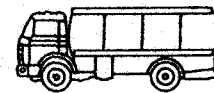
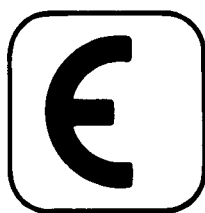


EUROPA TRANSPORT



BEOBACHTUNG DER VERKEHRSMÄRKTE □ OBSERVATION OF THE TRANSPORT MARKETS □ OBSERVATION DES MARCHES DES TRANSPORTS

MARKTENTWICKLUNG MARKET DEVELOPMENTS EVOLUTIONS DU MARCHÉ



17

Beilage zum "SCAD BULLETIN" - D/TRANS/DE
Supplement to the "SCAD BULLETIN" - D/TRANS/EN
Supplément au "SCAD BULLETIN" - D/TRANS/FR

Herausgegeben von der Generaldirektion Verkehr
Kommission der Europäischen Gemeinschaften □ 200, rue de la Loi - 1049 Brüssel

Published by the Directorate-General for Transport
European Communities Commission □ 200, rue de la Loi - 1049 Brussels

Publié par la Direction Générale des Transports
Commission des Communautés Européennes □ 200, rue de la Loi - 1049 Bruxelles

MARKTENTWICKLUNG
MARKET DEVELOPMENTS
EVOLUTIONS DU MARCHÉ

Manuskript im September 1985 abgeschlossen
Manuscript finished in september 1985
Manuscrit terminé en septembre 1985

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften,
1985

Luxemburg: Office for Official Publications of the European Communities, 1985

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes,
1985

ISSN 0257-0491

Kat. Nr, Cat. No., Cat. N° : CB-BC-85-017-3A-C

Der vollständige oder auszugsweise Nachdruck von Beiträgen dieser Veröffentlichung
ist kostenlos und mit Quellenangabe gestattet.

Reproduction authorized, in whole or in part, provided the source is acknowledged.

Les articles et textes paraissant dans cette publication peuvent être reproduits
librement, en entier ou en partie, avec citation de leur origine.

Printed in Belgium

PRESENTATION OF THE REPORT

The Europa Transport publications present a substantial part of the statistical information on the international intra-Community transport of goods collected under the "Market Observation System".

In the interest of speeding up dissemination and improving the presentation of the "Market Developments" reports, a number of changes have been made to the lay-out.

Instead of having, as in the past, comments on the specific statistical results, a general assessment has been included in the first part of the report, outlining the main trends in the period under review.

The results themselves are mainly in tabular and graphic form and the report is presented tri-lingually. This approach should ensure that the report will be more quickly available to an overwhelming majority of Community readers.

The Annual Report will continue to be published giving an in depth commentary on developments on inland transport while the forecasts will be contained as before in the publication "Analysis and Forecasts".

PRESENTATION DU RAPPORT

Les publications Europa Transport présentent une partie substantielle des informations statistiques recueillies dans le cadre de l'Observation des Marchés du transport international intracommunautaire de marchandises.

Afin d'améliorer la distribution de l'information contenue dans les rapports trimestriels "Evolutions du Marché", il a été procédé à un certain nombre de changements dans leur présentation.

Les rapports sont rédigés simultanément en trois langues (Anglais, Français, Allemand) ce qui rend l'information directement accessible à une grande majorité de lecteurs de la Communauté.

La première partie du rapport comporte un résumé qui souligne les faits saillants des évolutions du transport international pendant la période considérée. Les détails des résultats statistiques sont présentés sous forme de tableaux synthétiques et graphiques.

La série Europa Transport est complétée par:

- le Rapport Annuel (analyse détaillée des statistiques annuelles)
- le rapport Analyse et Prévisions (prévisions à court terme du marché des transports continentaux).

AUFMACHUNG DES BERICHTS

In der Reihe europa transport wird ein wesentlicher Teil der mit dem Marktbeobachtungssystem erfaßten statistischen Daten über den grenzüberschreitenden Güterverkehr innerhalb der Gemeinschaft veröffentlicht.




Die Aufmachung der Marktentwicklungsberichte wurde in verschiedener Hinsicht verbessert, damit die Berichte schneller erscheinen können.

Anstelle der bisherigen Kommentare zu statistischen Einzelergebnissen wird nunmehr in den ersten Teil eine allgemeine Beurteilung der wichtigsten Trends im Berichtszeitraum aufgenommen.

Die Ergebnisse selbst werden überwiegend in Form von Tabellen und Schaubildern dargestellt und in drei Sprachen erläutert. Diese Konzeption soll dafür sorgen, daß die überwiegende Mehrheit der EG-Leser den Bericht verwerten kann.

Der "Jahresbericht" wird weiterhin mit ausführlichen Kommentaren zur Entwicklung des Binnenverkehrs veröffentlicht, während die Veröffentlichung "Analysen und Prognosen" nach wie vor Prognosen enthält.

SUMMARY - RESUME - ZUSAMMENFASSUNG

	ITEM	RUBRIQUE	GEGENSTAND	EVOLUTION ENTWICKLUNG	REFERENCE VERWEIS	PAGE SEITE
3 MODES 3 ZWEIGE	Total tonnage international	Tonnage total international	Gesamttonnage international	- 4.9% Q1 85/Q1 84	tab. 1.1	13
	EUR-10 tonnage Modal share EUR-10 matrix	Tonnage EUR-10 Part modale Matrice EUR-10	EUR-10 Tonnage Marktanteil EUR-10 Matrix	+ 0.8% Q1 85/Q1 84 + 2.4% Q1 85/Q1 84 Q1 85/Q1 84	tab. 1.1 tab. 1.1 tab. 2.1	13 13 17
	COST indices PRICE indices	Indices COUTS Indices PRIX	Kostenerhebung Preiserhebung	1.7.85 Q1 85		25 31
	EUR-5 tonnage Modal share Rhine traffic N/S traffic	Tonnage EUR-5 Part modale Trafic Rhéнан Trafic N/S	EUR-5 Tonnage Marktanteil Rheinverkehr N/S Verkehr	-11.7% Q1 85/Q1 84 - 3.0% Q1 85/Q1 84 -10.3% Q1 85/Q1 84 -12.0% Q1 85/Q1 84	tab. 1.1 tab. 1.1 tab. 3.2	13 13 40 44
	PRICE indices COST indices	Indices PRIX Indices COUTS	Preiserhebung Kostenerhebung	Q1+Q2 1985/84 1.1.85, see Report n° 16 voir Rapport n° 16 s. Marktentw. Nr. 16		
	EUR-10 tonnage Modal share EUR-10 matrix Tariff indices	Tonnage EUR-10 Part modale Matrice EUR-10 Indices tarifs	EUR-10 Tonnage Marktanteil EUR-10 Matrix Tarifindizes	- 1.5% Q1 85/Q1 84 + 0.6% Q1 85/Q1 84 Q1 85/Q1 84 31.3.85	tab. 1.1 tab. 1.1 tab. 4.1	13 13 53 54
Combined Combiné Kombi- niert	Container traffic Piggy-back traffic	Trafic conteneur Trafic rail/route	Containerverkehr Huckepackverkehr	+ 14 % Q2 85/Q2 84 - 2 % Q1 85/Q1 84	tab. 5.1 tab. 5.2	59 60

GENERAL ASSESSMENT

3 MODES

Total international tonnage for all three modes in the first quarter of 1985 (Q1 85) was 4.9% down on the same quarter of 1984, the worst quarterly result since Q2 81. These results were due to the bad weather at the beginning of 1985 which mainly affected the inland waterways.

The market share of road transport recovered strongly due to the poor performance of inland waterways.

A strong recovery of the market is anticipated for the second quarter of 1985.

Readers should note that the principal quarterly tonnage comparisons for road and inland waterways in 1984 have been revised (partially by including more traffic relations for the road and by choosing as data source the importing country for I.W. tonnages).

ROAD

International road tonnage in Q1 85 was up marginally by 0.8% on the previous year. Although this was the smallest quarterly growth rate since the end of 1982, it can be partially explained by the bad weather at the beginning of 1985.

However as the other modes both lost tonnage compared to the first quarter of 1984, the share of road transport rose to 44.0%, the highest figure ever recorded.

Results from the transport inquiry survey for Q2 85 are quite optimistic with improved activity, greater recruitment of drivers (highest level observed since the survey started), and the proportion of firms having liquidity problems declining to its usual level after the exceptionally bad figures for Q1 85. Forecasts for Q3 85 indicate a weaker seasonal downturn than usual.

INLAND WATERWAYS

International inland waterway tonnage in Q1 1985 was down 11.7% on the previous year. (EUR-5 national traffic -26%!). The drop in activity was caused by the exceptionally strong frost at the beginning of 1985. As many waterways were frozen, navigation was not possible for several weeks.

Rhine traffic monitored at the NL/D-border was down -10.3% for the period Q1 85/Q1 84. The majority of the transporters expects an increase of activity in the rest of 1985, in particular in coal and ore, but also in building materials.

In Q1 and Q2 1985 prices in dry cargo on the Rhine were slightly higher (+2%) than in the same period of 1984. Transporters do not expect a major change of prices in the near future.

In Q1 85 activity in North-South traffic was also seriously affected by the frost : -12% (estimation). Transporters report an improvement of the situation in Q2, in particular on the relations : NL-B, B-NL and F-NL. In the first half of 1985, prices - in all the 3 sectors of North-South : dry cargo, liquid, sand and gravel - were some 5% higher than in the same period of 1984.

RAILWAYS

Quarterly tonnage was slightly down compared to the same quarter last year (-1.5%). All important outgoing and ingoing relations were down, except German and Dutch outgoing (+2.7% and +7.7%) and Belgian ingoing (+3.4%) traffic.

No new information has been received on railway tariffs.

COMBINED TRANSPORT

Containers by rail

The strong growth of container transports continued, in particular ports traffic following the increase in round-the-world services.

Piggy-back

Compared with the same quarter last year and the last quarter 1984 a slight decrease could be noted. Serious losses of TRW explain to a large extent the downturn.

SYNTHÈSE DU RAPPORT

3 MODES

Le tonnage international intra EUR-10 total pour les trois modes de transport a baissé, pendant le premier trimestre de 1985 (Q1 85) de - 4,9% par rapport au premier trimestre de 1984, soit le résultat trimestriel le plus faible depuis Q2 81.

L'explication tient principalement dans les mauvaises conditions atmosphériques qui, au début de l'année, ont affecté principalement les voies navigables intérieures.

Le rail et surtout la route qui en ont moins souffert, ont donc augmenté sensiblement leur part de marché.

On peut heureusement s'attendre à un net redressement pour le second trimestre de 1985.

Remarque: Nous portons à l'attention du lecteur que les séries statistiques trimestrielles des voies navigables et de la route ont été affinées, principalement :

- 1) par l'adjonction, pour la route, de certaines relations de trafic pour lesquelles les données n'étaient pas disponibles dans le passé;
- 2) par la sélection systématique, pour les voies navigables, des statistiques du pays importateur, (Directive 80/1119).

ROUTE

Le tonnage international EUR-10 du premier trimestre de 1985 n'a augmenté que de 0,8% par rapport à Q1 84. Cet accroissement, le plus faible depuis la fin de 1982, s'explique par les mauvaises conditions atmosphériques du début de l'année.

Cependant, les deux autres modes ayant perdu du tonnage, la route a enregistré, avec 44,0%, le niveau de part du marché le plus élevé jamais relevé.

Les enquêtes de conjoncture effectuées auprès des transporteurs routiers sur le deuxième trimestre de 1985, font apparaître des tendances résolument optimistes puisqu'on relève un accroissement du niveau d'activité, une amélioration du niveau de recrutement (en fait les chiffres les plus élevés depuis l'existence de l'enquête) et un retour de la trésorerie à un niveau habituel après les chiffres désastreux du premier trimestre de 1985.

Les prévisions pour le troisième trimestre de 1985 indiquent un déclin saisonnier moins accentué que d'habitude.

VOIES NAVIGABLES

Le niveau du tonnage international intra EUR-10 transporté par les voies navigables pendant Q1 85 a diminué de - 11,7% par rapport au premier trimestre de 1984 (- 26% pour le trafic national EUR-5).

Ceci est dû au gel qui a empêché la navigation sur plusieurs cours d'eau pendant quelques semaines.

- a) Le trafic rhénan mesuré à la frontière Pays-Bas/RFA a baissé de - 10,3% (Q1 85/Q1 84). La majorité des bateliers croient en un redressement notable pour la suite de 1985, plus particulièrement dans les produits houilliers et les minerais, mais également dans le secteur des matériaux de construction.

Pour le premier semestre de 1985, les prix pour le transport de matières sèches sur le Rhin étaient légèrement plus élevés que pour la même période de l'année précédente; les bateliers n'attendent pas de changements notables des prix à court terme.

- b) Le trafic Nord-Sud a également souffert du mauvais temps (- 12% estimés Q1 85/Q1 84). Les bateliers rapportent un redressement du trafic pour le second trimestre de 1985, en particulier sur les relations NL-B, B-NL et F-NL.

Pour le premier trimestre de 1985, les prix pour le transport des matières sèches et liquides, sable et gravier, étaient supérieurs d'environ 5% par rapport aux six premiers mois de 1984.

RAIL

Le total du tonnage international intra EUR-10 a diminué de - 1,5% (Q1 85/Q1 84). A l'exception du trafic sortant de la RFA et des Pays-Bas (respectivement + 2,7% et + 7,7%) et du trafic entrant en Belgique (+ 3,4%), les flux de trafic importants étaient tous en diminution par rapport au premier trimestre de 1984.

Aucune information nouvelle ne nous est parvenue au sujet des tarifs pratiqués.

TRANSPORT COMBINÉ

Trafic conteneurisé

L'important accroissement du trafic conteneurisé continue, (en particulier le trafic portuaire), conséquence de l'augmentation des services "autour du monde".

Ferroutage

Le trafic par ferroutage (Q1 85) a baissé légèrement en comparaison avec le premier trimestre de 1984, mais aussi avec le trimestre précédent (Q4 84). Les diminutions sensibles enregistrées par TRW l'expliquent en bonne partie.

ALLGEMEINE BEURTEILUNG

3 VERKEHRSTRÄGER

Das gesamte Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr aller drei Verkehrsträger im ersten Quartal 1985 (Q1 85) lag um 4,9% unter dem entsprechenden Wert des entsprechenden Quartals 1984, was das schlechteste Quartalsergebnis seit Q2 81 bedeutet. Diese Ergebnisse waren auf das schlechte Wetter Anfang 1985, das überwiegend die Binnenschifffahrt beeinträchtigte, zurückzuführen.

Der Marktanteil des Güterkraftverkehrs konnte sich wegen der schlechten Leistung der Binnenschifffahrt stark erholen.

Für das zweite Quartal 1985 wird eine starke Erholung des Marktes erwartet.

Die Leser mögen bedenken, daß 1984 die wesentlichen vierteljährlichen Vergleiche der Beförderungsleistungen im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt (teilweise durch die Einbeziehung weiterer Verkehrsbeziehungen im Straßenverkehr und durch die Verwendung von Daten über das Importverkehrsaufkommen der Binnenschifffahrt) überarbeitet worden sind.

STRAßENVERKEHR

Das Verkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr hat im Q1 85 gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 0,8% zugenommen. Obwohl dies die kleinste vierteljährliche Wachstumsrate seit Ende 1982 ist, kann sie teilweise durch das schlechte Wetter Anfang 1985 erklärt werden.

Da die beiden anderen Verkehrsträger im Vergleich zum ersten Quartal 1984 jedoch ein geringeres Verkehrsaufkommen erzielten, ist der Marktanteil des Güterkraftverkehrs auf den bisherigen Höchststand von 44,0% gestiegen.

Die Ergebnisse der Konjunkturerhebung für Q2 85 sind mit einer verbesserten Beschäftigung, einer vermehrten Einstellung von Fahrern (höchster Stand seit Beginn der Konjunkturerhebungen) und einem Anteil von Unternehmen mit Liquiditätsschwierigkeiten, der nach den außergewöhnlich schlechten Zahlen für Q1 85 wieder auf seinen üblichen Stand zurückgegangen ist, ziemlich optimistisch. Die Prognosen für Q3 85 weisen auf eine geringere saisonale Abschwächung als üblich hin.

BINNENSCHIFFSVERKEHR

Das Verkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehr lag im Q1 85 um 11,7% unter dem Vorjahr (innerstaatlicher EUR-5-Verkehr -26%). Der Beschäftigungsrückgang wurde durch den außergewöhnlich strengen Frost Anfang 1985 verursacht. Da viele Binnenwasserstraßen zugefroren waren, mußte die Schifffahrt mehrere Wochen lang eingestellt werden.

Die an der niederländisch-deutschen Grenze beobachtete Rheinschifffahrt ist im Q1 85 gegenüber dem Q1 84 um -10,3% zurückgegangen. Die Mehrheit der Verkehrsunternehmer erwartet für die übrige Zeit des Jahres 1985 eine zunehmende Beschäftigung insbesondere bei Kohle und Erz, aber auch bei Baustoffen.

Im Q1 und Q2 1985 lagen die Preise für Trockenladung auf dem Rhein etwas höher (+2%) als im gleichen Zeitraum des Jahres 1984. Die Verkehrsunternehmer erwarten in der nahen Zukunft keine größeren Preisänderungen.

Im Nord-Süd-Verkehr wurde die Beschäftigung während des Q1 85 ebenfalls durch den Frost stark beeinträchtigt : -12% (Schätzung). Die Verkehrsunternehmer berichten eine Besserung der Lage im Q2 insbesondere auf folgenden Verbindungen : NL-B, B-NL und F-NL. In der ersten Jahreshälfte 1985 lagen die Preise - in allen drei Bereichen des Nord-Süd-Verkehrs, d.h. für Trockenladung, Tankladung, Sand und Kies - um rund 5% über dem Niveau desselben Zeitraums 1984.

EISENBAHNVERKEHR

Das vierteljährliche Verkehrsaufkommen lag geringfügig unter dem Aufkommen während des entsprechenden Vorjahresquartals (-1.5%). Auf allen wichtigen Import- und Exportverkehrsverbindungen mußte sie, ausgenommen im Exportverkehr Deutschlands (+2,7%) und der Niederlande (+7,7%) und im Importverkehr Belgiens (+3,4%) Einbußen hinnehmen.

Über die Eisenbahntarife sind keine neuen Angaben eingegangen.

KOMBINIERTER VERKEHR

Containerverkehr der Eisenbahn

Das starke Wachstum des Containerverkehrs hielt insbesondere im Hafenverkehr nach der Zunahme weltumspannender Containerdienste weiter an.

Huckepackverkehr

Im Vergleich zum selben Quartal des Vorjahres und dem letzten Quartal 1984 war ein geringfügiger Rückgang zu verzeichnen. Diese Abschwächung ist weitgehend auf erhebliche TRW-Verluste zurückzuführen.

SECTION - CHAPITRE - TEIL 1

All 3 modes

3 modes confondus

Alle 3 Verkehrszweige

Table 1.1




International EUR-10 traffic activity in the first quarter of 1985

Tableau 1.1

Activité du transport international EUR-10, premier trimestre 1985

Tabelle 1.1

Beschäftigung im grenzüberschreitenden EUR-10-Verkehr im ersten Quartal 1985

Activity Activité Q1 85 Beschäftigung				Total Total Insgesamt
Tonnage moved Tonnage transporté Beförderungsleistung Mio ton. (1)	43.9	16.6	39.2	99.6
Tonnage evolution Evolution du tonnage Verkehrsentwicklung Q1 85/84 (2)	+ 0.8 %	- 1.5 %	-11.7 %	- 4.9 %
Modal split Répartition modale Verkehrsanteil nach Verkehrszweigen Q1 85	44.0 %	16.7 %	39.3 %	100.0%
Modal split evolution Evolution part modale Entwicklung der Verkehrsanteile Q1 85/84	+ 2.4	+ 0.6	- 3.0	—

(1)

Total international intra EUR-10 traffic of goods in Mio tonnes excluding the relations B-L and L-B.

Il s'agit du tonnage total en Mio tonnes, du trafic international intracommunautaire de marchandises EUR-10, à l'exception des relations B-L et L-B.

Gesamter innergemeinschaftlicher EUR-10-Güterverkehr in Mio t ohne die Verkehrsbeziehungen B-L und L-B.

(2)

Because of the strong seasonality of traffic its evolution is monitored by comparing the results of a quarter with the same quarter of the previous year.

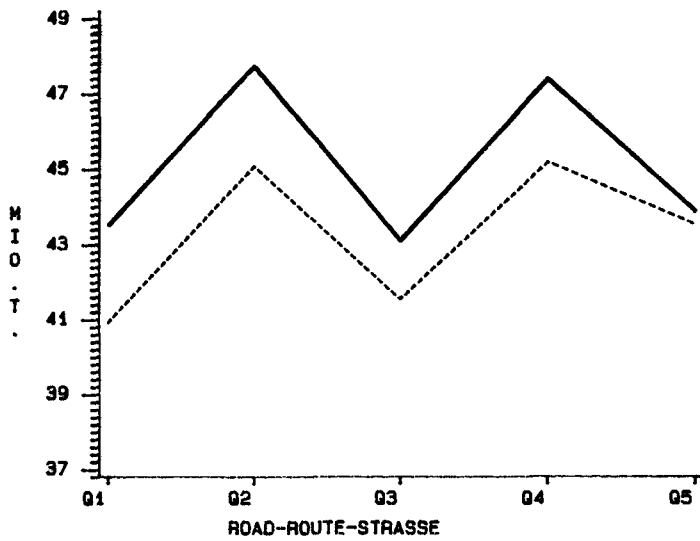
Vu l'importance des variations saisonnières, l'observation de l'évolution du trafic se fait en comparant les résultats d'un trimestre à ceux du trimestre correspondant de l'année précédente.

Wegen der starken Saisonabhängigkeit des Verkehrs werden bei der Beobachtung der Verkehrsentwicklung die Quartalergebnisse jeweils mit dem entsprechenden Quartal des Vorjahres verglichen.

Figure 1.1

Graphique 1.1

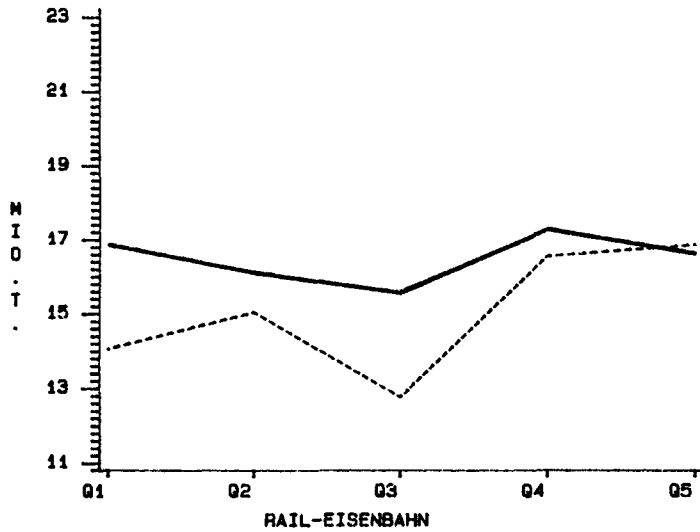
Schaubild 1.1



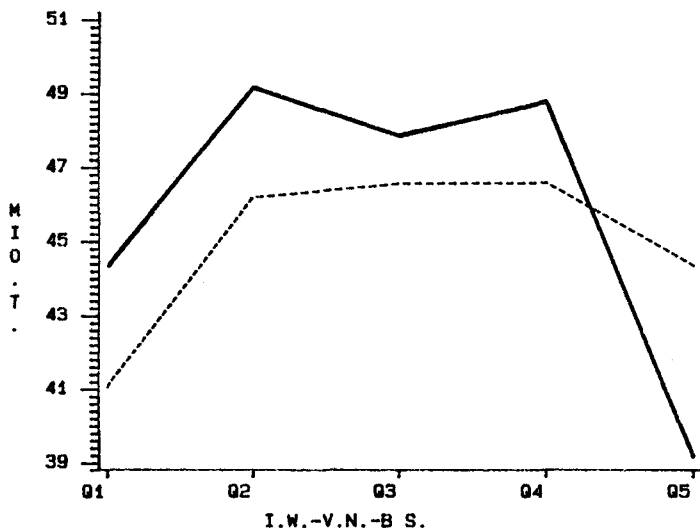
Graphic representation of the evolution of EUR-10 quarterly tonnages by mode of transport.

Représentation graphique de l'évolution des tonnages EUR-10 trimestriels par mode de transport.

Graphische Darstellung der Entwicklung des vierteljährlichen EUR-10-Verkehrsaufkommens nach Verkehrszweigen.



1984 =
 1983 =



Q5 = Q1 of the following year
 Q5 = Q1 de l'année suivante
 Q5 = Q1 des darauffolgenden Jahres

Table 1.2

Traffic evolution by mode (in percentage)

Tableau 1.2

Evolution du trafic par mode (en pourcentage)

Tabelle 1.2

Verkehrsentwicklung nach Verkehrszweigen (%)




	$\frac{Q1\ 84}{Q1\ 83}$	$\frac{Q2\ 84}{Q2\ 83}$	$\frac{Q3\ 84}{Q3\ 83}$	$\frac{Q4\ 84}{Q4\ 83}$	$\frac{Q1\ 85}{Q1\ 84}$
	+ 6.3R	+ 5.9R	+ 3.7R	+ 4.9R	+ 0.8
	+20.0	+ 7.2	+22.0	+ 4.4	- 1.5
	+ 8.0R	+ 6.5R	+ 2.8R	+ 4.7R	-11.7
All modes 3 modes Zusammen	+ 9.1R	+ 6.3R	+ 5.6R	+ 4.7R	- 4.9

Figure 1.2

Graphic representation of growth rates by mode

Road ———
Rail - - - - -
I.W. - . - . - .

Graphique 1.2

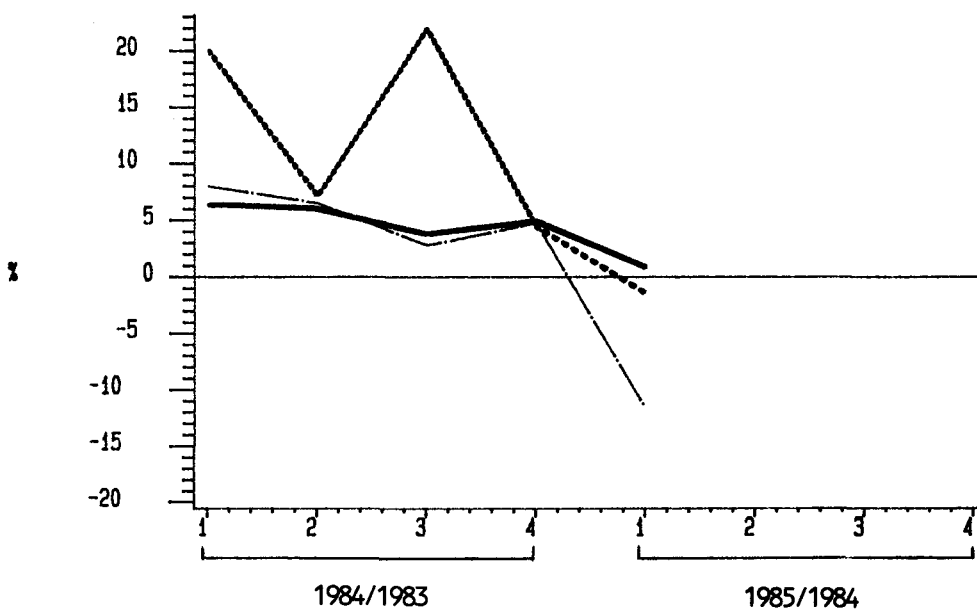
Représentation graphique des taux de croissance par mode

Route ———
Rail - - - - -
Navigation Intér. - . - . - .

Schaubild 1.2

Graphische Darstellung der Wachstumsraten nach Verkehrszweigen

Straße ———
Schiene - - - - -
Binnenschifffahrt - . - . - .



SECTION - CHAPITRE - TEIL 2



Table 2.1 Q1 85/Q1 84

Tableau 2.1 Q1 85/Q1 84

Tabelle 2.1 Q1 85/Q1 84

EUR-10 tonnage evolution
(in %) by transport
relation (1)

Evolution des tonnages
EUR-10 (en %) par rela-
tion de transport (1)

Entwicklung des EUR-10-
Verkehrsaufkommens (%) nach
Verkehrsbeziehungen (1)

To/vers/ nach From/ de/von	D	F	I	NL	B+L	UK	IRL	DK	GR	EUR 10
D	x	+ 5	+ 8	- 2	+ 7	+11	+12	+14	- 7	+ 3.6
F	- 4	x	+ 6	+ 3	0	0	-30	- 3	- 8	- 0.3
I	+ 1	+ 3	x	-25	- 2	+ 3	-15	+11	+33	0
NL	+ 3	+ 5	+ 4	x	-17	N.	N.	0	+35	- 3.4
B+L	- 3	- 4	- 1	+12	x	+23	- 2	+ 1	+19	+ 1.4
UK	+ 4	+13	+11	N.	+ 5	x	N.	+20	+163	+10.4
IRL	+32	-12	+274	N.	+ 4	N.	x	+83	0	+21.7
DK	- 2	+ 9	+ 6	- 6	+ 3	-11	-16	x	+ 2.3	- 2.2
GR	+ 4	- 6	-33	+153	-18	+80	0	+ 9	x	+ 2.7
EUR 10	-0.7	+1.3	+ 5.8	+2.7	-3.5	+4.9	-8.8	+ 9.6	+ 9.0	+0.8

N = not available

N = non disponible

N = keine Angaben

(1)Excludes B-L and L-B

(1)Exclut B-L et L-B

(1)Ohne B-L und L-B

- 2.1 .Inquiry Survey
.Enquête de Conjoncture
.Konjunkturerhebung

2.1.0 Introductionary Note

The main objective in introducing Opinion Surveys with road operators is to obtain information on the market of international transport before the "official" statistics become available.

The surveys are based on the results of an inquiry carried out in each Member State by a specialized institute.

Each haulier questioned has to answer the different questions with reference to what he considers as a normal activity level :

- higher than normal (+),
- lower than normal (-),
- normal (=).

The "balance of opinions" (S) represents the difference between the percentage number of hauliers who declare that the level of activity is higher than normal and the percentage number of those who think that activity is lower than normal. The results of TIS do not represent historical data but indicate tendencies.

The report gives aggregate results at EUR-10 level. For detailed information, hauliers can refer to the Institutes listed in annex.

2.1.0 Note d'introduction

L'organisation d'enquêtes de conjoncture auprès des transporteurs routiers a pour objectif principal d'obtenir auprès des opérateurs des informations sur le marché des transports internationaux de marchandises avant même que les statistiques "officielles" ne soient disponibles. Les enquêtes sont menées dans chaque Etat membre par un Institut spécialisé. Les transporteurs interrogés jugent, chaque trimestre, si, par rapport à un niveau de référence normal,

- le niveau d'activité a été plus élevé (+),
- le niveau d'activité a été plus faible (-),
- le niveau d'activité a été normal (=).

Le solde global d'opinions (S) représente la différence entre le pourcentage de (+) et le pourcentage de (-). Les résultats de l'enquête ne sont donc pas des données statistiques mais indiquent plutôt des tendances.

Le rapport qui suit cumule les résultats au niveau EUR-10. Des informations plus détaillées sont disponibles auprès des Instituts chargés des enquêtes (voir liste en annexe).

2.1.0 Einleitung

Mit Meinungsumfragen bei Straßenverkehrsunternehmen sollen vor allem Marktinformationen über den grenzüberschreitenden Verkehr beschafft werden, bevor die "offiziellen" Statistiken vorliegen.

Die Berichte beruhen auf den Ergebnissen einer Umfrage, die ein Spezialinstitut in jedem Mitgliedstaat durchführt.

Die Verkehrsunternehmen werden befragt, ob ihre Beschäftigung

- höher als normal (+) ist,
- niedriger als normal (-) ist oder
- normal ist.

Der "Meinungssaldo" (S) ist der Unterschied zwischen dem Anteil der Unternehmen mit höherer als normaler Beschäftigung und dem Anteil der Unternehmen mit niedriger als normaler Beschäftigung. Die Ergebnisse der Umfragen sind daher keine statistischen Daten, sondern geben Tendenzen wieder.

Der folgende Bericht faßt die Ergebnisse auf EUR-10-Ebene zusammen.

Detailliertere Ergebnisse sind bei den im Anhang aufgeführten Instituten erhältlich.

- 2.1.1 .Summary of activity indicators (see tables 2.3 and 2.4)
 .Synthèse des indicateurs d'activité (voir tableaux 2.3 et 2.4)
 .Zusammenfassende Darstellung der Beschäftigungsindikatoren
 (siehe Tabellen 2.3 und 2.4)





EUR-10 	Aggregate balance of opinions (in %) Soldes globaux d'opinions (en %) Gesamter Meinungssaldo (%)			
	Q2 85/Q2 84	Q2 85/Q1 85	Q3 85/Q3 84	Q3 85/Q2 85
Actual activity Réalisation d'activité tatsächliche Beschäftigung 	+ 4	+ 6		
Forecast of activity Prévision d'activité erwartete Beschäftigung 			+ 3	-10
Utilisation of rolling stock Utilisation du maté- riel roulant Auslastung der Fahr- zeuge 	+ 5	+15		

Figure 2.1

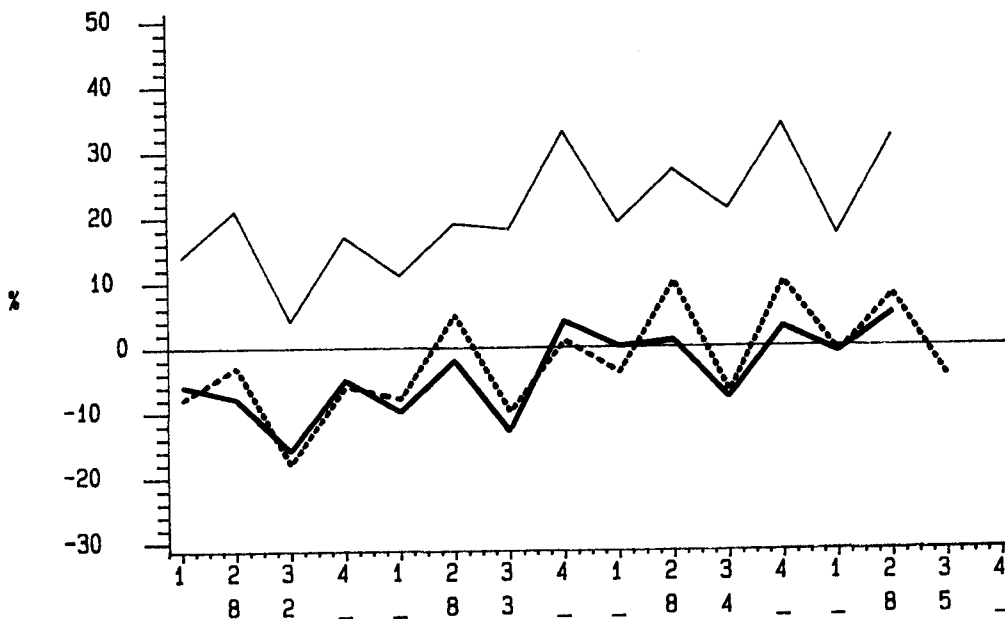
Graphique 2.1

Schaubild 2.1

Activity indicators

Indicateurs d'activité

Beschäftigungsindikatoren



TAB.2.3		ACTIVITY / ACTIVITE / BESCHAEFTIGUNG												Q2 / 1985			
		FORECAST / PREVISIONS / VORAUSSCHAETZUNG												Q3 / 1985			
		1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
DEUTSCHLAND	+	22	19	18	23	23	24	21	23	22	20	21	21	23	21	9	
	=	49	55	44	44	48	45	48	53	56	54	52	55	51	62	75	
	-	29	26	38	33	29	31	31	24	22	26	27	24	26	17	16	
	S	-7	-7	-20	-10	-6	-7	-10	-1		-6	-6	-3	-3	4	-7	
FRANCE	+	18	15	14	15	14	15	11	17	18	18	17	17	17	16	12	
	=	47	49	50	43	43	49	47	51	53	55	51	57	54	53	63	
	-	35	36	36	42	43	36	42	32	29	27	32	26	29	31	25	
	S	-17	-21	-22	-27	-29	-21	-31	-15	-11	-9	-15	-9	-12	-15	-13	
ITALIA	+	15	16	14	15	14	15	17	23	16	19	16	16	14	19	24	
	=	49	47	41	51	45	54	47	49	53	48	47	55	46	53	59	
	-	36	37	45	34	41	31	36	28	31	33	37	29	40	28	17	
	S	-21	-21	-31	-19	-27	-16	-19	-5	-15	-14	-21	-13	-26	-9	7	
NEDERLAND	+	34	32	26	31	31	37	26	40	31	34	22	35	36	44	9	
	=	43	45	41	50	44	44	38	42	49	48	38	32	43	40	53	
	-	23	23	33	19	25	19	36	18	20	18	40	33	21	16	38	
	S	11	9	-7	12	6	18	-10	22	11	16	-18	2	15	28	-29	
BELGIQUE-BELGIE	+	28	31	23	30	27	28	21	35	30	31	19	32	28	33	13	
	=	48	51	43	47	46	51	44	47	47	55	47	50	47	50	61	
	-	24	18	34	23	27	21	35	18	23	14	34	18	25	17	26	
	S	4	13	-11	7		7	-14	17	7	17	-15	14	3	16	-13	
LUXEMBOURG	+	28	26	21	25	21	35	26	21	33	29	24	25	27	72	33	
	=	48	50	51	47	52	49	52	61	44	47	51	47	59	21	19	
	-	24	24	28	28	27	16	22	18	23	24	25	28	14	7	48	
	S	4	2	-7	-3	-6	19	4	3	10	5	-1	-3	13	65	-15	
UNITED KINGDOM	+	28	25	21	24	23	24	20	26	21	24	20	29	25	23	18	
	=	59	56	63	64	61	63	63	66	66	65	72	64	64	64	70	
	-	13	19	16	12	16	13	17	8	13	11	8	7	11	13	12	
	S	15	6	5	12	7	11	3	18	8	13	12	22	14	10	6	
IRELAND	+	21	27	20	28	21	23	23	21	13	16	21	33	29	27	32	
	=	48	39	38	37	47	50	60	60	68	67	67	53	43	51	58	
	-	31	34	42	35	32	27	17	19	19	17	12	14	28	22	10	
	S	-10	-7	-22	-7	-11	-4	6	2	-6	-1	9	19	1	5	22	
DANMARK	+	25	26	17	27	26	19	19	29	21	24	22	26	16	32	23	
	=	65	64	61	62	66	65	64	64	62	65	65	68	77	60	66	
	-	10	10	22	11	8	16	17	7	17	11	13	6	7	8	11	
	S	15	16	-5	16	18	3	2	22	4	13	9	20	9	24	12	
HELLAS	+	16	14	17	28	19	32	24	29	27	23	22	23	26	23	29	
	=	45	31	34	36	39	39	43	43	45	49	48	54	53	49	49	
	-	39	55	49	36	42	29	33	28	28	28	30	23	21	28	22	
	S	-23	-41	-32	-8	-23	3	-9	1	-1	-5	-8		5	-5	7	
EUR-10	+	22	21	19	23	21	24	19	26	23	23	20	25	23	26	17	
	=	50	50	46	49	48	50	49	52	54	55	52	53	53	53	61	
	-	28	29	35	28	31	26	32	22	23	22	28	22	24	21	22	
	S	-6	-8	-16	-5	-10	-2	-13	4		1	-8	3	-1	5	-5	

% ENTERPRISES + : INCREASE / AUGMENTATION / STEIGERUNG
 % ENTREPRISES = : STABLE / STABLE / GLEICH
 % UNTERNEHMEN - : DECREASE / DIMINUTION / RUECKGANG
 S : BALANCE / SOLDE D OPINONS / MEINUNGSSALDO (+) - (-)

TAB.2.4

 UTILISATION OF ROLLING STOCK
 UTILISATION DU MATERIEL ROULANT
 AUSNOETZUNG DER FAHRZEUGE

Q2 / 1985

		1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
DEUTSCHLAND	+	33	28	20	19	27	31	27	33	34	35	29	36	34	39		
	=	49	51	51	54	51	51	51	50	50	48	51	47	51	50		
	-	18	21	29	27	22	18	22	17	16	17	20	17	15	11		
	S	15	7	-9	-8	5	13	5	16	18	18	9	19	19	28		
FRANCE	+	29	42	27	30	22	29	27	30	23	24	21	27	25	28		
	=	35	24	40	41	41	37	43	44	45	50	52	50	45	46		
	-	36	34	33	29	37	34	30	26	32	26	27	23	30	26		
	S	-7	8	-6	1	-15	-5	-3	4	-9	-2	-6	4	-5	2		
ITALIA	+	15	14	17	12	11	14	22	36	21	18	19	20	11	14		
	=	64	62	52	64	54	69	57	49	44	56	63	64	52	65		
	-	21	24	31	24	35	17	21	15	35	26	18	16	37	21		
	S	-6	-10	-14	-12	-24	-3	1	21	-14	-8	1	4	-26	-7		
NEDERLAND	+	51	60	38	41	42	63	51	69	65	80	66	78	64	77		
	=	37	35	40	45	46	30	40	30	27	19	30	21	27	22		
	-	12	5	22	14	12	7	9	1	8	1	4	1	9	1		
	S	39	55	16	27	30	56	42	68	57	79	62	77	55	76		
BELGIQUE-BELGIE	+	41	56	39	45	48	57	54	57	60	59	48	59	55	64		
	=	43	34	42	41	40	33	37	36	33	34	43	36	36	32		
	-	16	10	19	14	12	10	9	7	7	7	9	5	9	4		
	S	25	46	20	31	36	47	45	50	53	52	39	54	46	60		
LUXEMBOURG	+	19	21	14	37	38	39	38	42	48	46	39	32	42	94		
	=	74	68	72	50	53	58	49	55	48	54	58	55	45	6		
	-	7	11	14	13	9	3	13	3	4		3	13	13			
	S	12	10		24	29	36	25	39	44	46	36	19	29	94		
UNITED KINGDOM	+	65	62	58	69	60	69	61	69	66	68	74	84	67	78		
	=	26	22	23	24	30	20	27	24	16	28	22	14	27	20		
	-	9	16	19	7	10	11	12	7	18	4	4	2	6	2		
	S	56	46	39	62	50	58	49	62	48	64	70	82	61	76		
IRELAND	+	34	30	30	46	37	49	43	86	41	35	52	78	51	41		
	=	37	40	47	41	39	30	41	8	21	42	30	19	23	49		
	-	29	30	23	13	24	21	16	6	38	23	18	3	26	10		
	S	5		7	33	13	28	27	80	3	12	34	75	25	31		
DANMARK	+	49	47	43	54	55	44	46	57	44	52	50	56	41	52		
	=	43	47	44	41	37	43	43	39	47	43	42	40	51	40		
	-	8	6	13	5	8	13	11	4	9	5	8	4	8	8		
	S	41	41	30	49	47	31	35	53	35	47	42	52	33	44		
HELLAS	+	17	14	8	27	17	15	25	35	32	31	34	37	21	24		
	=	54	29	31	39	41	50	41	49	36	51	34	40	54	55		
	-	29	57	61	34	42	35	34	16	32	18	32	23	25	21		
	S	-12	-43	-53	-7	-25	-20	-9	19		13	2	14	-4	3		
EUR-10	+	35	41	30	36	34	38	37	46	39	42	37	46	36	45		
	=	44	39	44	45	43	43	44	41	41	43	47	42	45	42		
	-	21	20	26	19	23	19	19	13	20	15	16	12	19	13		
	S	14	21	4	17	11	19	18	33	19	27	21	34	17	32		

% ENTERPRISES + : INCREASE / AUGMENTATION / STEIGERUNG
 % ENTREPRISES = : STABLE / STABLE / GLEICH
 % UNTERNEHMEN - : DECREASE / DIMINUTION / RUECKGANG
 S : BALANCE / SOLDE D OPINONS / MEINUNGSSALDO (+) - (-)

2.1.2 Summary of economic indicators (see tables 2.5, 2.6, 2.7)
 Synthèse des indicateurs économiques (voir tableaux 2.5, 2.6, 2.7)
 Zusammengefaßte Wirtschaftsindikatoren (siehe Tabellen 2.5, 2.6 und 2.7)

EUR-10 Hauliers Transporteurs Verkehrsunternehmen	Aggregate balance of opinions (in %) Soldes globaux d'opinions (en %) Gesamter Meinungssaldo (%)	
	Q2 85/Q2 84	Q2 85/Q1 85
having recruited drivers ayant recruté des conducteurs die Fahrer eingestellt haben —————	+ 5	+ 3
having liquidity problems ayant des difficultés de trésorerie die Liquiditätsschwierigkeiten meldeten - - - - -	0	- 6
having made investments ayant réalisé des investissements die Investitionen tätigten —————	+ 1	+ 3

Figure 2.2

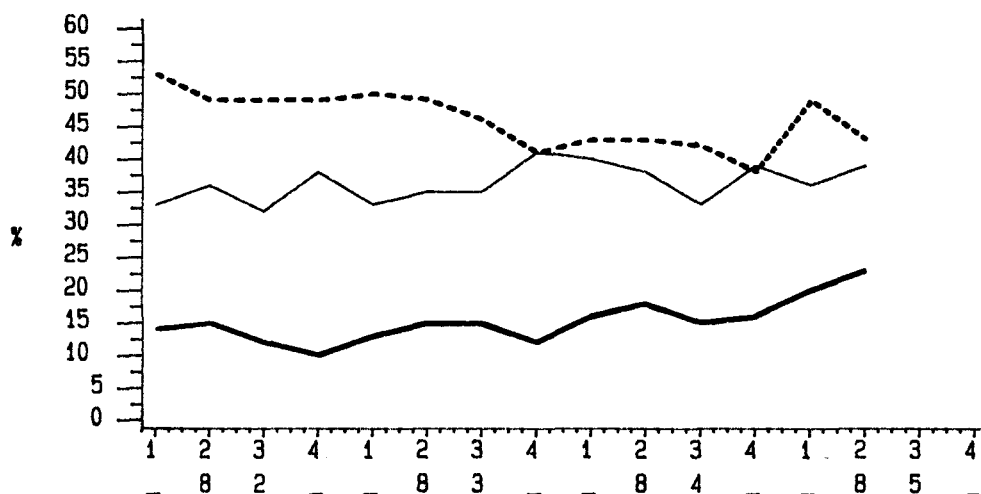
Graphique 2.2

Schaubild 2.2

Economic indicators

Indicateurs économiques

Wirtschaftsindikatoren



TAB.2.5 % OF FIRMS INDICATING HAVING RECRUITED DRIVERS % D ENTREPRISES AYANT RECRUTE DES CONDUCTEURS % DER UNTERNEHMEN DIE FAHREREINSTELLUNGEN MELDEN																				Q2 / 1985			
	1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5										
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4							
DEUTSCHLAND	5	5	3	2	6	5	8	5	4	8	5	5	8	7									
FRANCE	5	3	4	4	6	3	3	3	5	9	5	3	6	5									
ITALIA	21	24	18	16	17	25	19	20	15	19	17	17	16	18									
NEDERLAND	18	19	19	8	15	25	18	16	32	28	26	27	35	46									
BELGIQUE-BELGIE	21	26	19	15	18	22	21	15	23	28	21	18	29	31									
LUXEMBOURG	21	31	28	27	42	35	44	28	38	38	24	16	58	44									
UNITED KINGDOM	21	19	20	21	18	26	25	22	20	28	20	33	33	35									
IRELAND	17	15	10	19	21	15	27	24	26	20	43	35	38	34									
DANMARK	14	20	6	11	10	13	15	12	25	20	16	16	24	38									
HELLAS	36	24	25	20	29	28	25	19	22	22	22	20	24	14									
EUR-10	14	15	12	10	13	15	15	12	16	18	15	16	20	23									

TAB.2.6 % OF FIRMS HAVING LIQUIDITY PROBLEMS % D ENTREPRISES AYANT DES DIFFICULTES DE TRESORERIE % DER UNTERNEHMEN DIE LIQUIDITAETSSCHWIERIGKEITEN MELDEN																				Q2 / 1985			
	1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5										
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4							
DEUTSCHLAND	40	39	40	62	31	26	29	20	18	23	22	17	19	21									
FRANCE	64	60	60	57	64	65	59	59	59	57	53	50	65	61									
ITALIA	72	76	69	70	76	76	68	63	72	66	63	64	70	67									
NEDERLAND	18	12	11	10	13	6	7	3	6	3	3	2	4	6									
BELGIQUE-BELGIE	32	27	26	31	27	26	21	21	21	14	20	15	18	22									
LUXEMBOURG	57	38	40	42	27	16	19	15	23	17	43	45	42										
UNITED KINGDOM	56	49	53	50	49	44	42	41	46	47	33	38	33	29									
IRELAND	58	58	50	59	59	55	42	43	40	45	44	32	54	45									
DANMARK	32	21	32	18	20	19	17	6	16	8	9	6	12	6									
HELLAS	54	76	79	69	72	68	76	67	60	57	59	61	56	54									
EUR-10	53	49	49	49	50	49	46	41	43	43	42	38	49	43									

TAB.2.7	% OF FIRMS HAVING MADE INVESTMENTS % D ENTREPRISES AYANT REALISE DES INVESTISSEMENTS % DER UNTERNEHMEN DIE DURCHFUEHRUNG INVESTITIONEN MELDEN																Q2 / 1985	
	1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5					
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
DEUTSCHLAND	27	35	30	34	34	44	39	52	42	42	34	40	33	38				
FRANCE	34	35	31	42	29	29	29	34	35	32	28	31	31	33				
ITALIA	26	25	21	20	18	24	25	34	24	33	23	31	25	26				
NEDERLAND	46	42	43	46	41	47	44	44	58	66	55	52	51	56				
BELGIQUE-BELGIE	30	39	32	38	42	40	42	46	41	42	36	44	47	41				
LUXEMBOURG	26	29	28	47	38	20	47	39	33	31	46	45	54	53				
UNITED KINGDOM	53	63	61	67	49	67	68	65	71	74	62	75	69	73				
IRELAND	25	22	27	19	31	24	44	46	55	36	49	44	53	51				
DANMARK	43	45	35	42	43	51	51	55	53	52	52	57	54	59				
HELLAS	33	42	24	29	42	34	34	37	42	22	37	36	31	26				
EUR-10	33	36	32	38	33	35	35	41	40	38	33	39	36	39				

2.2 Cost Indices-Road 1.7.85

2.2.1 Coverage

Cost indices surveys are conducted in seven countries : D, F, NL, B/L, UK, DK. The German, Dutch and Belgian/Luxembourg surveys have given a breakdown of the cost factors by geographical relation. The indices relate to the international transport of goods by road between Member States.

2.2.2 Methodology

Indices for fuel are shown separately as allowance is made for the differences in cost of fuel estimated to be bought in each Member State. The indices for the other cost factors are based on the costs in the country of the hauliers.

2.2 Indices de coût-Route 1.7.85

2.2.1 Couverture

Les enquêtes sur les indices de coût sont effectuées dans sept pays : D, F, NL, B/L, UK et DK. Les enquêtes concernant D, NL et B/L présentent une ventilation des facteurs de coût par relation géographique. Les indices portent sur le trafic international intracommunautaire de marchandises par route.

2.2.2 Méthodologie

Les indices du carburant sont présentés séparément pour laisser apparaître les différences de coût du carburant entre Etats membres. Les indices des autres facteurs de coûts sont fondés sur les coûts observés dans le pays des transporteurs.

2.2 Kostenindizes für den Straßenverkehr 1.7.85

2.2.1 Erfassungsbereich

Kostenindexerhebungen werden in sieben Ländern durchgeführt: D, F, NL, B/L, UK, DK. Bei den Erhebungen in D, NL und B/L werden die Kostenfaktoren nach geographischen Verkehrsbeziehungen aufgeschlüsselt. Die Indizes gelten für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

2.2.2 Erhebungsverfahren

Die Kraftstoffkostenindizes werden gesondert aufgeführt, um die unterschiedlichen Kraftstoffkosten bei dem davon ausgegangen wird, daß ihn die Verkehrsunternehmen im eigenen Land kaufen, sichtbar zu machen. Die übrigen Kostenindizes beruhen auf den Kosten, die im Herkunftsland der Verkehrsunternehmen entstehen.

Tab. 2.8 : Total cost indices in ECU / Indice des coûts totaux en ECU / Gesamtkostenindizes in ECU

	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85
D	84.7	89.6	95.8	100.0	105.9	109.0	110.2	112.2	113.9	115.5	117.85
F	77.8	89.8	98.2	100.0	102.6	108.5	110.0	111.3	116.1	120.1	121.7
NL	84.5	88.3	92.1	100.0	103.8	108.6	106.1	108.8	108.7	111.0	112.1
B/L	68.5	96.8	101.7	100.0	97.6	101.8	100.9	101.8	105.9	110.1	111.3
UK		88.8	96.1	100.0	108.5	100.4	110.9	111.7	111.8	111.9	
DK				100.0	100.1	110.2	107.8	108.2	112.2	118.4	

Tab. 2.9 : Fuel cost in ECU / Coût du carburant en ECU / Kraftstoffkosten in ECU

	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85
D	72.7	81.9	90.7	100.0	100.2	105.5	98.3	102.5	99.1	109.7	104.1
F	70.9	89.8	98.6	100.0	102.3	111.8	106.8	106.6	111.7	118.7	119.9
NL	75.1	82.3	90.1	100.0	101.7	105.3	96.7	103.3	95.3	99.5	96.9
B/L	62.7	87.4	105.0	100.0	98.0	104.6	99.2	101.2	99.8	105.5	104.5
UK		78.5	96.8	100.0	104.8	103.3	108.8	109.3	108.3	114.8	
DK				100.0	97.7	116.6	105.7	104.2	108.6	111.5	

Tab. 2.10 : Wages in ECU / Coûts des salaires en ECU / Lohnkosten in ECU

	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85
D	85.2	90.4	96.9	100.0	107.9	111.0	115.6	116.5	120.8	121	123.7
F	82.2	91.1	95.7	100.0	105.4	110.0	116.4	116.8	121.1	124.3	127.5
NL	87.9	90.5	92.0	100.0	105.5	111.8	111.1	112.0	113.6	115.3	117.9
B/L	85.6	92.4	94.9	100.0	95.4	99.7	100.1	100.3	106.0	111.7	112.9
UK	69.7	99.8	101.6	100.0	109.1	98.7	109.4	109.9	112.1	109.2	
DK		94.7	97.6	100.0	101.0	109.0	107.8	107.9	107.8	117.9	

Tab. 2.11 : Total cost indices in national currency
 Indice des coûts totaux en monnaie nationale
 Gesamtkostenindizes in Landeswährung

	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85
D	86.3	94.6	98.8	100.0	102.3	102.4	102.5	103.5	104.2	105.5	106.4
F	73.0	86.3	94.8	100.0	108.5	113.8	121.1	123.7	128.3	132.3	134.1
NL	86.6	92.5	96.4	100.0	101.1	102.5	100.8	103.0	102.4	104.3	106.4
B/L	77.3	91.5	99.2	100.0	105.6	110.2	110.4	114.6	115.3	118.7	121.2
UK		88.3	95.1	100.0	106.0	108.4	112.8	113.1	117.7	119.9	
DK				100.0	102.5	111.6	110.3	110.7	114.8	118.6	

Tab. 2.12 : Fuel cost in national currency
 Coût du carburant en monnaie nationale
 Kraftstoffkosten in Landeswährung

	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85
D	74.1	86.5	93.6	100.0	96.8	99.1	91.4	94.6	90.7	100.2	95.9
F	66.5	86.2	95.1	100.0	108.2	117.2	117.6	118.5	123.5	130.6	132.1
NL	77.0	86.2	94.4	100.0	99.0	99.4	91.9	97.8	89.8	93.5	92.0
B/L	70.7	82.6	102.4	100.0	106.1	113.3	108.6	113.9	108.8	113.8	113.8
UK		78.1	95.8	100.0	102.4	111.5	110.7	110.7	114.0	123.1	
DK				100.0	100.0	118.0	108.2	106.6	111.2	111.7	

Tab. 2.13 : Wages in national currency
 Coût des salaires en monnaie nationale
 Lohnkosten in Landeswährung

	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85
D	86.7	95.4	100.0	100.0	104.3	104.3	107.6	107.6	110.5	110.5	113.8
F	77.2	87.5	92.3	100.0	111.4	115.3	128.2	129.8	133.9	136.8	140.4
NL	90.1	94.8	96.3	100.0	102.7	105.5	105.5	106.0	107.0	108.4	111.9
B/L	83.2	92.2	94.2	100.0	103.2	107.9	109.5	113.0	115.5	120.4	122.9
UK	78.5	94.4	99.1	100.0	106.6	106.6	111.3	111.4	118.0	117	
DK		94.1	96.6	100.0	103.4	110.3	110.3	110.3	110.3	118.1	

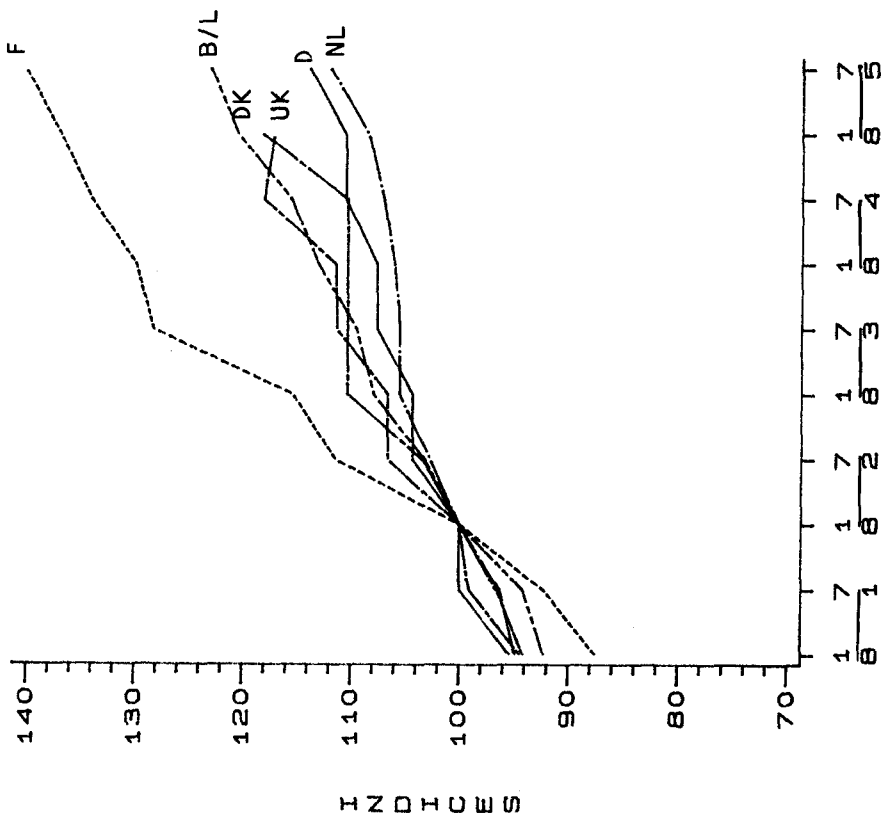


Fig. 2.3 : Wages in national currency
 Graph. 2.3 : Coûts des salaires en monnaie nationale
 Sch. 2.3 : Lohnkosten in Landeswährung

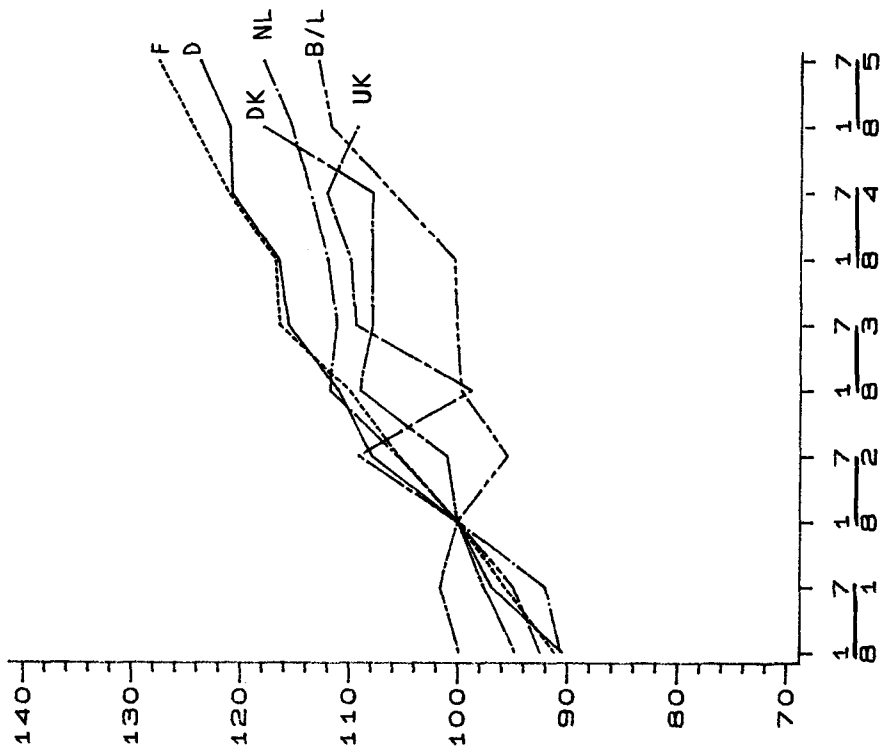


Fig. 2.4 : Costs of wages in ECU
 Graph. 2.4 : Coûts des salaires en ECU
 Sch. 2.4 : Lohnkosten in ECU

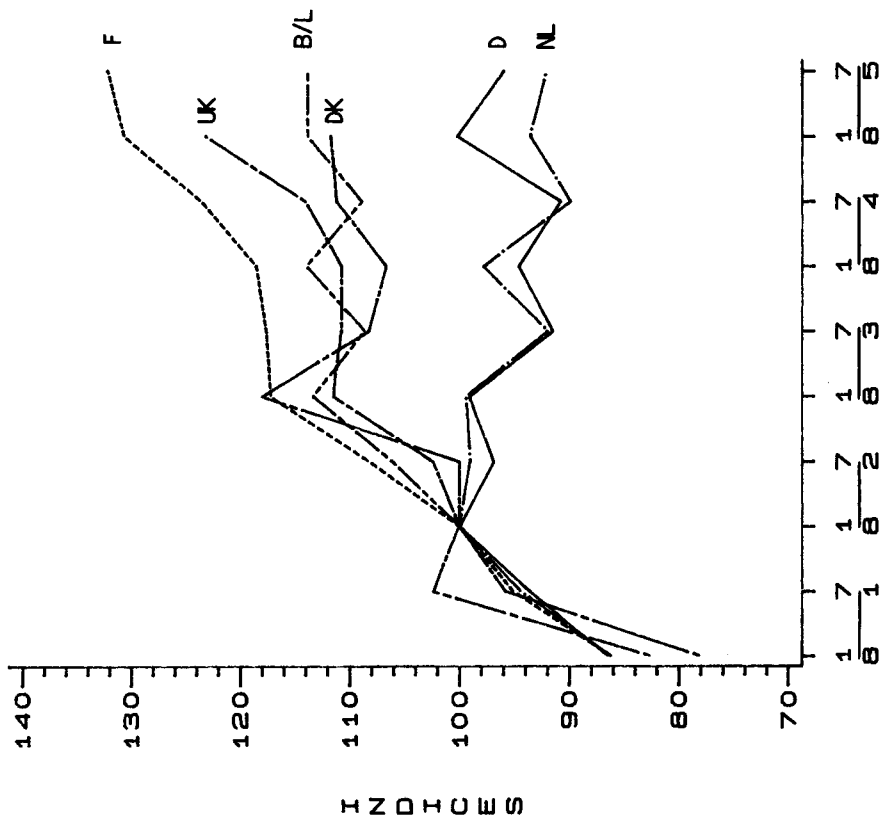


Fig. 2.5 : Fuel costs in national currency
 Graph. 2.5 : Coût du carburant en monnaie nationale
 Sch. 2.5 : Kraftstoffkosten in Landeswährung

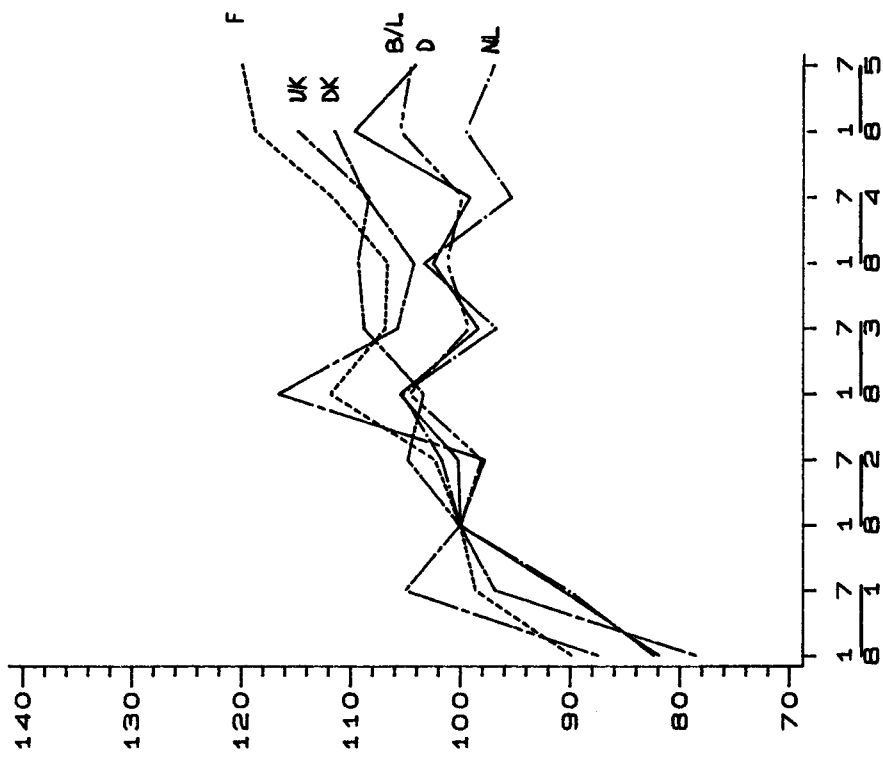


Fig. 2.6 : Fuel costs in ECU
 Graph. 2.6 : Coût du carburant en ECU
 Sch. 2.6 : Kraftstoffkosten in ECU

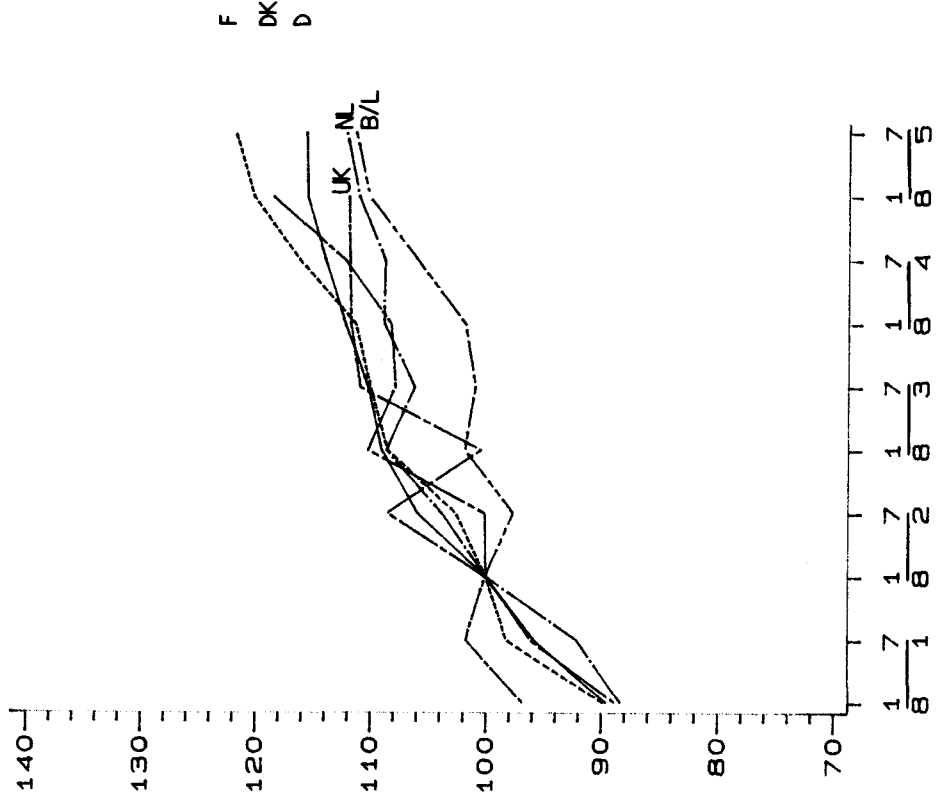


Fig. 2.8 : Total cost indices in ECU
 Graph. 2.8 : Indices des coûts totaux en ECU
 Sch. 2.8 : Gesamtkostenindizes in ECU

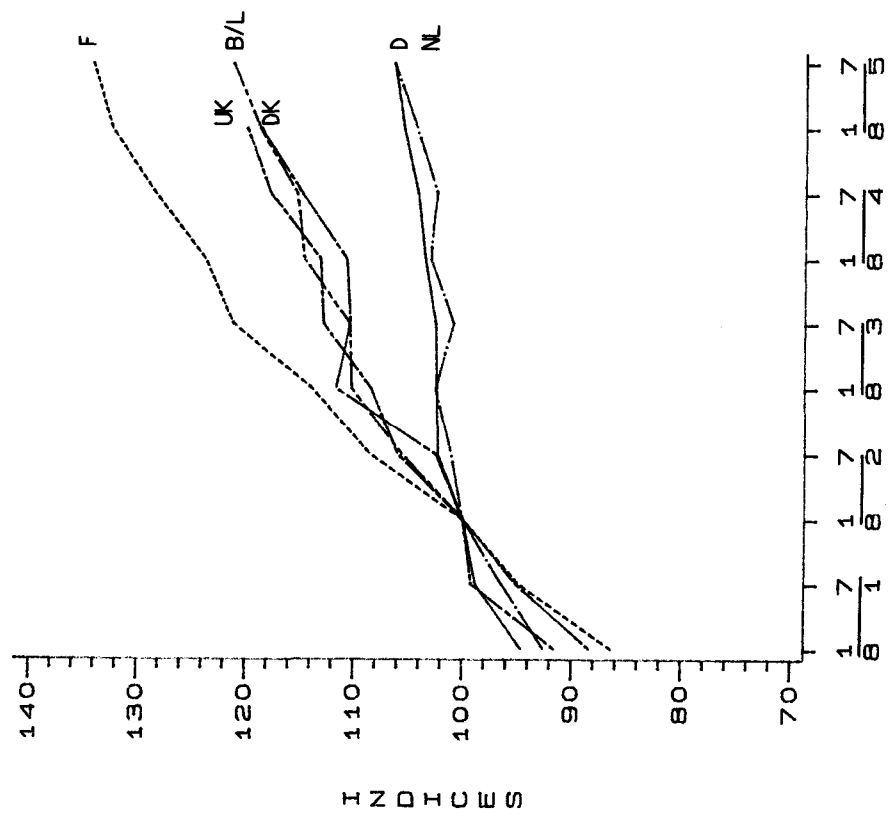


Fig. 2.7 : Total cost indices in national currency
 Graph. 2.7 : Indices des coûts totaux en monnaie nationale
 Sch. 2.7 : Gesamtkostenindizes in Landeswährung

2.3 Price Surveys-Road Q1 85

2.3.1 Coverage

Price surveys are being carried out in Germany, France, Italy, the Netherlands, Belgium/Luxembourg and Greece. The indices relate to the international transport of goods by road between Member States.

2.3.2 Methodology

The base point for the price indices results has been chosen as the third quarter of 1983, which was the first quarter available for Greece. In the calculations, the weighting factors used are tonne-kilometres relating to 1980.

2.3 Enquêtes sur les prix-Route Q1 85

2.3.1 Couverture

Des enquêtes sur les prix sont en cours en Allemagne, en France, en Italie, aux Pays-Bas, en Grèce et dans l'UEBL. Les indices portent sur le trafic international intracommunautaire de marchandises par route.

2.3.2 Méthodologie

La période de référence pour le calcul des indices de prix est le troisième trimestre de 1983, premier trimestre pour lequel des données sont disponibles pour la Grèce. Dans les calculs, les facteurs de pondération utilisés sont les tonnes-kilomètres de 1980.

2.3 Preiserhebungen für den Straßenverkehr Q1 85

2.3.1 Erfassungsbereich

Gegenwärtig werden Preiserhebungen in Deutschland, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Belgien/Luxemburg und Griechenland durchgeführt. Die Indizes gelten für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

2.3.2 Erhebungsverfahren

Für die Preisindizes wurde das dritte Quartal 1983 als Basis gewählt, für das erstmals Zahlen aus Griechenland vorlagen. Bei den Berechnungen dienten Tonnenkilometer für das Jahr 1980 als Gewichtungsfaktoren.

Tab. 2.14 :

Quarterly evolution of price indices by relation in ECU.
 Evolution trimestrielle des indices de prix par relation en ECU
 Vierteljährliche Entwicklung der Preisindizes nach Verkehrsbeziehungen in ECU

Haulier Transp. Untern.	1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4				Q1 1985
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
DF	90.8	93.6	94.5	96.1	98.2	99.2	100.0	103.9	103.5	104.5	104.3	103.9	105.6
DI	93.6	94.9	96.6	97.4	99.3	100.4	100.0	100.8	102.4	102.8	103.8	104.1	104.7
DNL	91.0	94.3	95.5	95.4	97.5	98.8	100.0	101.5	102.1	102.8	102.1	102.1	102.8
DBL	93.4	95.3	96.7	96.8	98.8	99.6	100.0	101.6	102.7	102.6	101.9	103.2	104.5
FD	96.0	96.9	94.5	98.0	100.2	96.8	100.0	101.5	103.0	108.1	106.4	106.9	110.8
FI	95.2	95.1	92.8	97.4	104.1	97.7	100.0	100.9	102.8	104.6	105.5	106.1	107.4
FNL	102.1	102.0	103.1	105.4	105.0	100.3	100.0	104.9	100.5	103.8	105.9	104.8	109.4
FBL	101.1	100.6	99.5	102.5	102.6	98.8	100.0	101.0	101.9	102.3	103.3	103.3	107.1
NLD	94.8	96.9	98.9	99.9	100.2	99.0	100.0	100.0	100.6	102.0	100.4	101.1	100
NLF	94.0	95.2	96.5	98.6	99.1	98.5	100.0	98.4	99.7	101.1	99.9	101.0	100.6
NLI	91.3	92.4	95.2	95.6	96.0	96.2	100.0	98.1	98.7	98.6	99.3	99.6	98.6
NLBL	91.2	94.0	90.6	90.3	99.3	95.2	100.0	91.7	94.4	94.2	98.3	97.8	-
BLD	106.6	100.5	95.9	105.7	104.6	101.9	100.0	101.6	107.3	103.3	103.0	116.3	109.9
BIF	84.7	84.3	85.9	85.4	86.1	90.1	100.0	97.0	86.2	81.5	88.9	90.3	91.1
BLI	89.3	86.8	95.6	97.1	92.9	103.2	100.0	100.3	96.4	100.0	104.5	94.6	103.9
BLNL	71.5	75.0	76.8	77.0	81.8	86.4	100.0	82.9	85.6	98.3	88.1	88.3	94.6
ID	95.2	104.2	103.4	101.2	96.7	100.4	100.0	94.7	109.5	104.5	113.3	108.4	107.2
IF	102.6	106.2	103.3	104.6	103.3	105.0	100.0	99.6	106.6	102.3	114.7	107.2	110.3
INL	95.2	110.7	99.2	94.7	93.7	96.2	100.0	91.3	97.2	97.8	103.4	110.4	107.6
IBL	95.1	99.9	101.5	101.4	94.9	89.7	100.0	101.1	106.0	109.2	115.1	111.7	118.1
GRGRD							100.0	95.5	89.0	90.4	94.2	95.4	102.6
GRGRF							100.0	97.7	99.1	93.1	97.5	111.0	114.6
GRGRI							100.0	94.6	93.7	94.7	100.4	93.2	96.1
GRGRNL							100.0	97.6	82.8	79.4	88.1	100.3	105.6
GRGRBL							100.0	104.0	110.0	113.0	116.9	114.5	127.8

Tab. 2.15 :
 Weighted average prices in ECU and in national currency (NC)
 Indices des prix moyens en ECU et en monnaie nationale (NC)
 Durchschnittspreise in ECU und in Landeswährung (NC)

Country Pays Land	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	
	1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4				1985					
<u>ECU</u>	91.9	94.4	95.7	96.3	98.3	99.4	100.0	102.1	102.7	103.3	103.0	103.3	103.0	103.3	103.0	103.3	103.3	104.4
D	98.1	98.2	96.6	100.1	102.3	98.1	100.0	101.4	102.3	104.9	105.0	104.9	105.0	105.4	105.0	105.4	105.4	108.6
F	97.4	104.8	102.4	101.4	99.1	101.5	100.0	96.3	107.0	103.5	112.8	103.5	112.8	108.5	109.1	108.5	109.1	109.1
I	93.6	95.7	96.0	96.8	99.8	97.7	100.0	98.1	99.2	100.1	99.8	100.1	99.8	100.3	99.9	100.3	99.9	99.9
NL	88.9	87.9	88.0	90.7	91.4	93.9	100.0	95.5	93.3	93.5	94.2	93.2	94.2	97.7	98.5	97.7	98.5	98.5
BL																		
GR																		
<u>NC</u>	98.2	98.9	99.2	98.8	98.6	99.0	100.0	101.4	101.3	101.5	101.4	101.5	101.4	101.5	101.4	101.5	101.4	104.1
D	89.0	90.2	93.0	96.4	97.5	97.5	100.0	101.9	103.0	105.2	105.3	105.2	105.3	105.3	105.3	105.3	105.3	108.0
F	94.0	102.3	100.1	100.2	97.0	100.9	100.0	97.4	109.1	105.6	114.8	105.6	114.8	110.7	109.1	110.7	109.1	109.1
I	98.2	99.3	97.9	97.2	99.0	97.8	100.0	97.6	98.6	99.1	99.0	99.1	99.0	99.2	99.9	99.2	99.9	99.9
NL	83.8	86.8	87.0	90.2	89.7	93.0	100.0	96.0	93.7	93.3	93.3	93.3	93.3	96.3	97.7	96.3	97.7	97.7
BL																		
GR																		

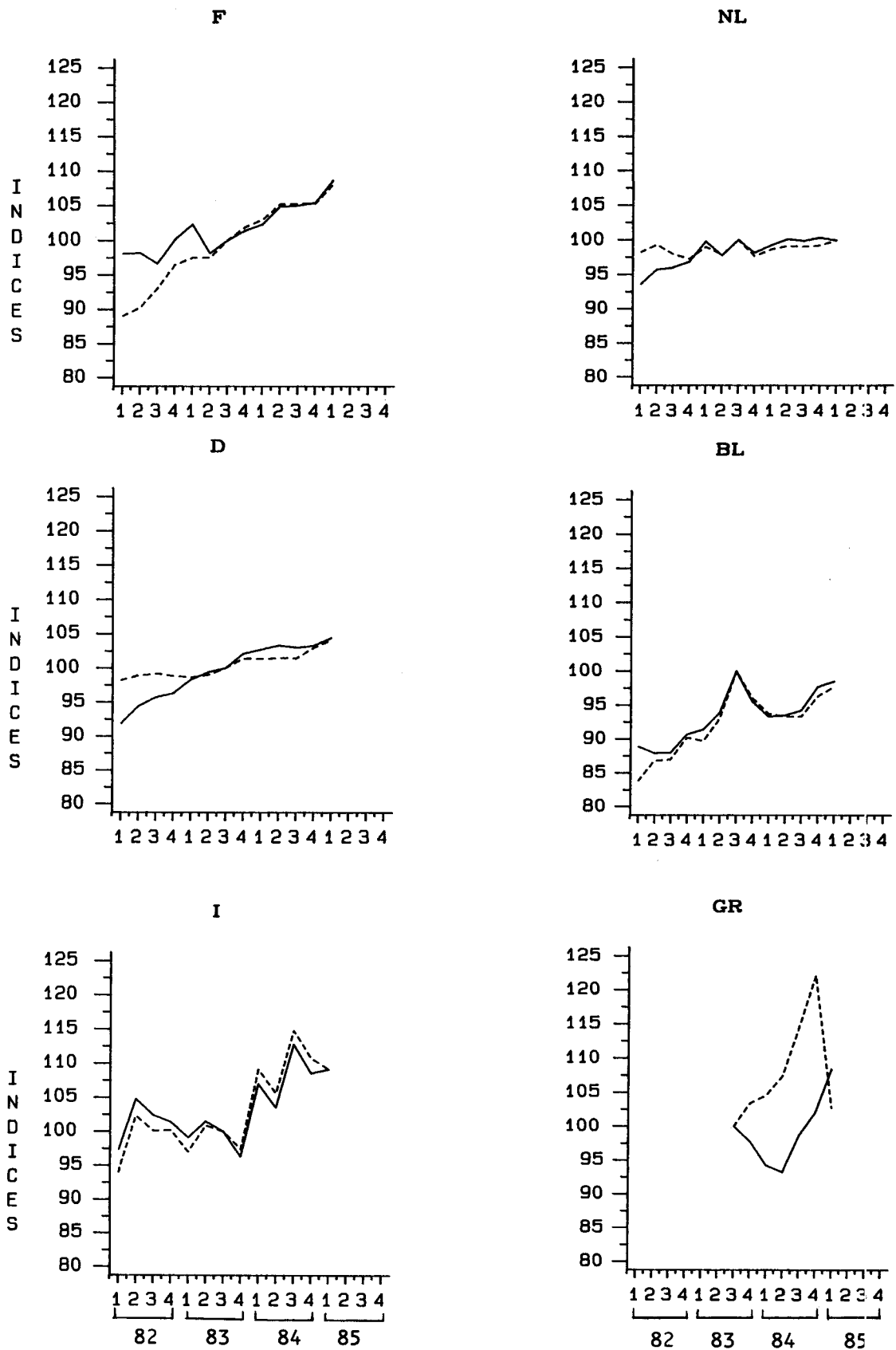


Fig. 2.9 Price indices by nationality of haulier in ECU ———
in national currency -----

Graph. 2.9 Indices de prix par nationalité de transporteur en ECU ———
en monnaie nationale -----

Sch. 2.9 Preisindizes nach Staatszugehörigkeit des Verkehrsunternehmens
in ECU ———
in Landeswährung -----

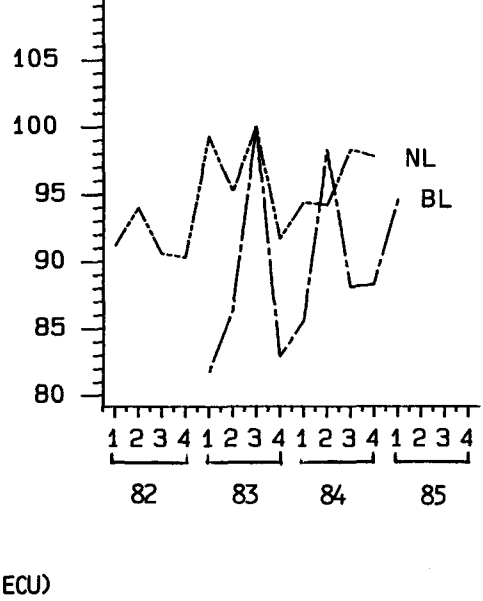
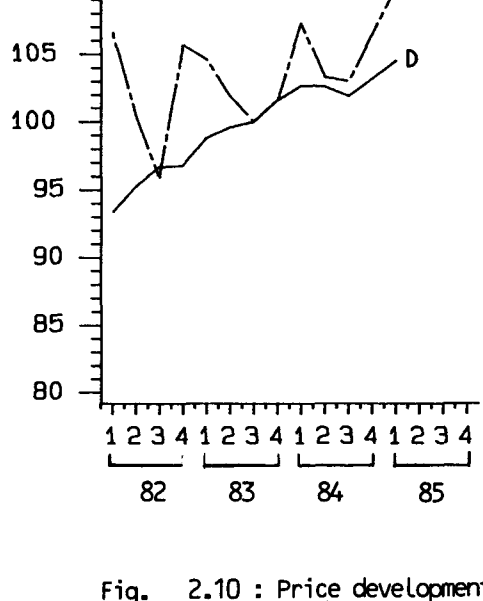
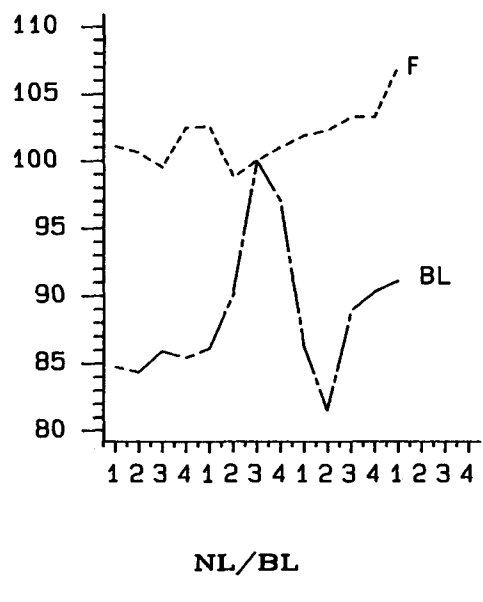
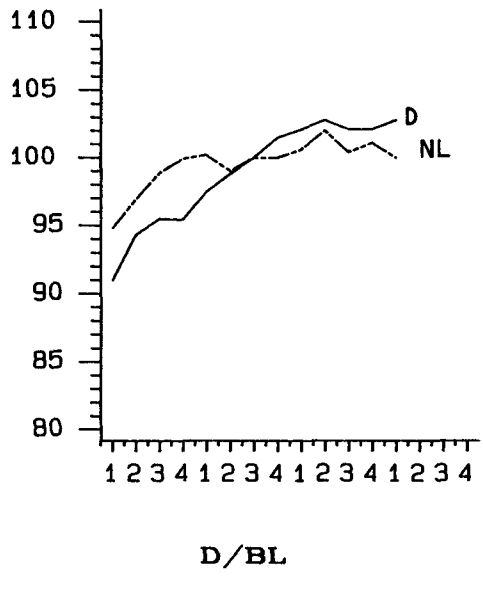
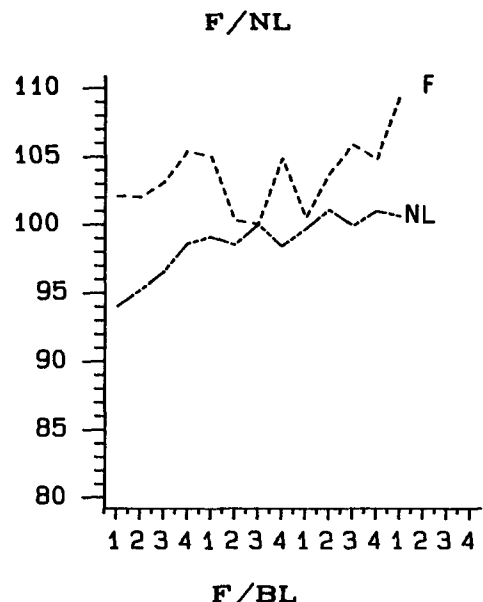
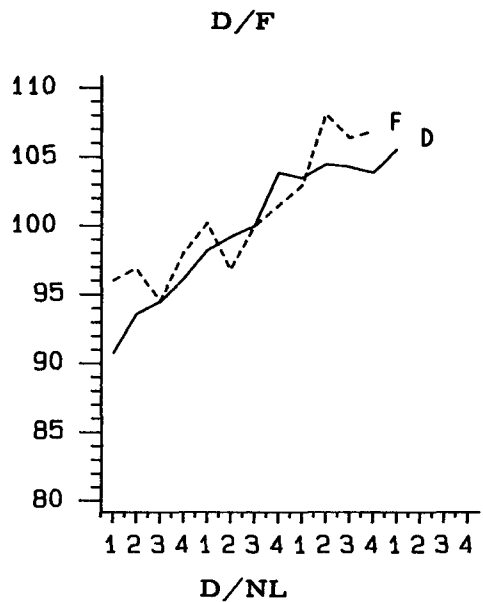


Fig. 2.10 : Price developments by relations (in ECU)
 Graph. 2.10 : Evolution des prix par relation(en ECU)
 Sch. 2.10 : Preisentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

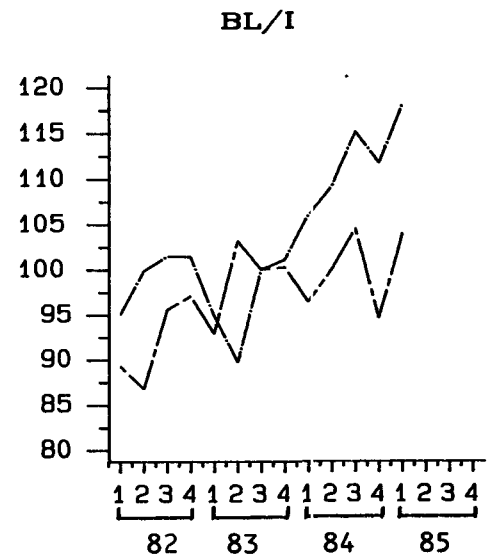
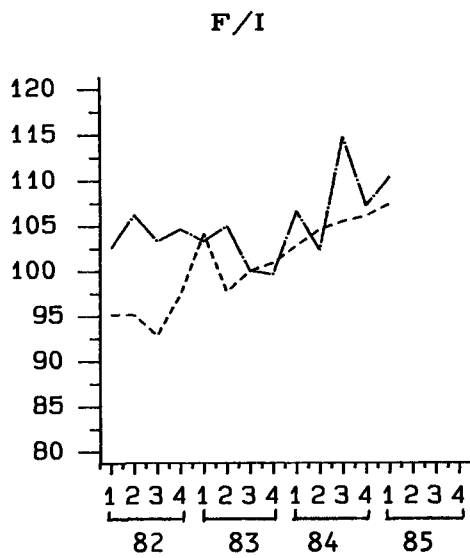
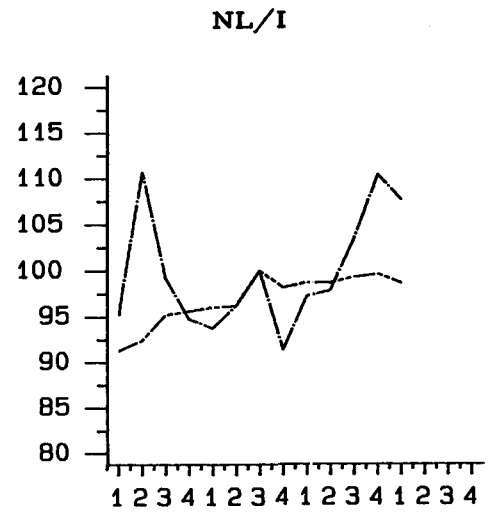
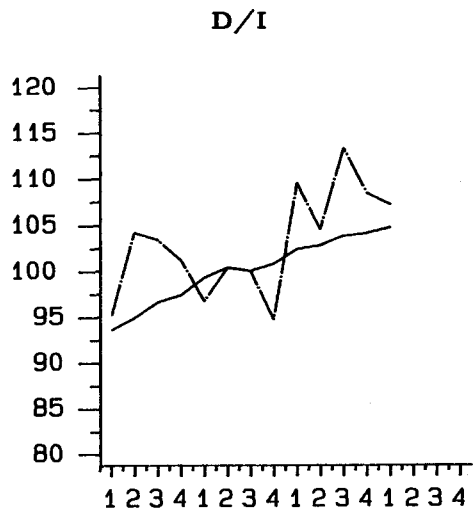


Fig. 2.11 Price development in relations with Italy (ECU)
 Italian hauliers : - - - - -
 Partner country hauliers

Graph. 2.11 Evolution des prix sur les relations avec l'Italie (ECU)
 Transporteurs italiens : - - - - -
 Transporteurs du pays partenaire

Sch. 2.11 Preisentwicklung in den Verkehrsbeziehungen mit Italien (ECU)
 Italienische Verkehrsunternehmen : - - - - -
 Verkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten

GR

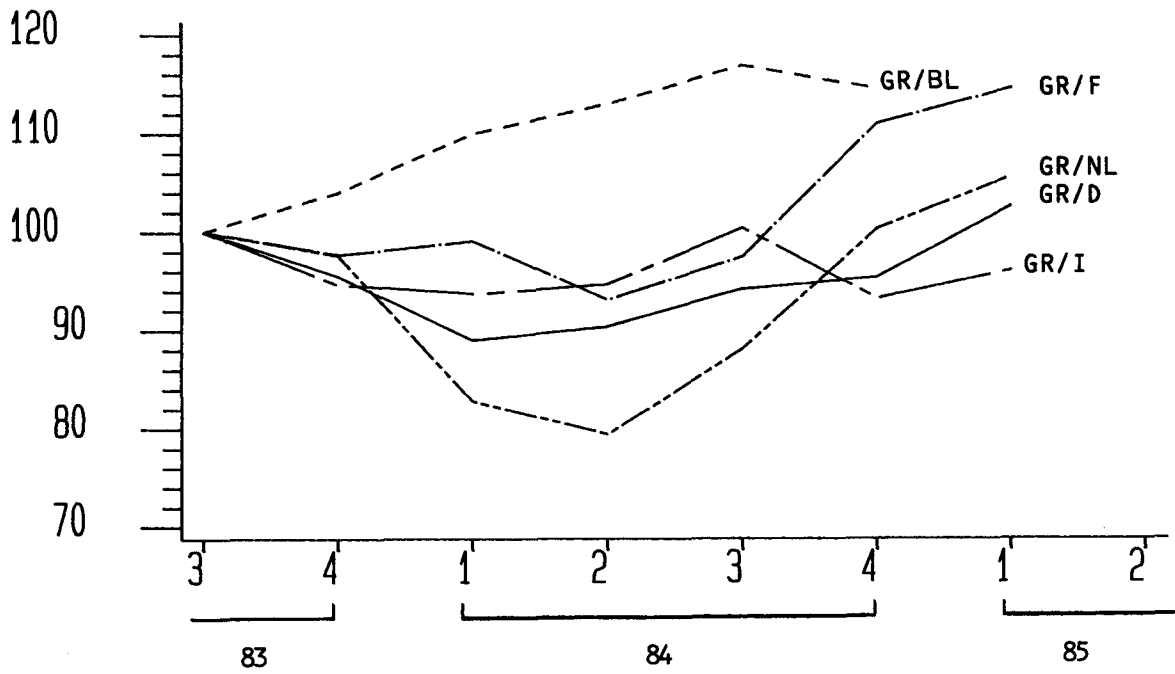


Fig. 2.12 : Price development for Greek hauliers by relation of transport (ECU)
 Graph. 2.12 : Evolution des prix des transporteurs grecs par relation de transport (ECU)
 Sch. 2.12 : Preisentwicklung für die griechischen Verkehrsunternehmer nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

SECTION - CHAPITRE - TEIL 3



<u>3.1. Total activity</u> Q1 85	<u>Activité générale</u> Q1 85	<u>Gesamtbeschäftigung</u> Q1 85
. total international traffic = 39.2 mio t. Q1 1985/1984 = -11.7%	. trafic international total = 39.2 mio t. Q1 1985/1984 = -11.7%	. gesamt grenzüberschreitender Verkehr = 39.2 mio t. Q1 1985/1984 = -11.7%
. total national traffic = 36.5 mio t. Q1 1985/1984 = -25.7%	. trafic national total = 36.5 mio t. Q1 1985/1984 = -25.7%	. gesamt nationaler Verkehr = 36.5 mio t. Q1 1985/1984 = -25.7%

Table 3.1.

Tonnage evolution in %
Q1 85/Q1 84, by relation

Tableau 3.1.

Evolution en % du tonnage
Q1 85/Q1 84, par relation

Tabelle 3.1.

Entwicklung des
Verkehrsaufkommens (%)
nach Verkehrsbeziehungen
Q1 1985/Q1 1984

To/vers/nach From/de/von	B/L	D	F	NL	Total/ Zusammen
B/L	- 1	-20	-23	-18	-20
D	-31	-27	- 8	-22	-24
F	+ 8	-21	-23	+ 6	- 9
NL	-11	- 3	+ 2	-33	- 5
Total/Zusammen	-16	- 7	-10	-19	-12

Comment : . On account of severe frost in the beginning of 1985 navigation was not possible on most of the NW-European waterways for several weeks. However, navigation on the Rhine and on the main connections between NL and B could continue. Therefore international traffic was less affected than national.

. Au début de l'année 1985, les mauvaises conditions atmosphériques ont empêché la circulation fluviale pendant plusieurs semaines sur la plupart des voies navigables du nord-ouest de l'Europe, alors qu'elle restait possible sur le Rhin et sur les principales liaisons entre la Belgique et les Pays-Bas. Cela explique que le trafic international a été relativement moins affecté par le gel que le trafic national.

Anmerkung : Infolge Frost war auf den meisten Wasserwegen Nord-West Europas während mehrere Wochen des ersten Quartals 1985 kein Verkehr möglich. Die Schifffahrt auf dem Rhein und den wichtigsten Verbindungen zwischen den NL und B konnte jedoch aufrecht erhalten bleiben. Aus diesem Grunde wurde der grenzüberschreitende Verkehr weniger beeinträchtigt als die Binnenverkehre.

3.2. Rhine traffic

Trafic Rhéan

Rheinschifffahrt

3.2.1. Activity Rhine

Activité Rhin

Verkehrsaufkommen Rhein

Activity monitored at the NL-D border

Activité relevée à la frontière NL-D

An der niederländisch-deutschen Grenze beobachtetes Verkehrsaufkommen

Tab. 3.2. Period(e)/Zeitraum	Million(en) Tonne(n)		Evolution % Entwicklung %
	1984 R	1983	1984 / 1983, R
Q1	33.1	30.2	+ 9.7
Q2	36.3	32.4	+ 12.0
Q3	34.8	32.1	+ 8.4
Q4	32.8	31.6	+ 3.8
Total/Zusammen	137.0	126.3	+ 8.5%
Q1	1985	1984	1985 / 1984
	29.7	33.1	- 10.3

R = revised figures

R = valeurs révisées

R = korrigierte Zahlen

3.2.2

Inquiry survey on
.general activity and
forecast of activity
(Fig. 3.1)
.forecast of activity
for 4 important NST
groups (Fig. 3.2.)

Enquête de conjoncture sur
.réalisation et prévisions
d'activité générale
(Graph. 3.1)
.prévisions d'activité
pour 4 groupes NST impor-
tants (voir Graph.3.2.)

Konjunkturerhebung über
.das gesamte vorausge-
schätzte Verkehrsauf-
kommen (Schaubild 3.1)
.das vorausgeschätzte
Verkehrsaufkommen bei den
vier wichtigsten NST-
Gruppen (siehe Schaubild
3.2)

Figure 3.1 Rhine

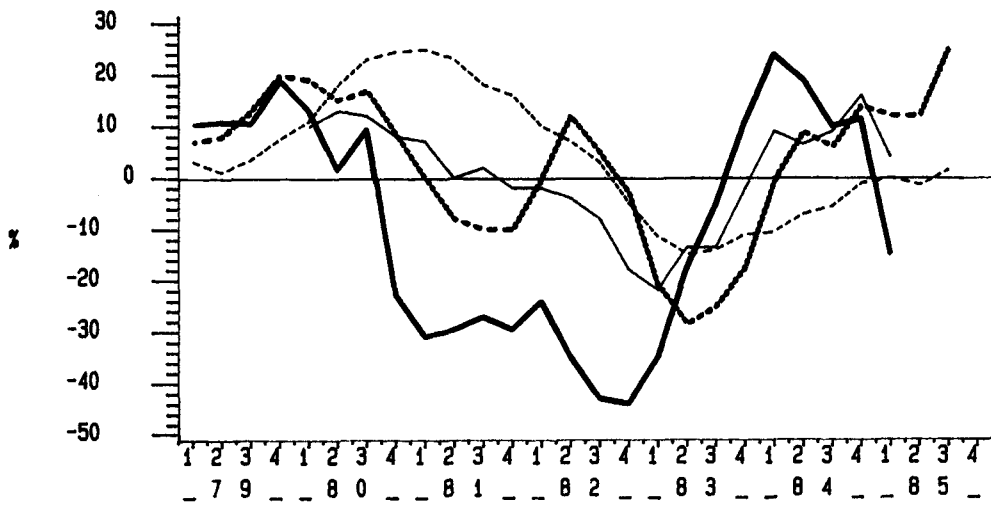
Graphique 3.1 Rhin

Schaubild 3.1 Rhein

Balance of opinions on
general activity
moving average

Solde d'opinions sur le
niveau général d'activité

Meinungssaldo für das
gesamte Verkehrsaufkommen



.actual activity

.réalisation d'activité

.Erzieltes Verkehrsauf-
kommen

.forecast of activity

.prévisions d'activité

.Vorausgeschätztes Ver-
kehrsaufkommen.

.actual utilization of
capacity

.utilisation de la capa-
cité

.Derzeitige Fahrzeugaus-
lastung

.forecast utilization of
capacity

.prévision d'utilisation

.Vorausgeschätzte Fahrzeug-
auslastung

Figure 3.2 Rhine

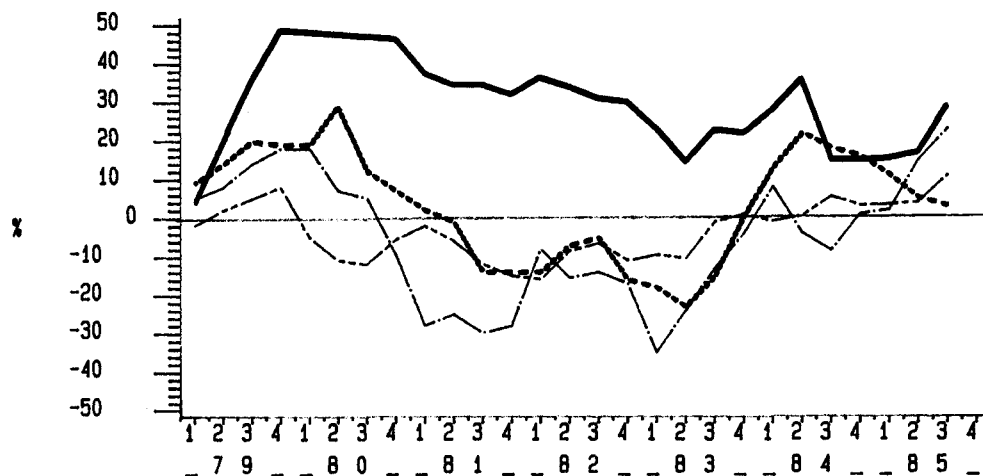
Graphique 3.2 Rhin

Schaubild 3.2. Rhein

Balance of opinions on forecast of activity in 4 NST groups (moving average)

Solde d'opinions sur les prévisions d'activité pour 4 groupes NST (moyenne mobile)

Meinungssalden für das vorausgeschätzte Verkehrsaufkommen bei 4 NST-Gruppen (gleitende Durchschnittswerte)



NST2 coal, etc.

houille, etc.

Kohle usw.

—————

NST3 oil, etc.

prod. pétroliers

Öl usw.

NST4 ore, etc.

minerais, etc.

Erz usw.

.....

NST6 sand/gravel, etc.

sable/gravier, etc.

Sand, Kies usw.

- - - - -

Conclusion : Rhine transporters expect: an ongoing growth in coal and ore, an ongoing decline in oil products and - for the first time after a long period - an increase in sand and gravel.

Conclusion : Les bateliers naviguant sur le Rhin espèrent la poursuite de l'accroissement des tonnages de charbon et minerais et s'attendent à une diminution des tonnages en produits pétroliers; par contre, et ceci pour la première fois depuis longtemps, ils prévoient une augmentation de transport de sable et de gravier.

Konklusion : Die Rheinschiffahrt erwartet eine weitere Zunahme der Kohle- und Erztransporte, eine weitere Abnahme der Beförderung im Erdölerzeugnisse und - zum ersten Mal nach einer längeren Zeit - einen Zuwachs bei Sand und Kies.

3.2.3

Freightrates - Rhine

Taux de fret - Rhin

Frachtraten in der Rheinschifffahrt

Figure 3.3

Graphique 3.3

Schaubild 3.3

Price indices (ECU) for
 .dry cargo - - - -
 .liquid cargo - - - - -

Indices de prix (ECU)
 .mat. sèches - - - - -
 .mat. liquides - - - - -

Preisindizes (ECU)
 .Trockenladung - - - - -
 .Tankladung - - - - -

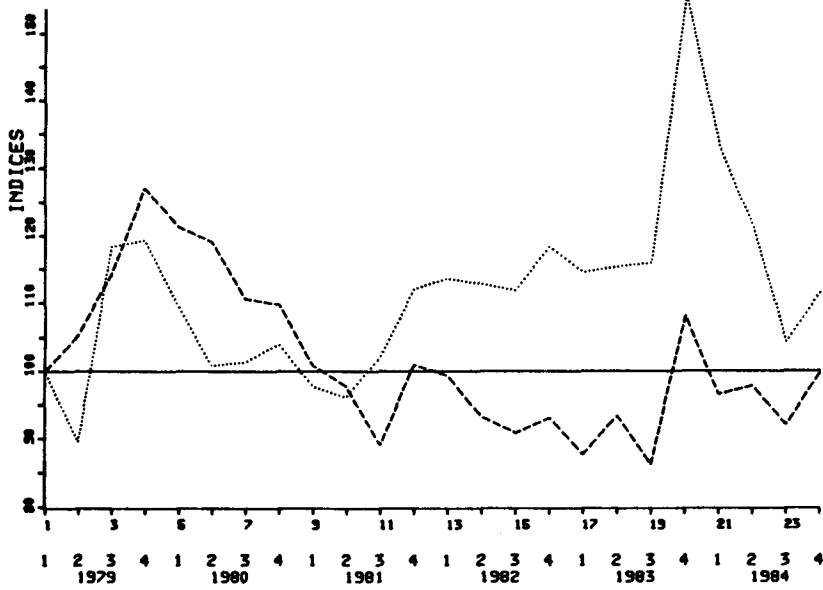


Figure 3.4

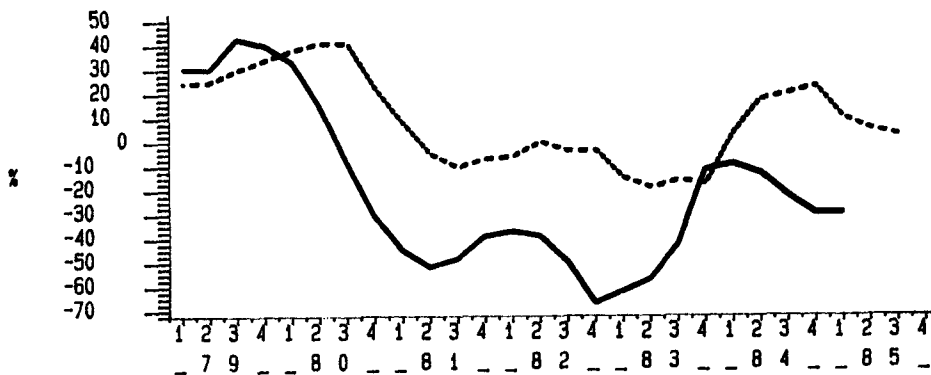
Graphique 3.4

Schaubild 3.4

Balance of opinions (%)
 .on freight rates - - - -
 .on forecast of fr.rates
 (moving average) - - - - -

Solde d'opinions (%) sur
 .taux de fret - - - -
 .prévisions de taux de fr.
 (moyenne mobile) - - - - -

Meinungssalden (%) für die
 .erzielten Frachtraten - - - -
 .erwarteten Frachtraten
 (gleitende Durchschnitts-
 werte) - - - - -



3.3. Nord/South Traffic Trafic Nord/Sud Nord-Süd-Verkehr

3.3.1. Activity N-S Activité N-S Verkehrsaufkommen N-S

Statistical information for I.W. traffic between NL, B and F, excluding Rhine traffic, is not yet available. However, on basis of some available information it can be estimated that total activity in N-S in Q1 85 was about 12% below the level of Q1 84.

Les informations statistiques pour le trafic entre NL, B et F, à l'exclusion du trafic rhénan, ne sont pas encore disponibles. On peut estimer que le niveau du trafic N-S total du Q1 85 se situait à environ 12% en-dessous du niveau de Q1 84.

Umfassende statistische Daten für den Wasserverkehr zwischen NL, B und F, mit Ausnahme des Rheinverkehrs, stehen z.Zt. noch nicht zur Verfügung. Jedoch kann auf Grund der schon vorliegenden Daten geschätzt werden, daß das Gesamtaufkommen im Nord-Süd-Verkehr in Q1 85 etwa 12% unter dem im Q1 84 lag.

3.3.2 Transport Inquiry Survey

Balance of opinions on demand Soldes d'opinions de la demande Meinungssalden bei der Nachfrage

Tab. 3.3

Historical evolution Evolution chronologique Bisherige Entwicklung

Tab. 3.2.	1982	1983	1984	1985
Q1	- 57	- 58	- 39	- 35
Q2	- 28	- 45	- 24	- 6
Q3	- 67	- 49	- 43	
Q4	- 43	- 3	- 25	

Tab. 3.4

.Changes in activity assessment (difference in respective balance of opinions) by NL and B transporters, splitted BY RELATION Q2 85/Q2 84

.Evolution du niveau d'activité estimé (différence des soldes respectifs d'opinions par les bateliers NL et B, ventilée PAR RELATION bilatérale Q2 85/Q2 84

.Änderungen in der Beschäftigung (Unterschied zwischen den jeweiligen Meinungssalden) der niederländischen und der belgischen Binnenschiffsunternehmen nach bilateralen Verkehrsbeziehungen Q2 85/Q2 84

De From/Von	Vers/To Nach	B	F	NL
	B		0	- 4
F		- 9	-	+ 2
NL		+ 4	- 5	- 13

Tab. 3.5

.Changes in activity assessment by NL and B Transporters, BY TONNAGE CLASS
Q2 85/Q2 84

.Evolution du niveau d'activité, selon les bateliers NL et B, PAR CATEGORIE DE
TONNAGE Q2 85/Q2 84

.Entwicklung des Verkehrsaufkommens der niederländischen und belgischen
Binnenschiffsunternehmen nach Tragfähigkeitsklassen Q2 85/Q2 84

Tonnage- Class(e) Tragfähig- keitsklassen	B	NL	B + NL
200- 450	- 1	+ 10	- 6
451- 750	- 15	+ 5	+ 1
751-1150	+ 15	- 5	+ 3
1151-1550	- 15	- 62	- 48
1551 +	- 6	+ 0	- 2

Tab. 3.6

.Forecast of activity, by nationality of transporters, total North/South market
.Prévisions d'activité, par nationalité de batelier, trafic total Nord/Sud
.Erwartetes Verkehrsaufkommen im gesamten Nord-Süd-Verkehr nach der
Staatszugehörigkeit des Binnenschiffsunternehmens

Tab 3.5		1983	1984	1985
Q1	B	- 64	- 50	- 28
	NL	- 31	- 20	- 20
	B + NL	- 42	- 32	- 23
Q2	B	- 52	- 47	- 21
	NL	- 24	+ 23	+ 12
	B + NL	- 33	- 6	+ 2
Q3	B	- 49	- 32	- 42
	NL	- 18	- 18	+ 1
	B + NL	- 28	- 24	- 13
Q4	B	+ 32	+ 4	
	NL	+ 21	- 1	
	B + NL	+ 28	+ 2	

3.3.3

Waiting time N/S

Jours d'attente N/S

Wartetage Nord/Süd

.The number of waiting days on the "bourse" is a main indicator for the demand/supply-ratio on the regulated part of the N-S market (tour-de-rôle); this is roughly the dry cargo market excluding sand, gravel, and some other transports from the Netherlands.

.Le nombre de jours d'attente en "bourse" est un indicateur important des variations du rapport entre la demande de transport et la capacité disponible sur la partie de marché réglementé du trafic Nord-Sud; ceci représente grosso modo le marché des matières sèches à l'exclusion du sable, du gravier et de quelques autres produits en provenance des Pays-Bas.

.Die Zahl der Wartetage an der "Frachtenbörse" ist ein wichtiger Indikator für das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage im reglementierten Nord-Süd-Verkehr ("tour de rôle"-System). Dabei handelt es sich im wesentlichen um den Trockenladungsverkehr ohne Sand, Kies und andere Beförderungsgüter aus den Niederlanden.

Table 3.7

Tableau 3.7

Tabelle 3.7

Quarterly average of waiting days in international N/S traffic

Moyenne trimestrielle des jours d'attente dans le trafic international N/S

Durchschnittliche Wartetage je Vierteljahr im grenzüberschreitenden Nord-Süd-Verkehr

Country of origin Pays d'origine Herkunftsland	Tab. 3.7				Yearly average Moyenne annuelle Jahresdurchschnitt	
	Q1	Q2	Q3	Q4		
B	1981	7.0	6.0	8.0	4.5	6.4
	1982	5.2	7.5	8.5	7.5	7.2
	1983	8.2	8.8	8.5	7.5	8.3
	1984	10.5	11.0	9.5	11.5	10.6
	1985	10.5	9.5	-	-	-
F	1981	8.5	7.0	15.3	14.0	11.2
	1982	9.2	18.0	16.1	12.5	14.0
	1983	20.9	17.0	21.0	16.2	18.8
	1984	19.0	19.6	22.8	18.6	20.0
	1985	18.7	19.1	-	-	-
NL	1981	8.3	4.4	5.6	3.0	5.3
	1982	6.5	6.2	9.8	7.1	7.4
	1983	6.9	6.9	8.5	4.9	6.8
	1984	6.2	6.8	8.5	6.6	7.0
	1985	6.4	6.7	-	-	-

- . The following figures show the development of waiting time on the various bilateral relations, comparing Q1 85 with Q1 84
- . Les graphiques suivants montrent l'évolution du délai d'attente pour les différentes relations de transport en comparant Q1 85 à Q1 84
- . Folgende Schaubilder zeigen die Entwicklung der Wartezeiten auf den verschiedenen Verkehrsbeziehungen im Q1 85 gegenüber Q1 84

Figure 3.5

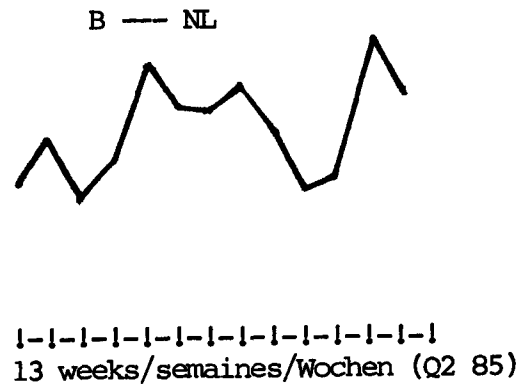
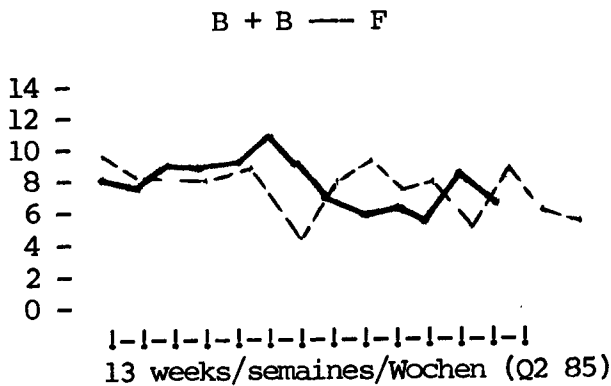
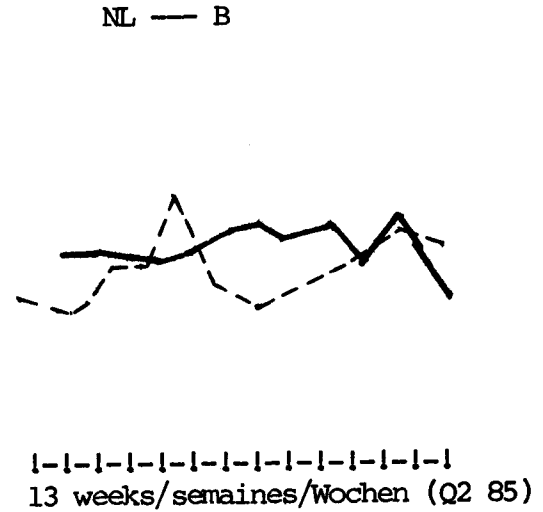
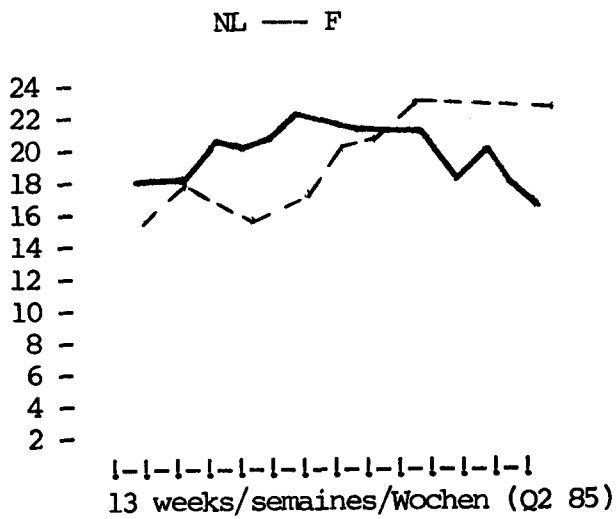
Graphique 3.5

Schaubild 3.5

Weekly average of waiting days

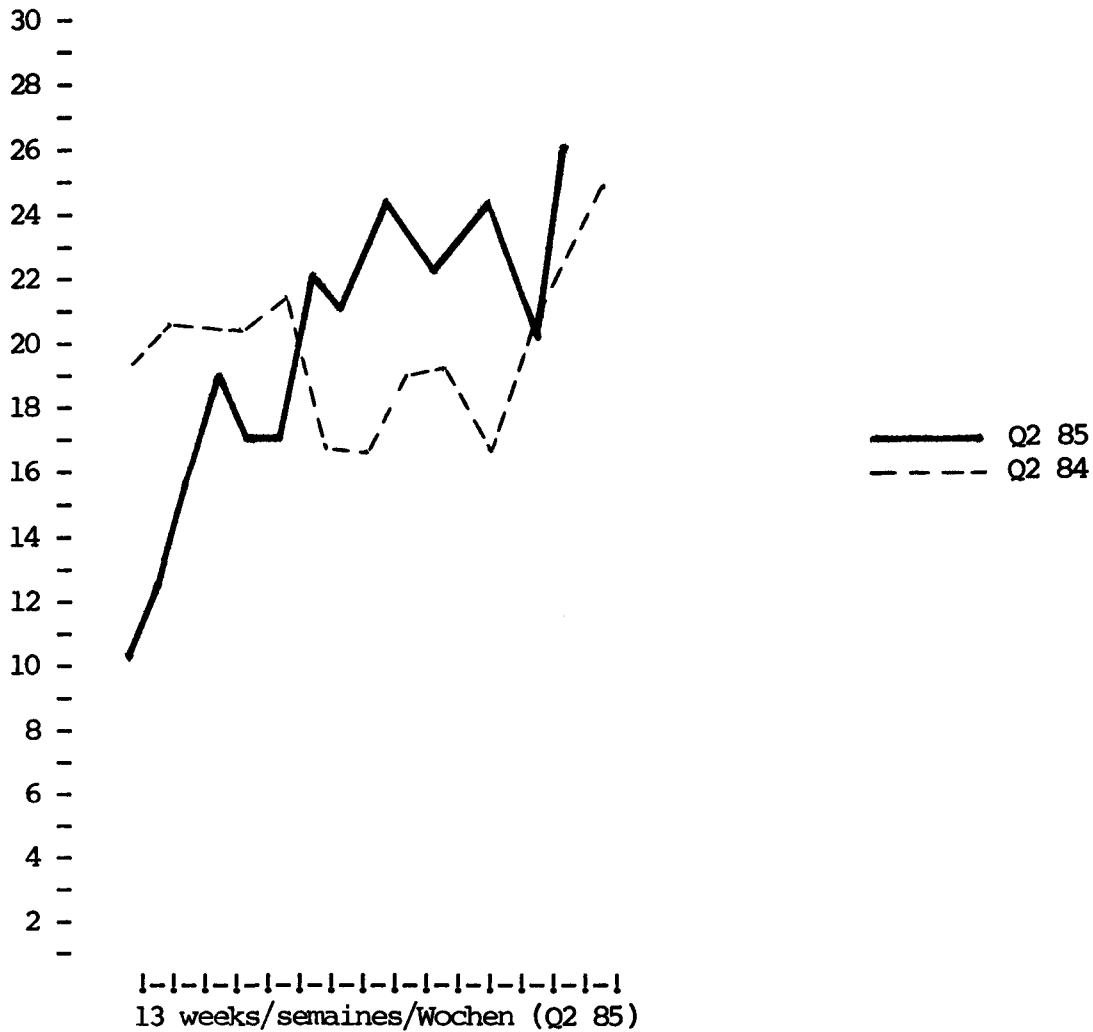
Moyenne hebdomadaire des jours d'attente

Durchschnittliche Wartetage je Woche



Q2 85 = —————
 Q2 84 = - - - - -

F ——— B, NL



3.3.4

Freighrates (ECU)
North-SouthTaux de fret (ECU)
Nord-SudFrachtraten (ECU) im
Nord-Süd-Verkehr

Tab. 3.8 : .Price indices by commodity group in international North/South traffic in ECU (1.1.1979 = 100)
 .Indices de prix par catégorie de marchandise pour le trafic international Nord/Sud en ECU (1.1.1979 = 100)
 .Preisindizes nach Gütergruppen im grenzüberschreitenden Nord-Süd-Verkehr in ECU (1.1.1979 = 100)

N-S	Q1 84 R	Q2 84 R	Q1 85	Q2 85
liquid cargo matières liquides Tankladung	106	111	118	112
sand/gravel, etc. sable/gravier, etc. Sand,Kies usw.	95	96	101	103
other dry cargo autres mat. sèches sonstige Trockenladung	151	152	159	157

R = revised figures
 = valeurs corrigées
 = korrigierte Zahlen

Figure 3.6

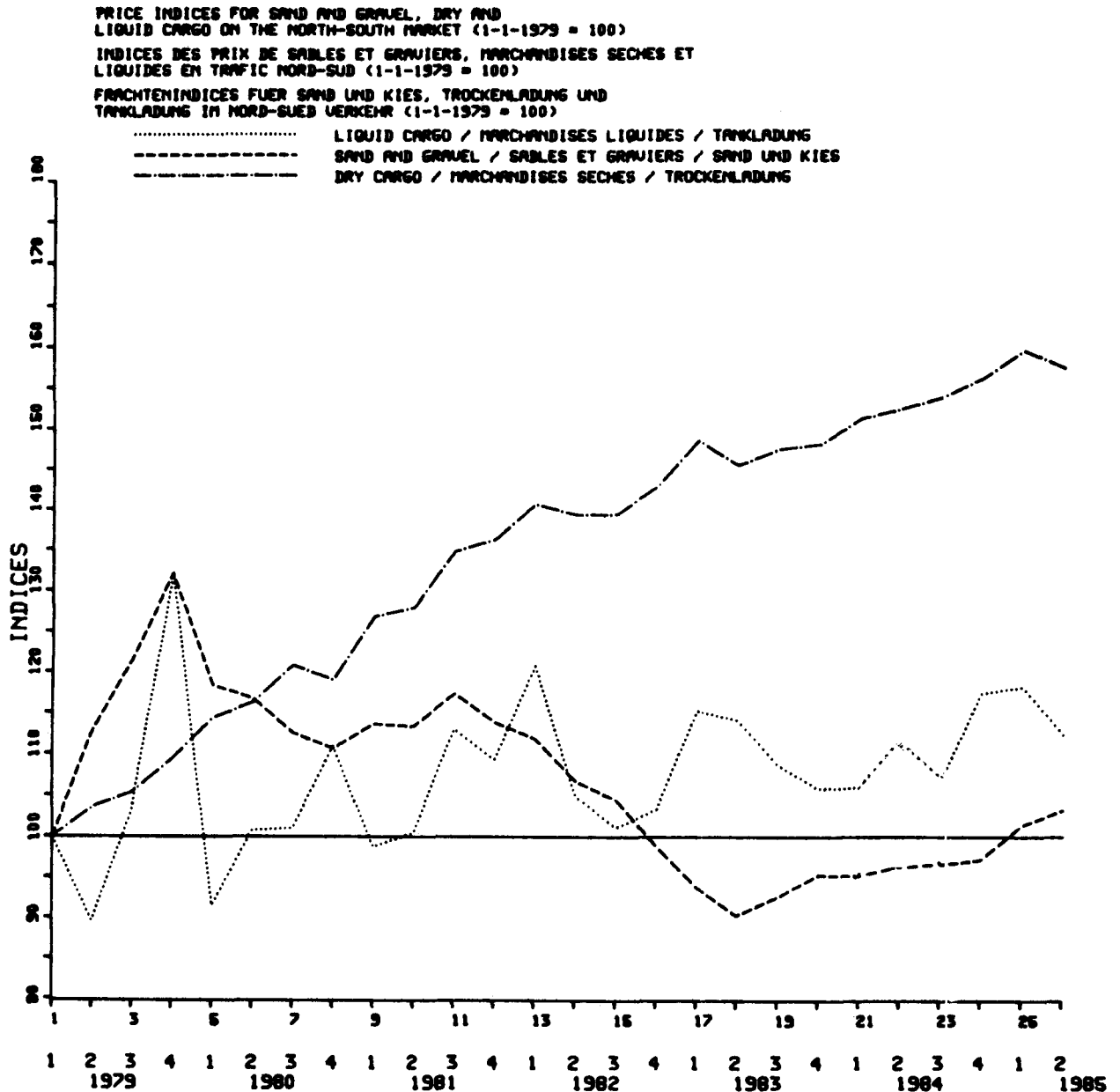
Graphique 3.6

Schaubild 3.6

Price indices (ECU)
 North-South
 .dry cargo
 (Regulated market)
 .liquid cargo
 .sand/gravel

Indices de prix (ECU)
 Nord-Sud
 .mat. sèches
 (marché réglementé)
 .mat. liquides
 .sable/gravier

Preisindizes (ECU)
 Nord-Süd-Verkehr
 .Trockenladung
 (Reglementierter Markt)
 .Tankladung
 .Sand und Kies



Tab. 3.9 : .price indices by nationality of the vessel in national currency, North-South
 .Indices de prix par nationalité de bateau en monnaie nationale, Nord-Sud
 .Preisindizes nach der Flagge des Schiffes in Landeswährung, Nord-Süd-Verkehr
 (1.1.1979 = 100)

N-S	Q1 84 R	Q2 84 R	Q1 85	Q2 85
België-Belgique (BF)	159	159	163	163
France (FF)	182	183	189	188
Nederland (HFL)	119	120	127	125

R = revised figures/valeurs corrigées/korrigierte Zahlen

Figure 3.7

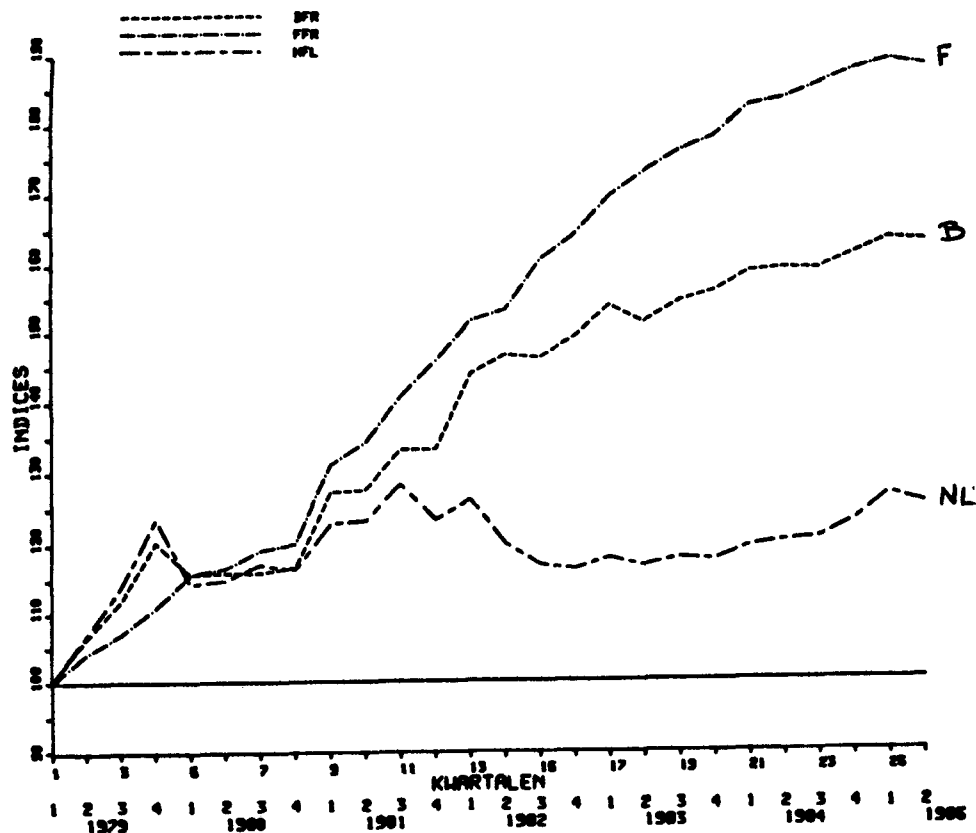
Graphique 3.7

Schaubild 3.7

Price developments by flag (N.C.)

Evolution des prix par nationalité (M.N.)

Preisentwicklung nach der Flagge (Landeswährung)



- . By flag there are big differences mainly because of differences in inflation rates.
- . Les différences entre les évolutions des prix traduisent les divergences des taux d'inflation entre les Etats membres.
- . Die unterschiedliche Preisentwicklung spiegelt der unterschiedlich hohen Inflationsraten der Mitgliedstaaten wider.

3.4 Costs

The development of costs till 1.1.1985 is already published in the previous report Nr. 16.

Costs till 1.7.1985 will be given in the next issue

Coûts

Le développement des coûts au 1.1.1985 a déjà été publié dans le rapport précédent n° 16.

Les coûts au 1.7.1985 seront publiés dans le numéro prochain.

Kosten

Die Kostenentwicklung bis 1.1.1985 ist schon veröffentlicht worden in der vorhergehenden Ausgabe Nr. 16.

Die Kostenentwicklung bis 1.7.1985 wird in der nächsten Ausgabe enthalten sein.

Tab. 3.10: .Balance of opinions on forecasts of freight rates for Q2 85.

.Solde d 'opinions sur les previsions de taux de fret pour Q2 85.

.Meinungssalden bei den für Q2 85 erwarteten Frachtraten.

N-S	1983				1984				1985		
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3
B	0	- 6	- 6	+21	- 3	-11	-16	+29	+ 4	+ 8	-21
NL	-10	-12	-13	+35	-35	+19	- 6	+20	+12	+12	+10
Total Zusammen	-42	-33	-28	+28	-32	+ 6	-10	+25	+ 9	+11	0

SECTION - CHAPITRE - TEIL 4



Table 4.1

EUR-10 tonnage evolution
(in %) Q1 85/Q1 84
by transport relation
(1)

Tableau 4.1

Evolution des tonnages
EUR-10 (en %) Q1 85/Q1 84
par relation de transport
(1)

Tabelle 4.1

Entwicklung des EUR-10-
Verkehrsaufkommens (%)
Q1 85/Q1 84 nach Verkehrs-
beziehungen (1)

To/vers/ nach From de/von	D	F	I	NL	B+L	UK	IRL	DK	GR	EUR 10
D	x	- 8	+11	+ 5	+ 5	-12	0	+31	- 1	+ 2.7
F	- 1	x	-10	+34	+ 1	-10	0	+20	+30	- 3.3
I	-13	-13	x	-25	+17	+12	0	-18	+ 8	-10.0
NL	+ 8	+24	- 6	x	- 2	N	0	+ 9	0	+ 7.7
B+L	- 7	-15	+10	- 5	x	-38	0	+75	+44	- 8.1
UK	+47	+35	+ 6	N	+29	x	N	0	N	+21.3
IRL	0	0	0	0	0	0	x	0	0	0
DK	+53	+ 5	+17	+81	- 1	0	0	x	+767	+41.7
GR	+223	-88	0	N	0	N	N	0	x	+37.5
EUR 10	-0.5	-8.5	-0.4	-0.3	+3.4	-16.7	0	+29	+6.7	- 1.5

N = not available

N = non disponible

N = keine Angaben

(1)Excludes B-L and L-B

(1)Exclut B-L et L-B

(1)Ohne B-L und L-B

4.2 Railway Tariff Indices

4.2.1 Coverage

Tariff surveys are now being carried out in Germany, France, Italy, Belgium and the Netherlands. The five railways agreed on the method of a "basket" of representative commodities defined for each relation from actual traffic data for the reference period (1981).
Money used = ICU (International Currency Unit).

4.2 Indice des tarifs ferroviaires

4.2.1 Couverture

Des enquêtes de prix sont en cours en Allemagne, en France, en Italie, en Belgique et aux Pays-Bas. Ces cinq réseaux ont retenu l'idée d'un "panier" de produits représentatifs définis pour chaque relation à partir de données réelles sur le trafic pour la période de référence (1981).
Monnaie utilisée = UIC (Unité internationale de compte).

4.2 Tarifindizes für den Eisenbahnverkehr

4.2.1 Erfassungsbereich

Preiserhebungen werden derzeit in Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien und den Niederlanden durchgeführt. Die Eisenbahnunternehmen dieser Länder einigten sich darauf, aus den für den Bezugszeitraum (1981) vorliegenden Verkehrsdaten für jede Verkehrsbeziehung einen "Korb" repräsentativer Güter auszuwählen.
Währung = UIC (Internationale Rechnungseinheit).

4.2.2

Tariff development by relation
(full wagon loads)

Evolution des tarifs par relation
(Wagons complets)

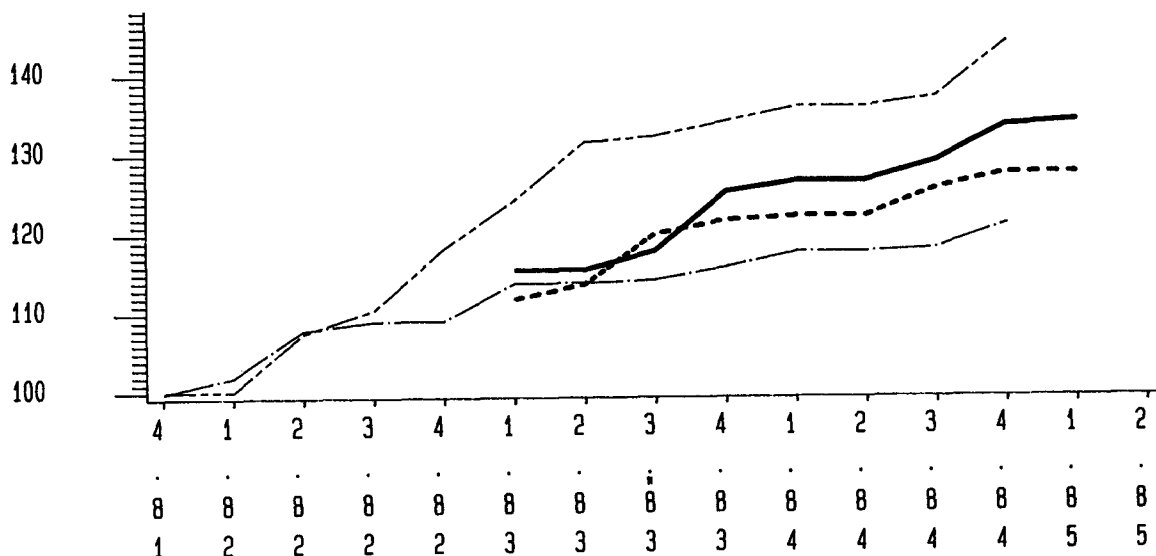
Tarifentwicklung nach Verkehrsbeziehungen
(Wagenladungen)

A) SNCF's elaboration

Calculs de la SNCF

Aufstellung der SNCF

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.84	30.6.84	30.9.84	31.12.84	31.3.85
F-B ———	100.0	126.56	126.56	129.04	133.57	134.13
F-NL - - - - -	100.0	122.16	122.16	125.63	127.51	127.51
F-D · - - - ·	100.0	117.61	117.61	118.08	121.10	-
F-I - - - - -	100.0	135.97	135.97	137.19	144.00	-

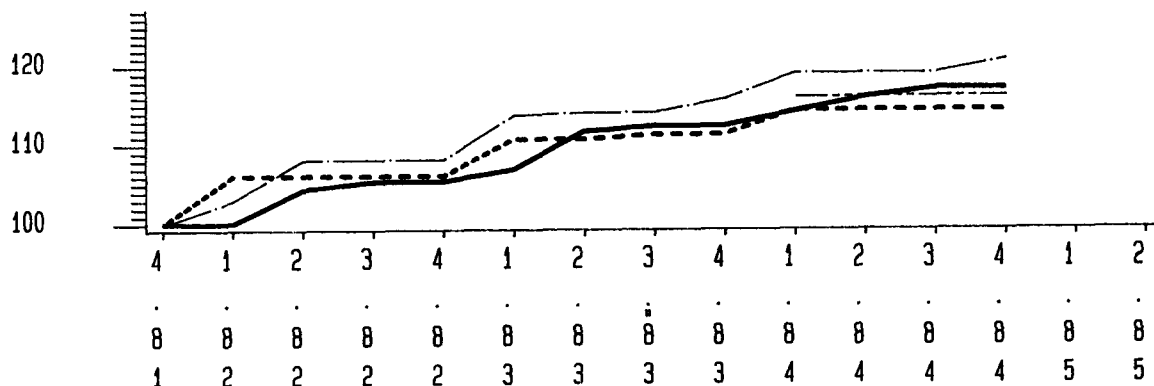


B) DB's Elaboration

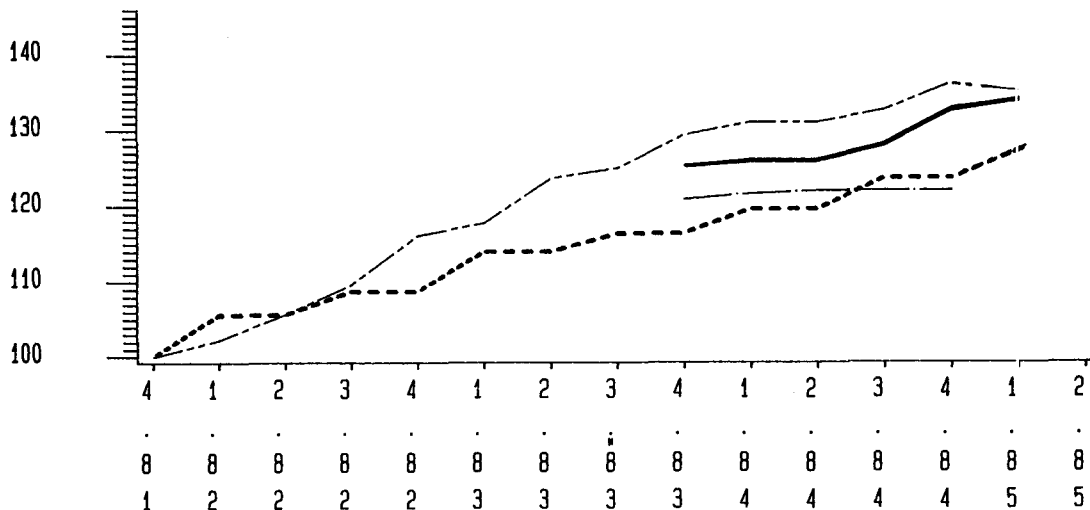
Calculs de la DB

Aufstellung der DB

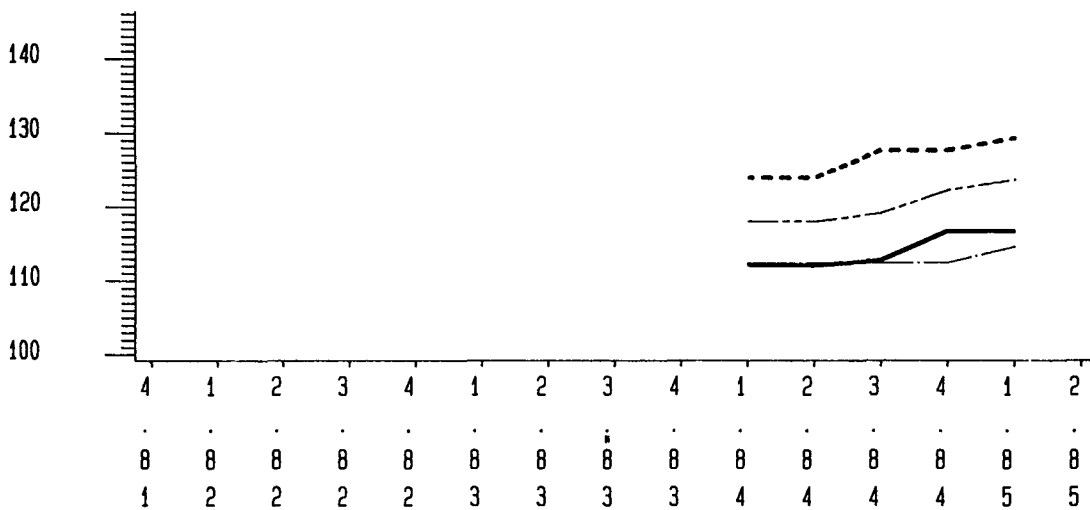
Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.84	30.6.84	30.9.84	31.12.84	31.3.85
D-F · - - - ·	100.0	118.96	118.96	118.96	120.65	
D-BL ———	100.0	114.06	115.84	116.99	116.99	
D-NL - - - - -	100.0	114.21	114.21	114.21	114.21	
D-I - - - - -	100.0	115.80	115.97	115.97	115.97	



Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.84	30.6.84	30.9.84	31.12.84	31.3.85
B-F —————	100.0	125.84	125.84	127.95	132.59	133.87
B-NL - - - - -	100.0	119.50	119.50	123.58	123.58	126.92
B-D · - - - ·	100.0	121.58	121.95	121.95	121.95	-
B-I — - - - -	100.0	130.98	130.98	132.60	136.16	135.97



Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.84	30.6.84	30.9.84	31.12.84	31.3.85
NL-B - - - - -	100.0	123.84	123.84	127.52	127.52	129.22
NL-D · - - - ·	100.0	112.37	112.37	112.47	112.47	114.59
NL-F —————	100.0	112.01	112.01	112.72	116.69	116.69
NL-I — - - - -	100.0	118.05	118.05	119.16	122.21	123.61



Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.84	30.6.84	30.9.84	31.12.84	31.3.85
I-B	100.0	133.90	134.27	139.17	144.80	
I-D	100.0	118.29				
I-F	100.0	132.41	132.41	133.46	140.20	
I-NL	100.0	127.59	127.59	128.32	133.74	

COMBINED TRANSPORT - TRANSPORT COMBINE - KOMBINIERTER VERKEHR

5.1 Container traffic Trafic conteneurisé Containerverkehr

Q2 85

Q2 85

Q2 85

INTERCONTAINER
elaboration

Statistiques
INTERCONTAINER

Aufstellung von
INTERCONTAINER

Tab. 5.1	Ports traffic Trafic-ports Hafenverkehr	Continental traffic Trafic continental Kontinentalverkehr	Total traffic Trafic total Zusammen
Number of units Nombre d'unités Q2 85 Ladeeinheiten TEU (1000)	135.5	78.1	230.8
Evolution Entwicklung % $\frac{Q2\ 85}{Q2\ 84}$	+ 19%	+ 11%	+ 14%
Evolution Entwicklung % $\frac{Q2\ 85}{Q1\ 85}$	+ 8%	- 1%	+ 3%

5.2 Piggy-back - Ferroutage - Huckepack Q1 85

The information given is the number of units despatched by the "organising company" i.e. the number of semi-trailers, swap bodies or road trains carried by rail wagons (INTERUNIT elaboration).

Les informations fournies portent sur le nombre d'unités transportées par la "société organisatrice", c'est-à-dire le nombre de semi-remorques, de caisses mobiles ou de trains routiers transportés par chemin de fer (Source: INTERUNIT).

Die vorliegenden Angaben betreffen die Zahl der von den Huckepack-Verkehrsgesellschaften beförderten Ladeeinheiten, d.h. die Zahl der auf Eisenbahnwagen beförderten Sattelanhänger, Wechselbehälter oder Lastzüge (Aufstellung von INTERUNIT).

Tab. 5.2 International traffic by companies based in the EEC
Trafic international assuré par des sociétés siégeant dans la CEE
Grenzüberschreitender Verkehr der Huckepack-Verkehrsgesellschaften in der EWG

Country of despatch Pays d'expédition Versandland	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten Q1 85	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q1\ 85}{Q1\ 84}$	$\frac{Q1\ 85}{Q4\ 84}$
D Kombiverkehr	17 702	- 0	- 1
F Novatrans	2 306	- 3	- 15
I Novatrans (except to D) (sauf vers D) (ohne nach D)	5 332	+ 2	- 0
I Ferpac (to D) (vers D) (nach D)	2 353	- 24	+ 7
NL Trailstar	835	- 56	- 48
B TRW	4 019	- 1	+ 8
UK Novatrans	1 448	- 4	+ 6
Total - zusammen	33 995	- 2	- 3

Tab. 5.3 Important Intra-EUR 10 relations (over 1000 units in Q1 85)
 Relations intra-EUR 10 importantes (plus de 1000 unités au Q1 85)
 Wichtige Verkehrsverbindungen innerhalb EUR-10 (mehr als 1000 Lade-
 einheiten in Q1 85)

Relation Verbindung	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q1\ 85}{Q1\ 84}$	$\frac{Q1\ 85}{Q4\ 84}$
D ——— I	8 760	+ 15	+ 2
I ——— D	2 353	- 4	- 7
B ——— I	2 748	+ 5	- 2
I ——— B	2 562	N	+ 52
UK ——— I	1 391	+ 1	+ 4
I ——— UK	1 488	+ 56	- 38
F ——— I	1 271	- 6	- 14
I ——— F	1 267	- 18	+ 2
NL ——— I	421	- 7	- 58

SOURCES - QUELLEN

(a) Road Opinion Survey - Enquête de Conjoncture Route - Konjunkturerhebung
Straßenverkehr

B Institut du Transport routier
DK Danmarks Statistik
D IFO (Institut für Wirtschaftsforschung)
F Centre de Productivité des Transports
GR Ethniki Statistiki Ypiresia (National Statistical Office)
IRL University College, Dublin
I Centro Studi sui Sistemi di Trasporto
L Service central de la Statistique et des Etudes économiques
NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer
UK Department of Transport

(b) Road Cost Survey - Indices de coût Route - Kostenerhebung Straßenverkehr

D Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e.V.
F Comité national routier
NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer
B Instituut voor Wegtransport
L Fédération des Commerçants du Grand-Duché
UK Road Haulage Association Ltd.
DK Landsforeningen Danske Vongmaend

(c) Road Price Survey - Indices des prix Route - Preiserhebung Straßenverkehr

B Institut du Transport routier
D BÄG (Bundesanstalt für den Güterfernverkehr)
F Ministère des Transports
I Centro Studi sui Sistemi di Trasporto
L Ministère des Transports
NL NIWO (Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie)
CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek)

(d) Inland Waterway Opinion Survey - Enquête de Conjoncture Voies Navigables
Intérieures - Konjunkturerhebung Binnenschifffahrt

Rhine Central Rhine Commission
North-South B Institut pour le Transport par Batellerie
NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer

(e) I.W. Cost Survey - Indices de coûts V.N. - Kostenerhebung
Binnenschifffahrt

NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer
in collaboration with :
F Office national de la navigation
B Institut pour le transport par Batellerie
D Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt

(f) Rail Tariff Indices - Indices des tarifs du Rail - Tarifindizes
für den Eisenbahnverkehr

D DB (Deutsche Bundesbahn)
F SNCF (Société nationale des chemins de fer français)
I FS (Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato)
NL NS (Nederlandse Spoorwegen)
B NMBS/SNCB (Société Nationale des Chemins de fer belges)

(g) Combined Transport - Transports Combinés - Kombiniertes Verkehr

Intercontainer (container traffic - trafic conteneurisé -
Containerverkehr)
Interunit (Piggy-back - Ferroutage - Huckepack)

(h) Road Tonnages - Tonnage de la Route - Straßengüterverkehr

D KBA-BAG Kraftfahrt-Bundesamt und der Bundesanstalt für
den Güterfernverkehr
F Ministère des Transports - Service des Transports routiers
R-2
I Ministero dei Trasporti - ISTAT
NL CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek
B/L INS - Institut national de Statistiques
UK GSS - Department of Transport
IRL University College, Dublin
DK Danmarks Statistik
GR Ethniki Statistiki Ypiresia

(i) I.W. Tonnages - Tonnages des Voies Navigables - Binnenschifffahrt-
güterverkehr

ONI Office national de Navigation
CCR Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
SOEC/OSCE/SAEG (Luxembourg) - Directive/Richtlinie 80/1119

Rail Tonnages - Tonnages Rail - Eisenbahngüterverkehr

SOEC/OSCE/SAEG (Luxembourg) - Directive/Richtlinie 80/1117

SPECIAL THANKS TO THE SOEC
(Statistical Office of the European Community)
REMERCIEMENT TOUT PARTICULIER A L'OSCE
(Office Statistique des Communautés Européennes)
BESONDERER DANK GILT DEM SAEG
(Statistisches Amt der Europäischen Gemeinschaften)

**Salg og abonnement · Verkauf und Abonnement · Πωλήσεις και συνδρομές · Sales and subscriptions
Vente et abonnements · Vendita e abbonamenti · Verkoop en abonnementen**

BELGIQUE/BELGIË

Moniteur belge/ Belgisch Staatsblad

Rue de Louvain 40-42/Leuvensestraat 40-42
1000 Bruxelles/1000 Brussel
Tél. 512 00 26
CCP/Postrekening 000-2005502-27

Sous-dépôts/Agentschappen:

**Librairie européenne/
Europese Boekhandel**

Rue de la Loi 244/Wetstraat 244
1040 Bruxelles/1040 Brussel

CREDOC

Rue de la Montagne 34/Bergstraat 34
Bte 11/Bus 11
1000 Bruxelles/1000 Brussel

DANMARK

Schultz Forlag

Møntergade 21
1116 København K
Tlf: (01) 12 11 95
Girokonto 200 11 95

BR DEUTSCHLAND

Verlag Bundesanzeiger

Breite Straße
Postfach 01 80 06
5000 Köln 1
Tel. (02 21) 20 29-0
Fernschreiber:
ANZEIGER BONN 8 882 595

GREECE

G.C. Eleftheroudakis SA

International Bookstore
4 Nikis Street
Athens
Tel. 322 22 55
Telex 219410 ELEF

Sub-agent for Northern Greece:

Molho's Bookstore

The Business Bookshop
10 Tsimiski Street
Thessaloniki
Tel. 275 271
Telex 412885 LIMO

FRANCE

**Service de vente en France des publications
des Communautés européennes**

Journal officiel

26, rue Desaix
75732 Paris Cedex 15
Tél. (1) 578 61 39

IRELAND

Government Publications Sales Office

Sun Alliance House
Molesworth Street
Dublin 2
Tel. 71 03 09

or by post

Stationery Office

St Martin's House
Waterloo Road
Dublin 4
Tel. 68 90 66

ITALIA

Licosa Spa

Via Lamarmora, 45
Casella postale 552
50 121 Firenze
Tel. 57 97 51
Telex 570466 LICOSA I.
CCP 343 509

Subagenti:

Libreria scientifica Lucio de Biasio - AEIOU

Via Meravigli, 16
20 123 Milano
Tel. 80 76 79

Libreria Tassi

Via A. Farnese, 28
00 192 Roma
Tel. 31 05 90

Libreria giuridica

Via 12 Ottobre, 172/R
16 121 Genova
Tel. 59 56 93

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

**Office des publications officielles
des Communautés européennes**

5, rue du Commerce
L-2985 Luxembourg
Tél. 49 00 81 - 49 01 91
Télex PUBOF - Lu 1322
CCP 19190-81
CC bancaire BIL 8-109/6003/200

Messageries Paul Kraus

11, rue Christophe Plantin
L-2339 Luxembourg
Tél. 48 21 31
Télex 2515
CCP 49242-63

NEDERLAND

Staatsdrukkerij- en uitgeverijbedrijf

Christoffel Plantijnstraat
Postbus 20014
2500 EA 's-Gravenhage
Tel. (070) 78 99 11

UNITED KINGDOM

HM Stationery Office

HMSO Publications Centre
51 Nine Elms Lane
London SW8 5DR
Tel. 01-211 56 56

Sub-agent:

Alan Armstrong & Associates Ltd

72 Park Road
London NW1 4S
Tel. 01-723 39 02
Telex 297635 AALTD G

ESPAÑA

Mundi-Prensa Libros, S.A.

Castello 37
E-28001 Madrid
Tel. (91) 276 02 53 - 275 46 55
Telex 49370-MPLI-E

PORTUGAL

Livraria Bertrand, s.a.r.l.

Rua João de Deus
Venda Nova
Amadora
Tél. 493 90 50 - 494 87 88
Telex 12709-LITRAN-P

SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA

Librairie Payot

6, rue Grenus
1211 Genève
Tél. 31 89 50
CCP 12-236

UNITED STATES OF AMERICA

**European Community Information
Service**

2100 M Street, NW
Suite 707
Washington, DC 20037
Tel. (202) 862 9500

CANADA

Renouf Publishing Co., Ltd

61 Sparks Street
Ottawa
Ontario K1P 5R1
Tel. Toll Free 1 (800) 267 4164
Ottawa Region (613) 238 8985-6
Telex 053-4936

JAPAN


Kinokuniya Company Ltd

17-7 Shinjuku 3-Chome
Shinjuku-ku
Tokyo 160-91
Tel. (03) 354 0131

Journal Department

PO Box 55 Chitose
Tokyo 156
Tel. (03) 43

Öffentliche Preise in Luxemburg ohne Mehrwertsteuer Price (excluding VAT) in Luxembourg Prix publics au Luxembourg (TVA exclue)
ECU 2,24 BFR 100 DM 5,00 FF 16 IRL 1.60 UKL 1.40 USD 2.00

 KONTOR ET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS OFFICIELLE PUBLIKATIONER
ÖFFENTLICHE VERÖFFENTLICHUNGEN DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN
ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
OFFICIAL PUBLICATIONS OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
PUBLICATIONS OFFICIELLES DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES
PUBBLICAZIONI UFFICIALI DELLE COMUNITÀ EUROPEE
PUBLIKATIES DER EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

ISSN 0257-0491

Kat./Cat.: CB-BC-85-017-3A-C