérieures, le tonnage, plus de six fois supérieur et le nombre de tonnes-kilomètres, plus de six fois supérieur pour les expéditions quittant la province à destination du sud que pour les expéditions à destination de la province. Il existe également des écarts pour la province du Québec où les recettes ont été 56.4 % plus élevées, le tonnage, plus de deux fois plus élevé, et le nombre de tonnes-kilomètres, 87.1 % plus élevé pour les mouvements quittant le Québec à destination du sud que pour les mouvements à destination du Québec. On a également observé des écarts favorisant les mouvements à destination du sud, pour l'Ontario, l'Île-du-Prince-Edouard, Terre-Neuve, la Colombie-Britannique et la Saskatchewan.

STATISTICAL TABLES

TABLEAUX STATISTIQUES

Figure 1

For-hire Trucking: Summary Statistics, International Carriers, 1987

No.		Canada	Newfound-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec	Ontario	
			Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec		
1	Establishments reporting	No.	1,335	3	8	51	53	382	451
2	Total operating revenues	\$	5,051,051,088	8,338,291	25,695,610	75,146,670	297,819,154	657,170,022	2,235,262,827
3	Intraprovincial	\$	1,836,249,801	1,466,670	6,524,644	36,569,966	45,291,977	228,038,771	907,258,467
4	Interprovincial	\$	1,793,582,396	4,117,760	16,094,100	26,592,507	203,512,876	190,283,223	539,041,432
5	International	\$	1,421,218,890	2,753,860	3,076,866	11,984,197	49,014,301	238,848,028	788,962,928
6	Total operating expenses	\$	4,890,213,918	7,925,240	24,665,563	74,970,176	279,856,005	632,388,301	2,178,196,544
7	Transportation expenses	\$	3,182,650,318	6,542,545	18,701,942	48,272,630	191,288,306	405,234,642	1,350,585,821
8	Maintenance and garage expenses	\$	375,313,835	447,508	1,242,169	7,930,742	16,836,655	67,233,823	157,359,134
9	Terminal expenses	\$	349,278,099	2,000	1,189,358	5,016,120	22,509,483	32,215,856	178,938,945
10	Administration and general expenses	\$	982,971,666	933,187	3,532,094	13,750,684	49,221,561	127,703,980	491,312,644
11	Total number of employees	No.	48,155	60	149	1,060	1,798	6,915	23,857
12	Total salaries and wages	\$	1,483,861,426	1,082,235	3,172,151	24,648,293	44,108,130	188,161,025	759,534,459
13	Average salaries and wages (12/11)	\$	30,814	18,037	21,290	23,253	24,532	27,211	31,837
14	Total assets	\$	2,828,546,719	4,390,214	10,621,702	38,507,165	140,117,021	407,730,957	1,211,426,781
15	Total liabilities	\$	2,041,173,817	3,335,212	7,853,849	36,668,332	94,924,286	310,698,164	875,901,832
16	Total owner's equity	\$	787,372,902	1,055,002	2,767,853	1,838,833	45,192,735	97,032,793	335,524,949
17	Total equipment operated	No.	83,983	82	316	1,621	2,877	12,376	39,317
18	Straight trucks	"	4,257	11	20	194	226	849	1,858
19	Road tractors	"	18,237	22	55	419	367	3,077	9,112
20	Semi-trailers	"	55,075	46	220	767	2,178	7,557	26,294
21	Others	"	6,414	3	21	241	106	893	2,053
22	Total distance travelled	Km	1,828,218,825	2,705,524	4,765,638	36,103,802	43,188,531	321,773,646	807,465,873
23	Total distance by straight trucks	Km	137,008,274	276,000	538,620	5,321,490	5,146,655	29,787,648	60,353,029
24	Total distance by road tractors	Km	1,691,210,551	2,429,524	4,227,018	30,782,312	38,041,876	291,985,998	747,112,844
25	Canadian fuel	L	855,828,407	872,420	2,445,595	17,369,140	21,263,395	146,832,411	377,016,083
26	United States fuels	L	97,312,439	37,800	0	1,264,834	2,370,494	16,126,490	43,928,272
27	Total fuel cost	\$	378,221,720	440,950	1,190,317	8,261,158	11,111,282	70,779,402	165,621,325
28	Profit margin ((2-6)/2)		0.03	0.05	0.04	0.00	0.06	0.04	0.03
29	Asset turnover (2/14)		1.79	1.90	2.42	1.95	2.13	1.61	1.85
30	Operating ratio (6/2)		0.97	0.95	0.96	1.00	0.94	0.96	0.97
31	Current ratio (14/15)		1.39	1.32	1.35	1.05	1.48	1.31	1.38
32	Debt equity ratio (15/16)		2.59	3.16	2.84	19.94	2.10	3.20	2.61
33	Dept ratio (15/(15 + 16))		0.72	0.76	0.74	0.95	0.68	0.76	0.72
34	Equity ratio (16/(15 + 16))		0.28	0.24	0.26	0.05	0.32	0.24	0.28
35	% of International revenues/ total operating revenues (5/2)		28.1	33.0	12.0	15.9	16.5	36.3	35.3
36	% of International revenues/ For-Hire Trucking industry revenue		15.0	3.5	8.9	7.9	12.5	14.6	20.9

Figure 1

Camionnage pour compte d'autrui: statistiques sommaires, transporteurs internationaux, 1987

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia (including Northwest Territories and Yukon)		Nbre	
			Colombie-Britannique (y compris Territoires du Nord-Ouest et Yukon)			
59	38	129	161	Nbre	Etablissements déclarants	1
656,562,295	77,506,135	530,875,904	486,674,180	\$	Total, recettes d'exploitation	2
109,993,975	19,191,223	218,215,024	263,699,084	\$	Intraprovinciales	3
470,281,348	35,975,259	207,373,301	100,310,590	\$	Interprovinciales	4
76,286,972	22,339,653	105,287,579	122,664,506	\$	Internationales	5
641,159,341	76,290,540	503,903,327	470,858,881	\$	Total dépenses d'exploitation	6
422,112,671	59,083,738	344,371,087	336,456,936	\$	Frais de transport	7
39,810,502	5,196,831	43,829,318	35,427,153	\$	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
73,727,935	908,930	24,461,945	10,307,527	\$	Frais de terminus	9
105,508,233	11,101,041	91,240,977	88,667,265	\$	Frais d'administration et frais généraux	10
6,210	555	4,386	3,165	Nbre	Nombre d'employés	11
195,830,433	12,127,549	146,980,327	108,216,824	\$	Rémunération totale	12
31,535	21,851	33,511	34,192	\$	Gains et salaires moyens	13
379,685,867	36,322,117	380,627,264	219,117,631	\$	Total de l'actif	14
250,048,518	28,344,204	270,309,430	163,089,990	\$		15
129,637,349	7,977,913	110,317,834	56,027,641	\$	Total de l'avoir des actionnaires	16
10,688	1,101	9,800	5,805	Nbre	Total du matériel productif en service	17
289	48	392	370	"	Camions	18
1,892	255	1,914	1,124	"	Tracteurs routiers	19
7,193	679	6,103	4,038	"	Semi-remorques	20
1,314	119	1,391	273	"	Autres	21
227,485,022	30,620,301	221,628,910	132,481,578	Km	Distance totale parcourue	22
9,916,428	1,388,681	12,429,834	11,849,889	Km	Distance par camions	23
217,568,594	29,231,620	209,199,076	120,631,689	Km	Distance par tracteurs routiers	24
112,834,799	16,196,058	103,839,435	57,159,071	L	Carburant canadien	25
7,452,350	931,808	10,849,511	14,350,880	L	Carburant des Etat-Unis	26
47,638,320	6,596,895	39,540,064	27,042,007	\$	Coût total du carburant	27
0.02	0.02	0.05	0.03		Marge de profit	28
1.73	2.13	1.39	2.22		Rotation des capitaux	29
0.98	0.98	0.95	0.97		Ratio d'exploitation	30
1.52	1.28	1.41	1.34		Coefficient de liquidité générale	31
1.93	3.55	2.45	2.91		Ratio d'endettement	32
0.66	0.78	0.71	0.74		Ratio d'autonomie financière	33
0.34	0.22	0.29	0.26		Ratio des capitaux propres	34
11.6	28.8	19.8	25.2		% des recettes internationales/ recettes totales d'exploitation (5/2)	35
9.5	9.3	9.0	11.7		% des recettes internationales/recettes totales du secteur du camionnage pour compte d'autrui	36

Figure 2

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for Southbound Movements of Goods from Canadian Province of Origin to the U.S., Canada – U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimation des recettes, du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud de marchandises de la province canadienne d'origine aux Etats-Unis, mouvements Canada – Etats-Unis

Origin Origine	Estimated revenue	Estimated tonnage	Estimated tonne- kilometres
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilometres
	\$	Tonnes	Tonne-Km Tonnes-Km
Newfoundland – Terre-Neuve	9,229,921	72 162	151 797 089
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	4,047,690	59 635	388 861 342
Nova Scotia – Nouvelle-Ecosse	8,315,088	73 381	138 449 865
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	43,636,274	1 018 324	748 749 448
Quebec – Québec	184,454,443	3 490 951	2 789 006 159
Ontario	429,098,279	8 851 737	5 068 787 460
Manitoba	23,074,971	371 034	350 344 106
Saskatchewan	18,201,700	365 357	388 657 156
Alberta	46,349,472	705 982	954 115 752
British Columbia – Colombie-Britannique	62,924,226	2 275 902	1 403 531 894
Yukon
Norhtwest Territories – Territoires du Nord-Ouest
Total	829,332,064	17 284 465	12 382 300 271

Figure 3

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Northbound Movements of Goods from Province/Territory of Origin to the U.S., Canada – U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements sud-nord de marchandises de la province/du territoire d'origine aux Etats-Unis, mouvements Canada – Etats-Unis

Origin Origine	Estimated revenue	Estimated tonnage	Estimated tonne- kilometres
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres
	\$	Tonnes	Tonne-Km Tonnes-Km
Newfoundland – Terre-Neuve	3,756,040	29 952	66 512 659
Prince Edward Island – île-du-Prince-Édouard	626,865	1 822	4 524 941
Nova Scotia – Nouvelle-Ecosse	8,963,078	68 568	114 554 097
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	8,458,325	169 116	115 704 485
Quebec – Québec	117,917,429	1 520 081	1 490 611 915
Ontario	383,297,064	5 533 938	3 807 555 729
Manitoba	25,120,347	286 241	345 361 013
Saskatchewan	12,155,256	108 754	195 780 471
Alberta	48,846,064	347 975	767 870 527
British Columbia – Colombie-Britannique	50,656,493	1 009 318	935 876 674
Yukon	1,988,449	35 633	43 538 979
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	217,074	923	3 117 980
Total	662,002,484	9 112 321	7 891 009 470

Canadian International Seaborne Shipping: Preliminary 1988 Data

The objective of this study is to update 1987 data on Canadian international seaborne statistics found in **Shipping in Canada, 1987** (Catalogue no. 54-205). For further information on preliminary 1988 international marine shipping in Canada or for the description of the survey methodologies and data limitations used, please consult the publication **Shipping in Canada** or contact the Marine Unit of the Transportation Division (613-951-8699).

Highlights

- Total international cargo handled at Canadian ports reached 246 million tonnes in 1988, an increase of 19 million tonnes or 8.3% from its 1987 total of 227 million tonnes.
- With respect to total cargo tonnage handled, the ports which comprised the top ten Canadian ports in 1987 were in the top ten in 1988. The total cargo tonnage handled by these ports increased 7.3% from its 1987 tonnage of 165 million tonnes to reach 177 million tonnes in 1988.
- The port of Vancouver continued to be the leading port in 1988, handling 66 million tonnes, almost three and one half times as much as the second leading port, Port Cartier at 19 million tonnes.
- The ports of Prince Rupert, Québec/Lévis, and Halifax all moved down one ranking in 1988 from their positions in 1987 to settle at sixth, seventh, and eighth place respectively.
- The port of Saint John had the largest rise of the top ten ports of 1988, climbing three ranking positions to settle at fifth. This port handled 13 million tonnes of cargo in 1988, a 16% increase from 1987 when it handled 11 million tonnes.

Analysis

Total international cargo tonnage handled at Canadian ports rose 8.3% to 246 million tonnes in 1988. The greater portion of international shipping activity in Canada is generated by the export of goods to other countries. Total tonnage loaded increased 6.3% to 169 million tonnes while total tonnes unloaded rose 12.8% to 77 million tonnes.

As can be seen in Figure I, the same ports comprised the top 10 Canadian ports in terms of total cargo tonnage handled in 1988 as in 1987, with Saint John rising from eighth to fifth place. This was due

Statistiques canadiennes du transport maritime international, données provisoires de 1988

L'objectif de la présente étude est de mettre à jour pour 1987 les données statistiques canadiennes du transport maritime international de **Le transport maritime au Canada, 1987** (n° 54-205 au cataslogue). Pour plus de renseignement sur les données provisoires de 1988 sur le transport maritime international au Canada ou pour une description sur les méthodes d'enquête et les limites des données, veuillez consulter la publication **Le transport maritime au Canada** ou communquez avec la sous-section des transports maritime de la Division des transports au numéro (613) 951-8699.

Faits saillants

- Le tonnage total de la cargaison internationale aux ports canadiens s'est chiffré à 246 millions de tonnes en 1988, une hausse de 19 millions de tonnes ou 8.3% par rapport aux 227 millions de tonnes enregistrées au total en 1987.
- Au niveau du tonnage total, les ports qui se trouvaient parmi les dix premiers ports canadiens en 1987 se retrouvaient également parmi les dix premiers en 1988. Le tonnage total manutentionné à ces ports a augmenté de 7.3% pour passer de 165 millions de tonnes en 1987 à 177 millions de tonnes en 1988.
- Le port de Vancouver a conservé la première place en 1988, manutentionnant 66 millions de tonnes, presque 3.5 fois plus de tonnes que le deuxième port en importance, Port-Cartier, à 19 millions de tonnes.
- Les ports de Prince Rupert, Québec/Lévis et Halifax ont tous descendu d'un rang en 1988 pour passer au sixième, septième et huitième rang respectivement.
- En 1988, parmi les dix premiers ports, celui de Saint-Jean a le plus progressé, augmentant de trois positions pour s'établir au cinquième rang. On a manutentionné 13 millions de tonnes de cargaison, une augmentation de 16.1% par rapport à 1987 alors qu'on avait manutentionné 11 millions de tonnes.

Analyse

Le tonnage total de la cargaison internationale aux ports canadiens a augmenté de 8.3% pour passer à 246 millions de tonnes en 1988. L'exportation de produits vers d'autres pays représente la plus grande part du transport maritime international au Canada. Le tonnage total chargé a progressé de 6.3% pour passer à 169 millions de tonnes, alors que le tonnage déchargé a augmenté de 12.8% pour passer à 77 millions de tonnes.

Tel que démontré dans la Figure I, les ports sont également les 10 premiers ports canadiens au titre du tonnage total de la cargaison manutentionnée en 1988 comme en 1987, le port de Saint John passant du 8^e au 5^e

primarily to substantial increases in the tonnage of fuel oil, potash, and crude petroleum handled at Saint John.

Within the top 10 ports, Prince Rupert had the largest decline in total cargo handled, moving it from fifth position in 1987 to sixth position in 1988. Tonnage decreases in coke of petroleum and coal, wheat and barley were responsible for this shift in rank order.

In past years the top three commodities, iron ore, coal and wheat, jointly accounted for half the total tonnage loaded for foreign countries (see Figure II). The decline in wheat production caused by severe weather conditions has changed this situation in 1988. These three commodities accounted for 42.6% of the total tonnage loaded in 1988.

The increases in total tonnage of coal loaded was primarily due to increased shipments to Japan, the U.S. Great Lakes, and Taiwan.

rang, principalement en raison de l'augmentation considérable du tonnage du mazout, de potasse et de pétrole brut manutentionné à Saint John.

Parmi les principaux ports, le port de Prince Rupert a enregistré la plus forte baisse du tonnage total manutentionné, passant du 5^e rang en 1987 au 6^e rang en 1988. Cette baisse est attribuable à la diminution du tonnage du coke de pétrole et de houille, du blé et de l'orge.

Au cours des dernières années, les trois principaux produits (minéral de fer, houille et blé) ont représenté la moitié du tonnage total chargé à destination de pays étrangers (voir la Figure II). La baisse de la production de blé attribuable à des conditions climatiques défavorables a changé la situation en 1988, ces trois produits ne représentant que 42.6% du tonnage total chargé.

La hausse du tonnage total de houille chargé est principalement attribuable à l'augmentation des livraisons du Japon, des Grands Lacs (É.-U.) et de Taiwan.

Figure I**Top 10 Canadian Ports in International Seaborne Shipping, 1988, Preliminary****Les 10 principaux ports canadiennes au titre du transport maritime international, données provisoires de 1988**

Rank Rang	Port Rang	Cargo tonnes handled, 1988 from 1988	Distribution	Percentage Change
		Tonnage de la cargaison manutentionée 1988		Variation en % par rapport à 1987
		Tonnes	%	%
1	Vancouver	65 651 931	26.7	8.9
2	Port Cartier	18 871 561	7.7	2.4
3	Sept-Îles/Pointe-Noire	16 889 379	6.9	10.1
4	Montréal/Contrecoeur	15 068 104	6.1	7.1
5	Saint John	12 930 764	5.3	16.1
6	Prince Rupert	12 065 883	4.9	-7.9
7	Québec/Lévis	11 605 312	4.7	0.8
8	Halifax	11 402 256	4.6	-0.4
9	Hamilton	6 312 442	2.6	5.0
10	Nanticoke	6 030 373	2.5	2.8
Total of above ports - Total - Ports susmentionés		176 828 005		
Total of all ports - Total - Tous les ports		245 766 451	100.0	

Figure II**Top 10 Commodities in International Seaborne Shipping, 1988, Preliminary****Les 10 principaux produits canadiens au titre du transport maritime international, données provisoires de 1988**

Rank Rang	Commodity Produits	Cargo tonnage handled, 1988	Distribution	Percentage Change from 1987
		Tonnage de la cargaison manutentionnée 1988		Variation en % par rapport à 1987
		Tonnes	%	%
1	Coal - Houille	45 399 628	18.5	14.5
2	Iron ores - Minerai de fer	38 439 156	15.6	1.9
3	Wheat - Blé	20 922 118	8.5	-7.0
4	Crude petroleum - Pétrole brut	15 399 761	6.3	-2.5
5	Fuel Oil - Mazout	10 728 260	4.4	40.9
6	Potash - Potasse	7 804 639	3.2	16.3
7	Miscellaneous chemicals - Produits Chimiques Divers	7 483 242	3.0	4.7
8	Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciages	7 340 039	3.0	0.7
9	Sulphur - Soufre	6 437 171	2.6	8.7
10	Gypsum - Gypse	6 295 042	2.6	11.9
Total of above commodities - Total - Produits susmentionnés		166 249 056		
Total of all commodities - Total - Tous les produits		245 766 451	100.0	

How to get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation!

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 7th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
7e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION**PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue		Canada	Foreign \$	Catalogue	
			Autre		
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil.	71.00	85.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil.	50-002
	Eight issues/year.			Huit numéros/année.	
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	92.00	110.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.	51-002
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	89.00	107.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.	51-004
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	116.00	139.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.	51-005
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	36.00	43.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	51-204
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	40.00	48.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.	51-205
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	34.00	41.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.	51-206
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.	51-207
51-501E	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.	51-501F
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	79.00	95.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.	52-001
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	100.00	120.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	52-003
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	41.00	49.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.	52-216
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	68.00	82.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.	53-003
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	53-215
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	16.00	19.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.	53-218
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	16.00	19.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.	53-219
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.	53-222
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	34.00	41.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.	54-205

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly
 O. – Occasional Bil. – Bilingual

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel
 H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir un publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du bélénographe 1-613-951-1584.