



Service Bulletin

Surface and Marine Transport

Transportation Division

Bulletin de service

Transport terrestre et maritime

Division des transports

Price: Canada: \$9.40 per issue, \$75.00 annually
 United States: US \$11.25 per issue, US \$90.00 annually
 Other Countries: US \$13.15 per issue, US \$105.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677.

Prix: Canada: 9,40 \$ l'exemplaire, 75 \$ par année
 États-Unis: 11,25 \$ US l'exemplaire, 90 \$ US par année
 Autres pays: 13,15 \$ US l'exemplaire, 105 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677.

Vol. 9 No. 4

HIGHLIGHTS

Slowdown in Canadian port activities in 1992.

After a modest gain in the first quarter of 1992 over the same period in 1991, activity at Canadian ports declined for the next three successive quarters. Total cargo handled for the year (domestic and international) fell to 326.6 million tonnes down 6.7% from the previous year. (see **International** p.2)

Employment reduction in the trucking industry in 1991.

Employment, in trucking firms earning \$5 million or more in operating revenue annually, fell by 6% from 52,800 employees to 49,600 in 1991. The number of highway drivers was down 12% with 2,200 less than in 1990. (see **Motor** p.9)

Vol. 9 No. 4

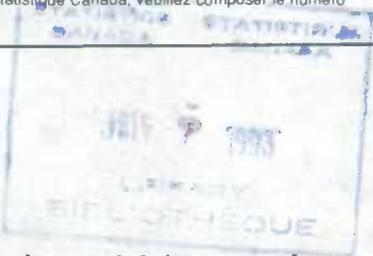
FAITS SAILLANTS

Ralentissement dans les activités portuaires canadiennes en 1992.

À la suite d'un faible gain au premier trimestre de 1992 par rapport à la même période en 1991, l'activité aux ports canadiens a diminué pour les trois autres trimestres de l'année. Le fret total manutentionné pour l'année (dans les secteurs intérieur et international) a diminué de 6,7 % par rapport à 1991 pour se chiffrer à 326,6 millions de tonnes. (voir **Transport** p.2)

Baisse d'emploi dans l'industrie du camionnage en 1991.

Le nombre d'emploi, dans les compagnies ayant des recettes annuelles de 5 millions de dollars ou plus, a diminué de 6 % soit de 52 800 en 1990 à 49 600 en 1991. Le nombre de chauffeurs de longue distance a diminué de 12 % soit 2 200 de moins qu'en 1990. (voir **Transporteurs** p.9)



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

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

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1992. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division de la commercialisation, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

International and Domestic Shipping Annual 1992

Overview

After a modest gain in the first quarter of 1992 over the same period in 1991, activity at Canadian ports declined for the next three successive quarters. Total cargo handled for the year (domestic and international) fell to 326.6 million tonnes down 6.7% from the previous year. The majority of this decrease can be attributed to a particularly weak fourth quarter in which total cargo handled fell by 12.7%. This was the fourth consecutive year that total tonnage handled at Canadian ports fell, and is now at its lowest level in 10 years.

Transport maritime international et intérieur, Annuel 1992

Aperçu

Suite à un faible gain au premier trimestre de 1992 par rapport à la même période en 1991, l'activité aux ports canadiens a diminué pour les trois autres trimestres de l'année. Le fret total manutentionné pour l'année (secteurs intérieur et international) a diminué de 6,7 % par rapport à 1991 pour se chiffrer à 326,6 millions de tonnes. La majorité de cette baisse peut être attribuée à un quatrième trimestre particulièrement lent où le fret manutentionné a baissé de 12,7 %. Il s'agit de la quatrième baisse annuelle consécutive et du plus bas niveau de manutention dans les ports canadiens depuis dix ans.

Table 1.1
Summary Shipping Statistics

Tableau 1.1
Statistiques sommaires sur le transport maritime

	Domestic - intérieur		International		Total		Variation %
	1992	1991	1992	1991	1992	1991	
	Million tonnes handled - Millions de tonnes manutentionnées						
Quarters/Trimestres:							
First/Premier	10.6	11.5	43.8	42.4	54.4	53.9	0.9
Second/Deuxième	31.7	38.3	62.1	63.0	93.8	101.3	-7.5
Third/Troisième	34.2	33.2	58.9	63.7	93.1	96.9	-3.9
Fourth/Quatrième	27.0	32.8	58.4	65.0	85.4	97.8	-12.7
Annual/Annuel	103.5	115.8	223.1	234.1	326.6	349.9	-6.7

International loadings declined 8.4% to 153.9 million tonnes with 12 of the top 15 commodities showing a decrease over 1991. The reverse was the case for international inbound cargo (up 4.6% to 69.2 million tonnes) where 13 of the top 17 commodities handled increased over 1991. International inbound cargo on the whole rose relative to outbound jumping from 39.3% of outbound cargo in 1991 to 44.9% in 1992. In total, international cargo handled fell to 223.1 million tonnes down from 234.1 million tonnes in 1991.

Les chargements internationaux ont diminué de 8,4 % pour se chiffrer à 153,9 millions de tonnes en 1992. Parmi les 15 principales marchandises 12 d'entre elles ont affichées baisses par rapport à 1991. Contrairement aux départs, le fret en arrivage a augmenté de 4,6 % à 69,2 millions de tonnes) avec 13 des principales 17 marchandises manutentionnées affichant des hausses comparativement à l'année précédente. Le fret international en arrivage a augmenté relativement aux départs, ce dernier représentant 44,9 % des chargements en 1992 par rapport à 39,3 % en 1991. Le fret total manutentionné en 1992 se chiffrait à

At the port level, 14 of the top 20 ports experienced declines in total cargo handled. International cargo handled at the port of Vancouver fell 10.7 per cent, mainly as a result of a 25% reduction in the amount of coal loaded for international destinations. A 28.6% reduction in the amount of wheat loaded for international destinations at Baie-Comeau contributed substantially to its 19.9% drop in total tonnage handled. Cargo tonnage at Come by Chance fell 33.3%, principally a result of a 43.4% decrease in fuel oil loaded for international destinations.

223,1 millions de tonnes comparativement à 234,1 millions de tonnes en 1991.

Au niveau des ports, 14 des 20 principaux ports ont enregistré des baisses du tonnage de fret manutentionné. La cargaison internationale manutentionnée dans le port de Vancouver a diminué de 10,7 % dû, en grande partie, à une baisse de 25 % de la houille chargée pour l'exportation. Une réduction de 28,6 % du blé chargé pour l'exportation à Baie-Comeau explique en majeure partie la baisse de 19,9 % enregistrée pour le port. Le tonnage enregistré à Come by Chance a diminué de 33,3 % en raison, principalement, d'une baisse de 43,4 % du mazout chargé dans le secteur international.

Table 1.2
Tonnage Handled at Canada's Top 20 Ports,
Domestic and International Shipping,
1992 and 1991

Tableau 1.2
Tonnage manutentionné aux 20 principaux ports canadiens,
transport maritime intérieur et international,
1992 et 1991

Ports:	Domestic - intérieur			International			Total		
	1992	1991	Change	1992	1991	Change	1992	1991	Change
	'000 t	'000 t	%	'000 t	'000 t	%	'000 t	'000 t	%
Vancouver	2,278	2,221	2.6	59,079	66,127	-10.7	61,358	68,348	-10.2
Port Cartier	5,080	5,651	-10.1	16,016	17,195	-6.9	21,096	22,846	-7.7
Sept-Iles/Pointe-Noire	3,876	3,695	4.9	15,267	17,723	-13.9	19,143	21,418	-10.6
Saint John	1,754	2,116	-17.1	13,838	14,984	-7.7	15,592	17,100	-8.8
Prince Rupert	165	578	-71.4	12,484	12,378	0.9	12,649	12,956	-2.4
Québec/Lévis	4,681	6,442	-27.3	10,880	11,649	-6.6	15,560	18,091	-14.0
Montréal/Contrecoeur	5,812	6,600	-11.9	10,556	9,470	11.5	16,368	16,069	1.9
Halifax	3,282	3,238	1.4	10,491	10,962	-4.3	13,773	14,200	-3.0
Nanticoke	2,833	3,178	-10.9	6,294	5,497	14.5	9,127	8,675	5.2
Hamilton	6,615	5,195	27.3	5,924	5,494	7.8	12,539	10,688	17.3
Baie Comeau	2,046	3,082	-33.6	4,660	5,293	-11.9	6,706	8,375	-19.9
Come by Chance	45	7	520.5	4,352	6,584	-33.9	4,397	6,591	-33.3
Sault Ste. Marie	416	520	-19.9	3,808	4,430	-14.0	4,224	4,950	-14.7
Port Alfred	120	142	-15.2	3,750	3,635	3.2	3,871	3,777	2.5
Thunder Bay	9,642	14,490	-33.5	2,865	2,244	27.7	12,507	16,734	-25.3
Kitimat	51	360	-86.0	2,641	2,640	0.1	2,692	3,000	-10.3
New Westminster	808	2,781	-71.0	2,435	2,537	-4.0	3,243	5,318	-39.0
Sarnia	1,696	1,873	-9.4	2,283	2,171	5.1	3,979	4,044	-1.6
Sydney	324	382	-15.2	2,210	1,711	29.2	2,534	2,093	21.1
Sorel	3,289	2,817	16.8	2,020	1,832	10.3	5,309	4,648	14.2
Sub-total/Sous-total	54,813	65,368	-16.1	191,853	204,553	-6.2	246,667	269,921	-8.6
Other ports/Autres ports	48,695	50,452	-3.5	31,255	29,574	5.7	48,695	50,452	-3.5
Grand total	103,508	115,820	-10.6	223,108	234,127	-4.7	326,616	349,947	-6.7

Table 1.3
Tonnage Handled by Commodity and Quarter: International and Domestic Shipping

	Variation 1992/1991	1992					Annual Annual
		Quarter I Trimestre I	Quarter II Trimestre II	Quarter III Trimestre III	Quarter IV Trimestre IV	Annual Annual	
International sector	%	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	
Loaded:							
Coal	-16.5	7,788	8,192	5,895	5,293	27,169	
Iron ore	-9.4	3,702	7,531	7,675	7,222	26,130	
Wheat	-0.5	6,030	6,202	7,728	4,623	24,583	
Wood sawn or chipped	-5.0	1,308	1,656	1,450	1,754	6,168	
Pulp of wood	5.8	1,582	1,373	1,157	1,437	5,549	
Potassium chloride	-16.6	1,125	1,543	1,407	995	5,070	
Gypsum	3.3	1,080	1,518	1,544	794	4,935	
Sulphur	-18.4	1,024	1,028	787	868	3,707	
Newsprint	0.1	758	839	728	817	3,142	
Fuel oil #2 & #3	-20.6	768	642	834	728	2,972	
Other mineral products	-37.3	488	816	906	606	2,815	
Barley	-26.2	637	580	560	864	2,641	
Organic chemicals	-7.0	561	752	628	-	2,637	
Gasoline	-6.5	672	814	569	511	2,567	
Salt	-7.9	166	657	654	886	2,363	
Others	-0.7	6,431	7,920	7,154	9,973	31,478	
Total loaded	-8.4	34,119	42,063	39,677	38,065	153,924	
Unloaded:							
Crude petroleum	-8.5	4,016	3,790	4,184	4,498	16,488	
Coal	13.6	143	4,737	4,348	3,497	12,725	
Iron ore	-2.3	24	2,092	1,688	1,597	5,402	
Fuel oil #2 & #3	-2.7	1,031	1,004	645	555	3,236	
Alumina	26.5	646	753	749	866	3,014	
Other mineral products	-0.7	178	986	795	950	2,909	
Aluminum ores and concentrates	3.6	214	927	911	544	2,597	
Natural calcium	23.8	322	315	149	301	1,087	
Sugars	4.8	197	259	287	307	1,050	
Heavy fuel oils	7.7	302	275	260	208	1,044	
Wheat	7.2	-	314	133	595	1,042	
Gasoline	60.6	35	364	341	270	1,009	
Natural sands	6.9	124	242	215	314	896	
Petroleum coke	20.8	129	220	191	287	827	
Barley	129.6	2	205	178	413	799	
Salt	13.9	124	242	172	234	772	
Diesel oil	30.2	163	180	125	185	653	
Others	7.1	1,986	3,112	3,818	4,720	13,635	
Total unloaded	4.6	9,636	20,018	19,189	20,341	69,184	
Total handled - International sector	-4.7	43,755	62,081	58,866	58,406	223,108	
Domestic sector							
Handled:							
Wheat	-39.7	177	5,434	5,763	2,518	13,892	
Iron ore	9.3	-	4,238	5,116	3,905	13,259	
Logs, bolts and other wood	-7.6	2,610	3,290	3,057	3,434	12,390	
Pulpwood chips	-21.2	2,471	2,366	2,205	2,273	9,314	
Salt	4.0	62	2,264	2,574	1,428	6,328	
Gasoline	-6.9	1,384	1,734	1,565	1,607	6,289	
Other ores & concentrates	55.6	-	1,704	2,695	1,653	6,052	
Other mineral products	22.3	468	1,685	1,999	1,796	5,949	
Coal	2.7	-	1,734	2,375	817	4,927	
Diesel oil	-9.1	927	903	1,087	1,359	4,276	
Limestone	-12.6	46	1,648	796	986	3,477	
Fuel oil #2 & #3	10.7	737	507	523	841	2,608	
Heavy fuel oils	-32.7	230	633	431	777	2,070	
Natural sands	40.7	293	270	612	508	1,682	
Gypsum	39.7	-	356	351	571	1,277	
Others	-24.2	1,236	2,907	3,077	2,498	9,719	
Total handled - Domestic sector	-10.6	10,639	31,673	34,226	26,970	103,508	
Grand total handled	-6.7	54,394	93,754	93,092	85,376	326,616	

Tableau 1.3

Tonnage manutentionné par marchandise et trimestre: transport maritime international et intérieur

Quarter I Trimestre I	Quarter II Trimestre II	1991			Annual Annuel	Variation 1992/1991	
		Quarter III Trimestre III	Quarter IV Trimestre IV	Annual Annuel			
'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	%		Secteur international
7,556	8,681	7,808	8,481	32,526	-16.5		Chargé:
3,287	7,543	8,454	9,558	28,842	-9.4		Houille
4,319	7,958	5,982	6,440	24,699	-0.5		Minerai de fer
1,583	1,959	1,388	1,560	6,490	-5.0		Blé
1,288	1,343	1,318	1,294	5,243	5.8		Bois scié ou désossé
1,561	1,715	1,233	1,570	6,079	-16.6		Pâte de bois
880	867	1,592	1,440	4,779	3.3		Chlorure de potassium
582	1,668	1,171	1,123	4,544	-18.4		Gypse
813	857	818	652	3,140	0.1		Soufre
886	842	1,056	959	3,744	-20.6		Papier journal
850	1,350	1,315	976	4,491	-37.3		Mazout no 2 et 3
1,098	778	708	992	3,577	-26.2		Autres produits minéraux
778	780	681	598	2,837	-7.0		Orge
705	810	664	565	2,744	-6.5		Prod. chimiques organiques
101	696	772	996	2,565	-7.9		Essence
6,434	8,070	8,067	9,139	31,710	-0.7		Sel
32,722	45,917	43,028	46,343	168,010	-8.4		Autres
							Total chargé
4,474	3,644	5,424	4,476	18,018	-8.5		Déchargé:
-	3,416	4,028	3,756	11,200	13.6		Pétrole brut
41	2,159	1,869	1,462	5,530	-2.3		Houille
937	846	873	668	3,324	-2.7		Minerai de fer
626	577	557	622	2,383	26.5		Mazout no 2 et 3
130	698	715	1,386	2,929	-0.7		Alumina
212	790	821	683	2,506	3.6		Autres produits minéraux
180	183	192	322	878	23.8		Minerai et concentrés d'aluminium
157	313	283	248	1,001	4.8		Calcium naturel
282	143	270	275	970	7.7		Sucres
-	56	322	595	972	7.2		Mazouts lourds
39	134	295	160	628	60.6		Blé
133	236	275	195	838	6.9		Essence
98	151	249	186	684	20.8		Sables naturels
1	2	245	100	348	129.6		Coke de pétrole
121	197	223	137	678	13.9		Orge
18	155	144	185	501	30.2		Sel
2,210	3,380	3,904	3,233	12,727	7.1		Huile diésel
9,660	17,080	20,689	18,689	66,117	4.6		Autres
							Total déchargé
42,382	62,997	63,716	65,031	234,127	-4.7		Total manutentionné – international
-	10,885	5,360	6,773	23,017	-39.7		Secteur intérieur
-	4,007	4,366	3,763	12,135	9.3		Manutentionné:
2,616	4,102	3,426	3,272	13,416	-7.6		Blé
2,646	3,000	3,071	3,096	11,813	-21.2		Minerai de fer
83	2,424	1,984	1,592	6,084	4.0		Billes et billots
1,383	1,610	1,896	1,869	6,758	-6.9		Copeaux de bois
22	1,673	788	1,407	3,890	55.6		Sel
317	1,450	1,933	1,163	4,862	22.3		Essence
63	1,449	2,064	1,221	4,797	2.7		Autres minerais et concentrés
1,077	920	1,259	1,448	4,704	-9.1		Autres produits minéraux
340	1,421	1,434	782	3,977	-12.6		Houille
580	419	589	770	2,357	10.7		Huile diésel
502	990	759	825	3,076	-32.7		Castines
-	136	504	556	1,196	40.7		Mazout no 2 et 3
55	155	300	404	914	39.7		Mazouts lourds
1,846	3,698	3,467	3,814	12,824	-24.2		Sables naturels
11,531	38,338	33,197	32,754	115,820	-10.6		Gypse
							Autres
							Total manutentionné – intérieur
53,913	101,335	96,913	97,785	349,947	-6.7		Grand total manutentionné

International Shipping

International shipping activity accounted for 223.1 million tonnes of cargo handled at Canadian ports, a decline of 4.7% from 1991. Of the top five major Canadian export commodities, three decreased in the past year.

- Coal fell 16.5% to 27.1 million tonnes.
- Iron ore fell 9.4% to 26.1 million tonnes.
- Wood sawn or chipped fell 5.0% to 6.2 million tonnes

A 15.9% reduction in the shipments of coal to Japan contributed to a 25% reduction of coal loaded for international destinations at the port of Vancouver. The port of Sept-Iles/Pointe-Noire experienced a 11.7% decrease in loadings of iron ore for international destinations. The majority of this can be attributed to lower demand for Canadian iron ore by the US Great Lakes region (down 19.9%), the Netherlands (down 9.1%) and the United Kingdom (down 17.8%).

Major Origins and Destinations

Eight major destinations accounted for 65% of all international shipments leaving Canadian ports in 1992. Japan was once again the dominant importer of Canadian cargo with 33.3 million tonnes received. Shipments of coal to Japan and South Korea alone amounted to 13.2% of all Canadian commodities shipped to foreign destinations. Iron ore shipments to the eastern U.S. states and wheat to China and the former USSR claimed 5% and 6.9%, respectively.

The U.S Great Lakes region was again the origin of more than one third of all cargo into Canada. In all, 47.7% of all Canadian marine imports from the U.S. Great Lakes was accounted for by coal, which is 17.9% of all Canadian inbound cargo. Crude petroleum from Norway, the United Kingdom, Saudi Arabia, Nigeria, and Venezuela was responsible for 22.3% of all cargo originating from foreign destinations.

Domestic Shipping

For the year, domestic shipping generated 103.5 million tonnes of cargo handled at Canadian ports down from 115.8 million tonnes the previous year. Most of this decrease can be attributed to a 9.1 million tonnes reduction in the amount of wheat handled. In fact excluding wheat domestic cargo handled fell by only 3.4%. This reduction in wheat handled had a

Transport maritime international

L'activité reliée au transport maritime international a généré 223,1 millions de tonnes de cargaison manutentionnée dans les ports canadiens, soit une baisse de 4,7 % par rapport à 1991. Des cinq principales marchandises à l'exportation, trois ont diminué par rapport à l'année dernière.

- Houille, en baisse de 16,5 % à 27,1 millions de tonnes
- Minerai de fer, en baisse de 9,4 % à 26,1 millions de tonnes
- Bois de sciage, en baisse de 5,0 % à 6,2 millions de tonnes

Une réduction de 15,9 % des livraisons de houille au Japon a contribué à la baisse de 25 % enregistrée pour cette marchandise dans le port de Vancouver. Le port de Sept Iles/Pointe-Noire a affiché une baisse de 11,7 % des chargements de minerai de fer pour l'étranger. Cette situation indique surtout une plus faible demande pour le minerai de fer canadien de la part des régions américaines des Grands Lacs (-19,9 %), des Pays Bas (-9,1 %) et du Royaume Uni (-17,8 %).

Principales origines et destinations

Les huit principales destinations internationales ont reçu 65 % du total de fret chargé dans les ports canadiens en 1992. Le Japon demeure toujours le premier pays importateur du fret canadien avec 33,3 millions de tonnes. Les livraisons de houille vers le Japon et la Corée du Sud ont représenté à eux seuls 13,2 % de toutes les marchandises acheminées à l'étranger. Le minerai de fer transporté à l'est des États-Unis et le blé acheminé vers la Chine et l'ancienne URSS ont représenté 5 % et 6,9 % respectivement.

La région américaine des Grands Lacs représentait toujours plus du tiers du fret international en arrivage au Canada. En tout, 47,7 % des importations par bateau en provenance de cette région représente de la houille. Cette marchandise compte pour 17,9 % de toute la cargaison internationale déchargée dans les ports canadiens. Le pétrole brut venant de la Norvège, du Royaume-Uni, de l'Arabie Saoudite, du Nigéria et du Venezuela ont représenté 22,3 % du total à l'entrée.

Transport maritime intérieur

Le transport maritime intérieur a généré 103,5 millions de tonnes de fret manutentionné dans les ports canadiens, un sérieux ralentissement comparativement aux 115,8 millions de tonnes manutentionnées l'année précédente. La majeure partie de cette baisse s'explique par la réduction de 9,1 millions de tonnes de blé manutentionné. En effet, si l'on exclut le blé, le fret

Table 1.3
Major Origins and Destinations of Cargo Handled at
Canadian Ports

Tableau 1.3
Principales origines et destinations de la cargaison
manutentionnée dans les ports canadiens

	Market Share Part de marché				Major Commodity Principale marchandise	Share of Country's Total Part du tonnage du pays	
	1992	1991	1992	1991		1992	1991
	'000 t	'000 t	%	%		%	%
Outbound - En départ							
Japan/Japon	33,324	37,657	21.6	22.4	Coal/Houille	47.7	50.0
US Atl & Gulf/É.-U. Atl & Golf	19,031	20,407	12.4	12.1	Iron ore/Minerai de fer	26.2	24.8
US Great Lakes/É.-U. Grands L.	10,253	10,757	6.7	6.4	Iron ore/Minerai de fer	26.7	31.8
Netherlands/Pays-Bas	8,385	10,070	5.4	6.0	Iron ore/Minerai de fer	70.3	64.4
South Korea/Coreée du Sud	8,211	11,038	5.3	6.6	Coal/Houille	54.7	53.7
China/Chine	7,462	7,783	4.8	4.6	Wheat/Blé	75.6	64.6
United Kingdom/Royaume-Uni	7,016	7,820	4.6	4.7	Iron ore/Minerai de fer	39.3	42.9
Former USSR/Ancienne URSS	6,444	9,846	4.2	5.9	Wheat/Blé	79.6	75.0
Others/Autres	53,798	52,630	35.0	31.3			
Total Outbound - En départ	153,924	168,010	100.0	100.0			
Inbound - En arrivage							
US Great Lakes/É.-U. Grands L.	25,127	21,891	36.3	33.1	Coal/Houille	49.5	50.2
Norway/Norvège	5,759	4,669	8.3	7.1	Crude Petroleum/Pétrole brut	97.0	99.6
United Kingdom/Royaume-Uni	4,519	5,854	6.5	8.9	Crude Petroleum/Pétrole brut	81.5	87.1
US Atl & Gulf/É.-U. Atl & Golf	4,374	5,485	6.3	8.3	Alumina	21.0	19.2
Saudi Arabia/Arabie Saoudite	3,454	2,833	5.0	4.3	Crude Petroleum/Pétrole brut	95.4	95.3
Brazil/Brésil	2,425	2,030	3.5	3.1	Aluminum Ore/Minerai d'aluminium	67.0	68.6
Venezuela/Vénézuéla	2,137	2,904	3.1	4.4	Crude Petroleum/Pétrole brut	51.8	42.5
Nigeria/Nigéria	1,979	2,093	2.9	3.2	Crude Petroleum/Pétrole brut	90.8	96.5
US Pacific/É.-U. Pacifique	1,895	2,494	2.7	3.8	Natural Sands/Sables naturels	29.2	23.8
Others/Autres	17,514	15,863	25.3	24.0			
Total inbound - En arrivage	69,184	66,117	100.0	100.0			

substantial effect on a number of ports.

maritime intérieur n'aurait diminué que de 3,4 %. La baisse de la manutention de blé a eu un effet néfaste sur certains ports.

Tonnage of Wheat - Domestic Shipping

- Thunder Bay, wheat loaded down 43.0% to 6.4 million tonnes
- Baie-Comeau, wheat unloaded down 45.9% to 1.2 million tonnes
- Quebec/Levis, wheat unloaded down 46.3% to 1.7 million tonnes
- Port-Cartier, wheat unloaded down 46.8% to 1.5 million tonnes

In order to examine the reasons for the decline in wheat handled domestically, international loadings must be explored. The large reduction in the amount of wheat moving between Canadian ports reveals a shift in the final destination of Canadian wheat, rather than a reduction in wheat exported. In 1992, shipments of wheat to the former USSR declined 30%. Since most wheat shipped to the former USSR is transported

Tonnage de blé - secteur intérieur

- Thunder Bay, blé chargé diminue de 43,0 % à 6,4 millions de tonnes
- Baie-Comeau, blé déchargé diminue de 45,9 % à 1,2 millions de tonnes
- Québec/Lévis, blé déchargé diminue de 46,3 % à 1,7 millions de tonnes
- Port-Cartier, blé déchargé diminue de 46,8 % à 1,5 millions de tonnes

Pour bien comprendre la baisse de la manutention de blé dans le secteur intérieur, les chargements internationaux doivent être examinés. La forte baisse du volume de blé voyageant entre les ports canadiens indique un changement dans la destination finale du blé canadien plutôt qu'une baisse de blé exporté. En 1992, les livraisons de blé vers l'ancienne URSS ont diminué de 30 %. Puisque la plupart du blé acheminé

from the Prairies via Thunder Bay and the St. Lawrence ports, any reduction in the demand for wheat would have an immediate impact on domestic handlings at these ports. Shipments of wheat to China increased 12.2% to 5.6 million tonnes in 1992 from 5.0 million tonnes in 1991. Since these shipments exit Canada through the west coast ports, using rail cars for the domestic portion of the trip, international loadings of wheat increased substantially at the ports of Prince Rupert and Vancouver. As a result, the level of wheat loaded for export in 1992 was essentially unchanged from the previous year, even though domestic shipping activity for wheat was down significantly.

vers l'ancienne URSS sort des Prairies via Thunder Bay et les ports du Saint-Laurent, une réduction de la demande a un effet immédiat sur la manutention à ces ports. Par contre, les livraisons de blé à la Chine ont augmenté de 12,2 % à 5,6 millions de tonnes en 1992 comparativement à 5,0 millions de tonnes en 1991. Puisque ces cargaisons sortent du Canada par les ports de la côte ouest, les chargements internationaux de blé ont augmenté substantiellement aux deux principaux ports, Prince Rupert et Vancouver. Somme toute, le niveau de blé chargé pour l'exportation était inchangé en 1992 par rapport à 1991.

Table 1.4
Wheat handled at Canadian Ports:
Domestic and International Shipping,
1991 and 1992

Ports	Domestic - intérieur Unloadings of Wheat Déchargements de blé			International Loadings of Wheat Chargements de blé		
			Variation			Variation
	1992	1991	1992/1991	1992	1991	1992/1991
	'000 t	'000 t	%	'000 t	'000 t	%
Baie Comeau	1,226	2,267	-45.9	1,759	2,464	-28.6
Montréal/Contrecoeur	901	1,413	-36.2	881	1,076	-18.1
Port Cartier	1,485	2,792	-46.8	2,165	3,009	-28.0
Québec/Lévis	1,683	3,135	-46.3	2,748	3,999	-31.3
Prince Rupert	-	-	-	4,075	3,522	15.7
Vancouver	-	-	-	10,897	9,161	18.9
Others/Autres	1,651	1,902	-13.2	2,058	1,468	40.2
Total	6,946	11,509	-39.6	24,583	24,699	-0.5

Tableau 1.4
Blé manutentionné dans les ports canadiens:
Transport maritime intérieur et international,
1991 and 1992

For more detailed information on Marine data, please contact Anna MacDonald at 613-951-0291

Pour de plus amples renseignements sur les données maritimes, s.v.p. communiquer avec Anna MacDonald au 613-951-0291

Motor Carriers of Freight - Financial and Operating Statistics, 1991 (Level I, Preliminary)

Introduction

The preliminary data shown include only carriers from Level I. The universe covers Canadian-domiciled for-hire carriers having \$5 million in operating revenues for the 1991 survey year. This study provides an overview of the financial and operational data for 1991 along with comparisons with 1990 for revenues and expenses, the type of carriers, employment and other statistics.

The data presented are based on 331 in-scope carriers. This represents an increase of 16 large carriers from the 315 reporters in 1990.

Operating Revenues

The total operating revenues reached \$5.9 billion in 1991, a decrease of 2.5% over the same period in 1990 (\$6.1 billion). This decrease in revenues results from carriers of general freight, dry bulk and other commodities, while the household goods carriers, bulk liquid and forest products carriers earned increased revenues over 1990.

Ontario, with over 41% of the carriers, generated 45% of the revenues or \$2.7 billion. Quebec with 20% of the carriers accounted for 14% of the operating revenues while Alberta also had 14% of the revenues but only 12% of the carriers.

Operating Expenses

The total operating expenses of the 331 for-hire carriers amounted to \$5.8 billion in 1991, a decrease of 2.8% from 1990 figure of \$6.0 billion.

The operating ratio which is recognized as an indicator of operating performance by the industry has remained stable at .98 for 1991. This ratio varies by type of carrier; forest products transportation, for example, indicates better performance than others at .95, followed by bulk carriers .96, and other commodities carriers .97. The least favourable operating ratio was achieved by general freight and household goods both of which stood at .99.

Transporteurs routiers de marchandises. Données financières et d'exploitation, 1991 (Niveau I, Préliminaire).

Introduction

Les données préliminaires comportent les transporteurs routiers de niveau I. L'univers comprend les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada, ayant des recettes d'exploitation de plus de 5 millions de dollars en 1991. Cet étude offre un aperçu des données financières et d'exploitation de 1991 et certaines données comparatives de 1990 pour les recettes, les dépenses, les types de transporteurs, l'emploi et d'autres données.

Les données produites représentent 331 transporteurs déclarants. Ceci représente une hausse de 16 grands transporteurs depuis 1990 où l'on dénombrait 315 transporteurs.

Recettes d'exploitation

Les recettes totales d'exploitation ont atteint 5,9 milliards de dollars, soit une baisse de 2,5 % pendant la même période en 1990 (6,1 milliards de dollars). Cette diminution des recettes est attribuable aux transports de marchandises générales, de produits secs en vrac et aux transporteurs d'autres marchandises. Les transporteurs d'articles ménagers, de produits liquides en vrac et les transporteurs de produits forestiers ont vu, pour leur part, leurs recettes s'accroître, comparativement à 1990.

L'Ontario, avec plus de 41 % des transporteurs, a généré 45 % des recettes, ou 2,7 milliards de dollars. Québec avec 20 % des transporteurs routiers, a rapporté 14 % des recettes d'exploitation comparative à l'Alberta également à 14 % des recettes mais seulement 12 % des transporteurs.

Dépenses d'exploitation

Les dépenses totales d'exploitation des 331 transporteurs routiers pour compte d'autrui se sont chiffrées à 5,8 milliards de dollars en 1991, soit 2,8 % de moins par rapport aux recettes de 6 milliards de dollars en 1990.

Le ratio d'exploitation qui est reconnu comme un indicateur de rendement par l'industrie est demeuré stable à 0,98 pour l'année 1991. Ce ratio varie cependant selon le type de transporteurs: les transporteurs de produits forestiers, par exemple, montrent un meilleur rendement que les autres transporteurs avec un ratio de 0,95, suivis par les transporteurs de produits secs en vrac à 0,96 et les transporteurs d'autres marchandises à 0,97. Le ratio le moins favorable a été atteint par les transporteurs de marchandises générales et d'articles ménagers à 0,99.

Compared to 1990, these operating ratios generally remained stable, except in the transportation of forest products (.97) and other commodities (.99) which improved slightly.

Movements

The survey provides financial statistics by type of movement. Almost 72% (or 237) of the carriers declared interprovincial movements which accounted for 37% (or \$2.2 billion) of all revenues generated. By regions, the carriers from the Prairies ranked first with 38% of all interprovincial revenues carried out by 24% of the carriers. They were followed closely by Ontario with 37% of the revenues and 39% interprovincial carriers; while in Quebec 9% of interprovincial revenues were generated by 18% of the carriers. Major carriers located in Manitoba and Alberta conduct a significant portion of their activities in the central provinces.

Nearly 63% of the carriers declared some international movements. These represented 20% (or \$1.2 billion) of revenues generated in 1991. These revenues were shared by Ontario domiciled carriers with \$ 666 million (56%), by the Prairies \$218 million (18%) and by Quebec carriers \$162 million (14%).

Employment

For-hire carriers reporting in 1991 employed 49,661 persons, down almost 6% or 3,137 employees from 1990. This downturn in employment was most significant in Ontario with 12%, to 24,638 in 1991 from 27,859 in 1990. By category, the highway drivers were the hardest hit in 1991, employment in this category decreased by 12% nationally.

Nationally, the breakdown by type of employee consisted of: 34% highway drivers; 29% administration and other employees; 19% local drivers and helpers; 11% terminal and platform employees; 7% mechanics.

Total salaries and wages paid (excluding benefits) declined by \$4.9 million but the average overall salary increased by 6%, from \$29,780 in 1990 to \$31,563 in 1991.

Payments to owner operators also decreased by 8% while the number of owner operators was down from 14,800 to 13,000 (12%). Average payments increased by 4% from \$110,000 in 1990 to \$115,000 in 1991.

Selon le type d'activité, ces ratios se sont maintenus au même taux qu'en 1990, sauf pour le transport des produits forestiers (0,97) et d'autres marchandises (0,99) qui se sont améliorés quelque peu.

Mouvements

L'enquête offre des données financières selon le type de mouvement. Près de 72 % (ou 237) des transporteurs ont déclaré des recettes provenant des mouvements interprovinciaux. Ces recettes se sont chiffrées à 2,2 milliards de dollars, soit 37 % des recettes totales. Selon la région, les transporteurs domiciliés dans les Prairies se sont classés au premier rang avec 38 % des recettes tirées des mouvements interprovinciaux et seulement 24 % des transporteurs. Ils ont été suivis par l'Ontario qui a généré 37 % des recettes et 39 % des transporteurs; alors que les transporteurs du Québec ont déclaré 9 % des recettes et 18 % des transporteurs. Les grandes entreprises de transporteurs localisées au Manitoba et en Alberta font une grande partie de leurs activités dans les provinces centrales.

Près de 63 % des transporteurs routiers ont déclaré des mouvements internationaux. Ces mouvements ont représenté 20 % (1,2 milliards de dollars) des recettes totales générées en 1991. Ces revenus ont été partagés par les transporteurs domiciliés en Ontario, soit 666 millions de dollars (56 %), par les Prairies 218 millions de dollars (18 %) et par les transporteurs du Québec, soit 162 millions de dollars (14 %).

L'emploi

Les transporteurs pour compte d'autrui ont employé 49 661 travailleurs en 1991, soit une baisse d'environ 6 % ou 3 137 employés. Cette baisse a été plus significative en Ontario (12 %) soit 24 638 employés en 1991 contre 27 859 en 1990. Par catégorie, les chauffeurs de longue distance ont été les plus durement touchés en 1991. L'emploi pour ce groupe a diminué de 12 % à l'échelle nationale.

A l'échelle nationale, la répartition des employés est la suivante: 34 % chauffeurs de longue distance; 29 % employés de l'administration et autres; 19 % chauffeurs locaux; 11 % employés de terminus et de plate-forme; 7 % mécaniciens.

Les traitements et les salaires (excluant les avantages sociaux) ont baissé de 4,9 millions de dollars mais les salaires moyens ont augmenté de 6 % passant de 29 780 dollars en 1990 à 31 563 dollars en 1991.

Les paiements pour les chauffeurs contractants sont également à la baisse soit de 8 %, alors que le nombre de chauffeurs contractants est passé de 14 800 à 13 000 (12 %). Les paiements moyens se sont accrus

de 4 %, passant de 110 000 \$ en 1990 à 115 000 \$ en 1991.

Revenue Equipment Operated

The 331 reporting carriers operated a total of 99,408 units of equipment, consisting of 4,761 straight trucks (5%), 18,719 road tractors (19%), 70,396 semi-trailers (71%) and 5,532 other equipment (5%). At the national level, 83,766 units were owned and 15,642 units were leased. Compared to 1990, the owned revenue equipment went down 7% while leased equipment was up by 18%.

Finally, the data on fuel indicate that the for-hire carriers spent on average 41 cents a litre for fuel in 1991. The average cost per litre has increased in the Atlantic region and Quebec, while it remained stable in Ontario and decreased in the western provinces.

For more detailed information on the 1991 Motor Carriers of Freight; the survey objectives, coverage and quality, please contact Gilles Paré at 613 951-2517 (fax. 613 951-0579)

Matériel productif en service

Les 331 transporteurs ont exploité 99,408 unités dont: 4 761 camions (5 %); 18 719 tracteurs routiers (19 %); 70 396 semi-remorques (71 %) et 5 532 autres unités (5 %). A l'échelle nationale, on possédait 83 766 unités alors que 15 642 étaient louées. Comparativement à 1990, le matériel productif dont on était propriétaire a baissé de 7 % alors que le matériel loué a augmenté de 18 %.

Enfin, les données sur le carburant indique que les transporteurs pour compte d'autrui ont dépensé en moyenne 41 cents le litre de carburant en 1991. Le coût moyen du litre de carburant s'est accru dans la région de l'Atlantique et au Québec alors qu'il est demeuré stable en Ontario et a baissé dans les provinces de l'Ouest.

Pour de plus amples renseignements sur les transporteurs routiers de marchandises: l'objectif de l'enquête, l'étendue et la qualité, s.v.p. communiquez avec Gilles Paré au 613 951-2517 (fax. 613 951-0579)

Table 2.1 Motor Carriers of Freight, Comparison for the years 1990 and 1991, Summary Statistics, Level I For-Hire Carriers**Tableau 2.1 Transporteurs routiers de marchandises, comparaison pour l'années 1990 et 1991, statistiques sommaires, camionnage pour compte d'autrui de niveau I**

		1990	1991
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	No.- Nbre	315	331
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$'000	6,052,128	5,899,103
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	"	5,955,244	5,783,316
Transportation Expenses - Frais de transport	"	3,923,299	3,838,390
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	"	545,451	514,704
Terminal Expenses - Frais de terminus	"	553,769	544,442
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux	"	932,725	885,780
Operating ratio - Ratio d'exploitation		.984	.980
Number of employees - Total - Nombre d'employés	No.- Nbre	52,798	49,661
Salaries and wages - Total - Traitements et salaires	\$'000	1,572,308	1,567,430
Assets - Total - de l'actif	"	3,321,273	3,071,634
Liabilities - Total - du passif	"	2,412,594	2,241,285
Owner(s) equity - Total - Avoir des propriétaires	"	908,679	829,848
Equipment operated - Total - Matériel productif en service	No.- Nbre	103,549	99,408
Straight trucks - Camions	"	4,875	4,761
Road tractors - Tracteurs routiers	"	20,230	18,719
Semi-trailers - Semi-remorques	"	71,625	70,396
Other - Autres	"	6,819	5,532

Some totals may not add due to rounding.-
Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

Table 2.2 Motor Carriers of Freight, 1991: Summary Statistics, by Principal Type of Transportation Activity, Level I For-Hire Carriers

Tableau 2.2 Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Statistiques sommaires, par principaux types d'activité de transport, camionnage pour compte d'autrui de niveau I

		Total ¹	General freight	Household goods	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Other commodities
			Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	No.- Nbre	331	167	17	30	26	15	76
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$'000	5,899,103	3,366,391	278,311	552,323	252,538	150,524	1,299,016
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	"	5,783,316	3,331,012	275,448	531,652	242,897	142,419	1,259,889
Transportation Expenses - Frais de transport	"	3,838,390	2,138,063	161,952	359,978	166,484	109,136	902,777
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	"	514,704	276,267	12,317	67,240	33,948	16,958	107,973
Terminal Expenses - Frais de terminus	"	544,442	410,747	20,831	28,420	4,703	1,004	78,737
Marketing, Traffic and Sales Expenses - Frais de commercialisation, de trafic et de vente	"	142,289	98,505	17,457	4,002	1,953	963	19,409
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux	"	743,491	407,430	62,892	72,011	35,808	14,358	150,993
Operating ratio - Ratio d'exploitation		.980	.989	.990	.963	.962	.946	.970
Number of employees - Total - Nombre d'employés	No.- Nbre	49,661	30,563	3,246	4,048	1,762	819	9,223
Salaries and wages - Total - Traitements et salaires	\$'000	1,567,430	959,662	92,715	131,544	61,402	28,051	294,056
Assets - Total - de l'actif	"	3,071,634	1,652,691	131,761	425,427	151,349	74,702	635,703
Liabilities - Total - du passif	"	2,241,785	1,243,531	96,441	287,999	100,114	47,609	466,090
Owner(s) equity - Total - Avoir des propriétaires	"	829,848	409,160	35,320	137,427	51,235	27,093	169,613
Equipment operated - Total - Matériel productif en service	No.- Nbre	99,408	62,769	2,617	10,135	4,000	1,638	18,249
Straight trucks - Camions	"	4,761	3,089	738	58	66	5	805
Road tractors - Tracteurs routiers	"	18,719	11,122	434	2,208	968	406	3,581
Semi-trailers - Semi-remorques	"	70,396	44,758	1,290	7,709	2,595	1,139	12,905
Other - Autres	"	5,532	3,800	155	1,600	371	88	958

1 Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

Table 2.3 Motor Carriers of Freight, 1991: Employees, Salaries and Wages(1) by Province and Territory of Domicile, Level I For-Hire Carriers

Tableau 2.3 Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Employés, traitements et salaires(1) selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau I.

		Canada	Atlantic Atlantique	Quebec Québec	Ontario	Prairies Prairies	British - Columbia Colombie - Britannique	Territories Territoires
Carriers reporting Transporteurs déclarants	No. Nbre	331	25	66	135	66	36	3
Highway drivers(2) Chauffeurs de longue distance(2)	No. Nbre	16,859	964	2,649	7,683	4,386	1,046	131
Salaries and wages Salaires et traitements	\$'000	552,181	28,040	77,277	265,861	141,737	34,967	4,299
Local drivers and helpers(2) Chauffeurs locaux et aides	No. Nbre	9,421	685	1,318	5,201	1,852	333	32
Salaries and wages Salaires et traitements	\$'000	270,943	17,915	35,245	155,483	51,349	9,947	1,004
Mechanics and maintenance employees Mécaniciens et employés de maintien	No. Nbre	3,507	249	687	1,550	816	154	51
Salaries and wages Salaires et traitements	\$'000	110,367	6,834	19,521	51,146	25,914	5,457	1,496
Terminal and platform employees(3) Employés de terminus et de Plate-forme	No. Nbre	5,268	515	617	2,706	1,300	106	24
Salaries and wages Salaires et traitements	\$'000	154,489	12,868	16,547	82,910	38,050	2,933	1,180
Administration and all other personnel Employés de l'administration et autres employés	No. Nbre	14,606	1,196	1,743	7,498	3,376	752	41
Salaries and wages Salaires et traitements	\$'000	479,450	21,203	58,358	248,071	112,798	29,634	1,439
Total Number of Employees Nombre total d'employés	No. Nbre	49,651	3,609	7,314	24,538	11,730	3,391	319
Salaries and wages Salaires et traitements	\$'000	1,567,430	97,860	200,946	803,471	372,808	82,928	9,417
Owner Operators Chauffeurs contractants	No. Nbre	13,081	1,510	1,278	5,298	3,356	1,574	65
Payments to Owner Operators Paiements aux chauffeurs contractants	\$'000	1,510,777	186,741	148,415	588,862	394,229	183,757	8,773

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

2 Excludes owner operator - Ne comprend pas les chauffeurs contractants

3 Other than office - Autres que les employés de bureau

DON'T MISS - in our next BULLETIN:

- 1993 **Marine Domestic and International Cargo Origin and Destination. (First quarter)**
- 1992 **Motor Carriers of Freight Quarterly Survey - Top carriers and All Carriers (Fourth quarter).**
- 1991 **For-Hire Trucking - Origin and Destination (Annual).**

For further information on the Service Bulletin or Surface and Marine data, contact:

Robert Larocque,
Head, Dissemination Unit,
Transportation Division,
Tel. (613) 951-2486
Fax. (613) 951-0579

NE MANQUEZ PAS - dans notre prochain numéro:

- 1993 **Cargaisons maritimes domestique et internationale - Origine et destination. (premier trimestre)**
- 1992 **Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises. (principaux transporteurs et tous les transporteurs)**
- 1991 **Camionnage pour compte d'autrui - Origine et destination (annuel).**

Pour de plus ample renseignements sur le bulletin de service ou les données du transport terrestre ou maritime, communiquez avec:

Robert Larocque,
Chef, Unité de la dissémination,
Division des transports
Tel. (613) 951-2486
Facs. (613) 951-0579

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA



1010144303

