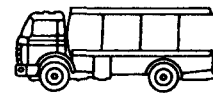
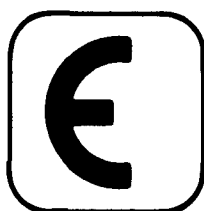


# EUROPA TRANSPORT



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

## MARKTENTWICKLUNG MARKET DEVELOPMENTS EVOLUTIONS DU MARCHÉ



18

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 MARCHE**

*Manuskript im November 1985 abgeschlossen*  
*Manuscript finished in November 1985*  
*Manuscrit terminé en novembre 1985*

Luxemburg : Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften,  
1985

Luxembourg : 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-85-018-3A-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	+ 4.2% Q2 85/Q2 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	+ 3.9% Q2 85/Q2 84 - 0.1% Q2 85/Q2 84	tab. 1.1 tab. 1.1 tab. 2.1	13 13 17
	COST indices PRICE indices	Indices COUITS Indices PRIX	Kostenerhebung Preiserhebung	1.7.85 Q2 85		26 32
	EUR-5 tonnage Modal share Rhine traffic N/S traffic	Tonnage EUR-5 Part modale Trafic Rhénan Trafic N/S	EUR-5 Tonnage Marktanteil Rheinverkehr N/S Verkehr	+ 4.5% Q2 85/Q2 84 + 0.2% Q2 85/Q2 84 + 0.6% Q2 85/Q2 84 + 10% Q2 85/Q2 84	tab. 1.1 tab. 1.1 tab. 3.2	13 13 40 44
	PRICE indices COST indices	Indices PRIX Indices COUITS	Preiserhebung Kostenerhebung	Q3 85 1.7.85		
	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	+ 3.7% Q2 85/Q2 84 - 0.1% Q2 85/Q2 84 Q2 85/Q2 84 30.9.85	tab. 1.1 tab. 1.1 tab. 4.1	13 13 59 61
	Container traffic Piggy-back traffic	Trafic conteneur route	Containerverkehr Huckepackverkehr	- 6% Q3 85/Q2 85 + 5% Q2 85/Q2 84	tab. 5.1 tab. 5.2	65 66



## GENERAL ASSESSMENT

(Comments refer to Q2 85 and comparisons to Q2 84 unless otherwise stated)

### 3 MODES

Total international tonnage for all three modes was 4.2% up. Total tonnage for the first six months of 1985 showed, however, a slight fall as tonnage carried in Q1 85 was adversely affected by the bad weather.

The market share of inland waterways recovered sharply from Q1 85 and each mode had almost identical shares to those of Q2 84.

A continued strengthening of the market is anticipated for the remainder of 1985.

### ROAD

International road tonnage was 3.9% up, indicating that the small increase in Q1 85 (revised upwards to + 1.2%) was due to the bad weather. The Q2 85 increase was similar to that seen in each quarter of 1984.

Transporters opinions for Q3 85 show the usual seasonal downturn. There was a further reduction in the firms reporting liquidity problems to equal the lowest level (38%) since the survey started (1980). Forecasts for Q4 85 are also the most optimistic since the survey started.

Fuel costs advanced particularly strongly in the UK in the six months to 1.7.1985.

Prices remained stable.

### INLAND WATERWAYS

International inland waterway tonnage was 4.5% up. A strong growth was recorded in North-South traffic (+ 10%), in particular on the relation B to NL. Rhine traffic was up marginally (+0.6%).

International EUR-5 tonnage reached 51.4 mio tonnes, the highest figure ever recorded in the history of the market observation system. However, it should be remembered that activity in Q1 85 was at a very low level because of the bad weather, so the level of activity in the first half of 1985 is still below 1984.

National traffic (51.2 mio t.) was up 1.5%.

Costs were stable. Prices were slightly up. Transporters expect a further increase of traffic towards the end of 1985, but are less optimistic about the development of prices.



## RAILWAYS

International rail tonnage was 3.7% up. However, as there was a small fall in Q1 85, results for the first six months as a whole only show a small improvement of just over 1%.

There was a considerable variation in the important relations. Some traffic advanced strongly, Dutch outgoing (+10.9%), German ingoing and outgoing (+8.5% and + 8.7%) while others registered falls, notably Italian outgoing (-6.0%).

Tariff developments were only reported by SNCF and SNCB. In both cases increases of about 5% were noted in the six months to 30.9.1985.

## COMBINED TRANSPORT

### Containers by rail

The strong growth continued with the Q2 85 increase (+14%) almost being maintained in Q3 85 (+10%).

In Q3 85 a higher growth (+14%) was observed for continental traffic than ports traffic, this was in contrast to Q2 85 when ports traffic had the higher growth.

### Piggy-back

A recovery of 5% was noted after the poor results of Q1 85. A dramatic improvement by Trailstar was offset by losses by Novatrans (France).

## SYNTHÈSE DU RAPPORT

(les commentaires portent principalement sur le deuxième trimestre de 1985 (Q2 85) et les comparaisons sont faites par rapport à Q2 84, sauf avis contraire)

### 3 MODES

Le tonnage international intra EUR-10 total pour les trois modes de transport a augmenté de 4,2%. Pour l'ensemble des six premiers mois de l'année 1985, le tonnage total reste légèrement inférieur au niveau de 1984, suite aux mauvaises conditions de trafic du début d'année.

Les voies navigables ont recouvré leur part de marché par rapport à Q1 85 et se retrouvent, comme les deux autres modes, au niveau de Q2 84.

Un redressement du marché est attendu pour la fin de 1985.

### ROUTE

Le tonnage international EUR-10 de Q2 85 a augmenté de 3,9%, ce qui indique que le faible résultat du premier trimestre de 1985 (+ 1,2%) était dû aux mauvaises conditions atmosphériques. Le taux de croissance du trafic de Q2 85 est redevenu comparable à celui des trimestre de l'année 1984.

L'opinion des transporteurs quant à l'activité du Q3 85 reflète l'habituel creux saisonnier. Par contre, l'état de la trésorerie des sociétés de transport s'améliore (meilleur résultat enregistré depuis le début des enquêtes de conjoncture). Même optimisme pour les prévisions d'activité du quatrième trimestre de 1985.

Le coût du carburant a augmenté très sensiblement au Royaume-Uni pendant le premier semestre de 1985; les prix quant à eux sont restés stables dans l'ensemble.

### VOIES NAVIGABLES

Le tonnage international intra EUR-5 a augmenté de 4,5%; un accroissement spectaculaire de 10% du trafic Nord-Sud a été enregistré alors que le trafic Rhénan restait stable (+ 0,6%).

Avec 51,4 Mio tonnes, le trafic international EUR-5 a atteint un record qui ne compense pas tout à fait le résultat catastrophique du premier trimestre de 1985 puisque le niveau d'activité du premier semestre de 1985 reste inférieur à celui de 1984.

Le trafic national Q2 85 (51,2 Mio tonnes) a augmenté quant à lui de 1,5%.

A l'inverse de la route, les voies navigables ont enregistré une stabilisation des coûts et une hausse légère des prix. Selon les bateliers, cette hausse des prix ne devrait pas se confirmer dans la seconde moitié de l'année 1985 malgré une augmentation persistante du trafic.

### RAIL

Le tonnage international intra EUR-10 a augmenté de 3,7%, ce qui, cumulé avec le faible résultat de Q1 85, porte le taux d'accroissement du trafic à un peu plus de 1% pour les six premiers mois de 1985.

Des variations sensibles ont été enregistrées sur d'importantes relations de trafic, comme par exemple :

- . forte augmentation des trafics entrant et sortant de la RFA (+ 8,5% et + 8,7%), du trafic sortant des Pays-Bas (+ 10,9%);
- . diminution sensible du trafic sortant de l'Italie (- 6%) alors que le trafic entrant augmentait quant à lui de + 3,5%.

Seules la SNCF et la SNCB ont communiqué les évolutions de tarif qui indiquent dans les deux cas des augmentations de l'ordre de 5% portant sur la période Q2 + Q3 1985.

### TRANSPORT COMBINÉ

#### Trafic conteneurisé

Avec + 10% pour Q3 85, la forte augmentation de trafic enregistrée pour Q2 85 (+ 14%) s'est confirmée.

Par contre, à l'inverse de ce qui a été observé pour le deuxième trimestre de 1985, le trafic continental (+ 14%) a subi un accroissement plus important que le trafic portuaire pendant Q3 85.

#### Ferroutage

Après les mauvais résultats de Q1 85, le trafic par ferroutage de Q2 85 a augmenté de 5%. Les sociétés ont enregistré des fortunes diverses telles Trailstar (NL) + 118% et Novatrans (F) - 32%.

## ALLGEMEINE BEURTEILUNG

### ALLE 3 VERKEHRSTRÄGER

Das gesamte Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr aller drei Verkehrsträger stieg um 4,2%. Das Gesamtaufkommen im ersten Halbjahr 1985 zeigte allerdings einen geringen Rückgang, was auf die schlechten Wetterverhältnisse im Q1 85 zurückzuführen ist.

Der Marktanteil der Binnenschifffahrt erholte sich gut vom Q1 85 und alle Verkehrsträger zeigten die fast gleichen Anteile wie im Q2 84.

Eine weitere Erholung des Marktes wird für das zweite Halbjahr 1985 erwartet.

### STRASSENVERKEHR

Das Verkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr hat um 3,9% zugenommen, wobei die geringe Zunahme im Q1 85 (um +1,2% berichtigt) auf Schlechtwetter zurückzuführen ist. Die Zunahme im Q2 85 entspricht der in jedem Quartal des Jahres 1984.

Prognosen der Unternehmen für Q3 85 zeigen die übliche saisonale Abschwächung. Es gab einen weiteren Rückgang bei der Anzahl von Firmen mit Liquiditätsschwierigkeiten auf den niedrigsten Stand (38%) seit Beginn der Erhebungen (1980). Die Prognosen für Q4 85 sind die zuversichtlichsten seit Beginn der Erhebungen.

Die Treibstoffkosten stiegen besonders stark im VK während der sechs Monaten bis 1.7.1985.

Die Preise blieben stabil.

### BINNENSCHIFFSVERKEHR

Das Verkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr stieg um 4,5%. Eine starke Zunahme verzeichnete der Nord-Süd-Verkehr (+10%), besonders auf der Verbindungen zwischen B und NL. Der Rheinverkehr nahm nur unwesentlich zu (+0,6%).

Das EUR-5-Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr erreichte 51,4 Mio Tonnen, die höchste Zahl in der Geschichte des Marktbeobachtungssystems. Es ist jedoch daran zu erinnern, daß die Beschäftigung im Q1 85 wegen der Schlechtwetterlage sehr beeinträchtigt war, so daß der Beschäftigungsstand in der ersten Jahreshälfte 1985 unterhalb dem von 1984 liegt.

Der innerstaatliche Verkehr (51,2 Mio t.) nahm um 1,5% zu.

Die Kosten blieben stabil. Die Preise zogen leicht an. Unternehmerprognosen lassen eine Zunahme des Aufkommens gegen Ende 1985 erwarten, sind aber hinsichtlich der Preisentwicklung weniger optimistisch.

### EISENBAHNVERKEHR

Die Aufkommen des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs nahm um 3,7% zu. Q1 85 zeigte jedoch einen geringen Rückgang, so daß das erste Halbjahr insgesamt nur eine geringe Verbesserung von wenig über 1% brachte.

Die wichtigsten Verbindungen wiesen erhebliche Unterschiede auf. Einige Verkehre nahmen stark zu, so der niederländischen Exportverkehr (+10%) der deutschen Import- und Exportverkehr (+8,7% bzw. +8,5%) während andere, namentlich die italienischen Exportverkehre, zurückgingen (-6,0%).

Tarifentwicklungen wurden nur von der SNCF und SNCB mitgeteilt. In beiden Fällen wurden Erhöhungen um rund 5% in den 30.9.1985 vorausgehenden sechs Monaten vermerkt.

### KOMBINIRTER VERKEHR

#### Containerverkehr der Eisenbahn

Das starke Wachstum mit einer Zunahme im Q2 85 (+14%), die sich im Q3 85 fast in gleicher Höhe fortsetzte (+10%), hielt an.

Im Q3 85 wurde im Binnenverkehr ein stärkeres Wachstum (+14%) als im Hafenverkehr verzeichnet, im Gegensatz zu Q2 85 wo der Hafenverkehr eine stärkere Zunahme aufwies.

#### Huckepackverkehr

Nach den bescheidenen Ergebnissen des Q1 85 wurde eine Belebung um 5% verzeichnet. Die außergewöhnlichen Verbesserungen bei Trailstar wurden durch Verluste bei Novatrans (Frankreich) wieder ausgeglichen.

SECTION - CHAPITRE - TEIL 1

All 3 modes

3 modes confondus

Alle 3 Verkehrszweige

Table 1.1




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

Tableau 1.1

Activité du transport  
international EUR-10,  
deuxième trimestre 1985

Tabelle 1.1

Beschäftigung im grenzüber-  
schreitenden EUR-10-Verkehr  
im zweiten Quartal 1985

Activity Activité Q2 85 Beschäftigung				Total Total Insgesamt
Tonnage moved Tonnage transporté Beförderungsleistung Mio ton. (1)	49.6	16.7	51.4	117.7
Tonnage evolution Evolution du tonnage Verkehrsentwicklung Q2 85/84 (2)	+ 3.9 %	+ 3.7 %	+ 4.5 %	+ 4.2 %
Modal split Répartition modale Verkehrsanteil nach Verkehrszweigen Q2 85	42.2 %	14.2 %	43.7 %	100.0%
Modal split evolution Evolution part modale Entwicklung der Verkehrsanteile Q2 85/84	- 0.1	- 0.1	+ 0.2	--

(1)

Total international  
intra EUR-10 traffic of  
goods in Mio tonnes ex-  
cluding 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 Verkehrs-  
beziehungen B-L und L-B.

(2)

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

Vu l'importance des varia-  
tions saisonnières, l'obser-  
vation de l'évolution du  
trafic se fait en comparant  
les résultats d'un trimes-  
tre à ceux du trimestre cor-  
respondant de l'année pré-  
cédente.

Wegen der starken Saison-  
abhängigkeit 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

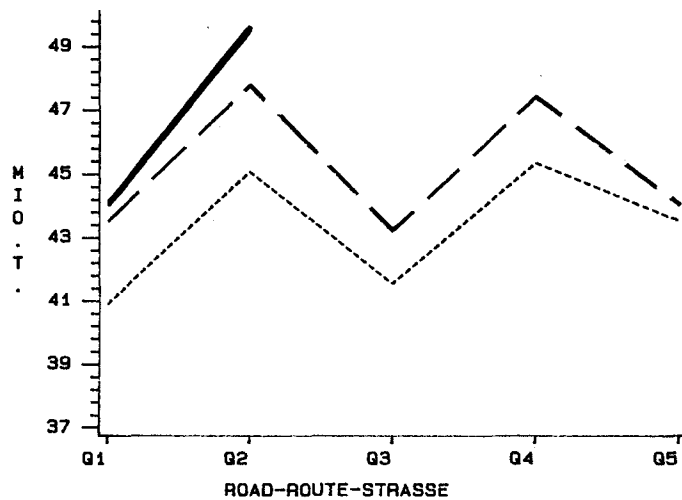


Fig. 1.1

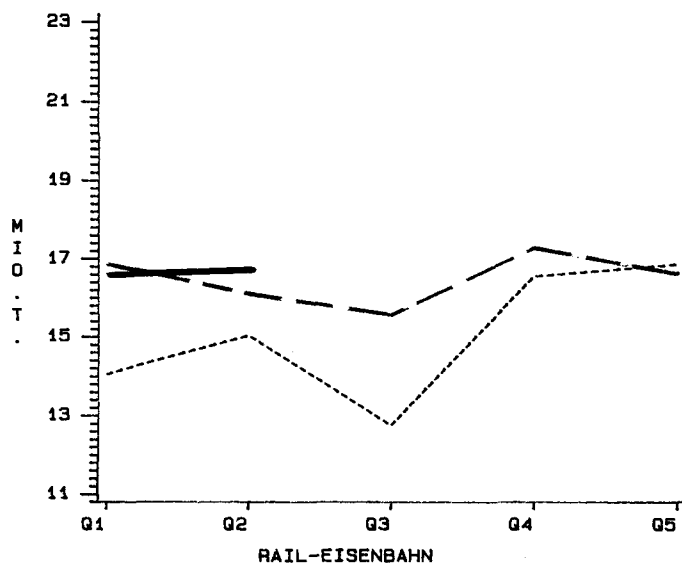
Graphic representation of the evolution of EUR-10 quarterly tonnages by mode of transport.

Graph. 1.1

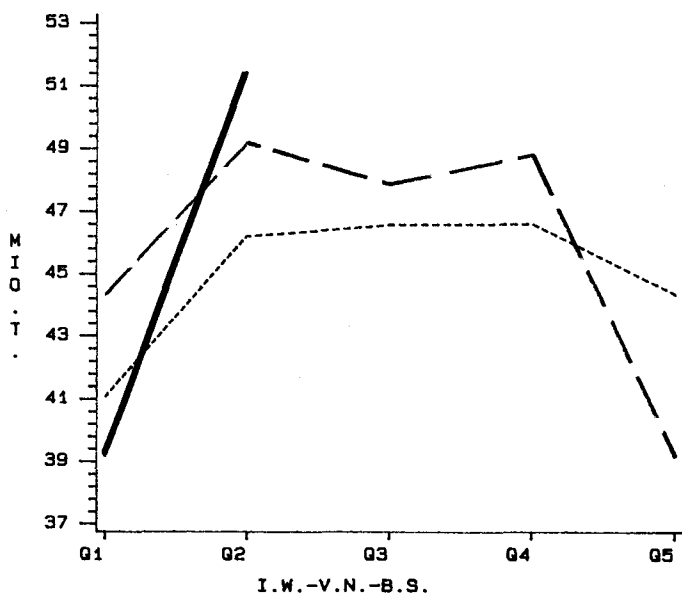
Représentation graphique de l'évolution des tonnages EUR-10 trimestriels par mode de transport.

Schaubild 1.1

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



1985 =   
 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 (%)




	$\frac{Q2\ 84}{Q2\ 83}$	$\frac{Q3\ 84}{Q3\ 83}$	$\frac{Q4\ 84}{Q4\ 83}$	$\frac{Q1\ 85}{Q1\ 84}$	$\frac{Q2\ 85}{Q2\ 84}$
	+ 5.9	+ 3.7	+ 4.9	+ 1.2R	+ 3.9
	+ 7.2	+22.0	+ 4.4	- 1.5	+ 3.7
	+ 6.5	+ 2.8	+ 4.7	-11.7	+ 4.5
All modes 3 modes Zusammen	+ 6.3	+ 5.6	+ 4.7	- 4.9	+ 4.2

Figure 1.2

Graphic representation of growth rates by mode

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

Graphique 1.2

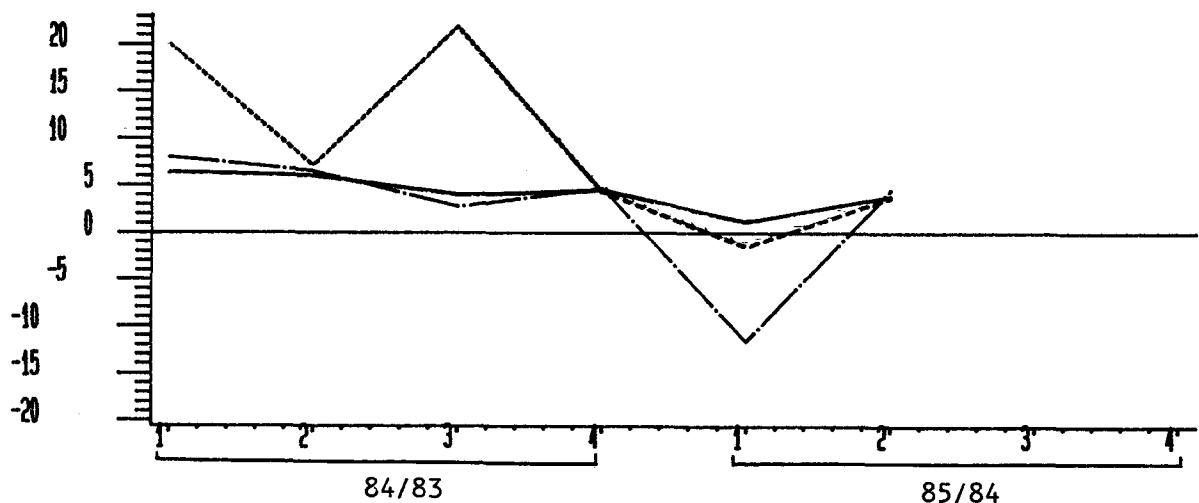
Représentation graphique des taux de croissance par mode

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

Schaubild 1.2

Graphische Darstellung der Wachstumsraten nach Verkehrszweigen

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







SECTION - CHAPITRE - TEIL 2



Table 2.1 Q2 85/Q2 84

Tableau 2.1 Q2 85/Q2 84

Tabelle 2.1 Q2 85/Q2 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/ From/ de/von	D	F	I	NL	B+L	UK	IRL	DK	GR	EUR 10
D	x	+14	+ 4	+13	+12	+ 8	+11	+ 8	- 6	+11.1
F	+ 1	x	+ 9	+ 2	+11	+ 5	- 4	- 2	- 3	+ 5.6
I	- 3	+ 5	x	+24	- 6	+ 8	- 1	+ 3	-24	+ 1.7
NL	+ 5	0	+34	x	-43	N.	N.	+ 8	-25	-15.3
B+L	+ 6	+12	+ 1	+28	x	+12	+ 3	+11	+46	+14.9
UK	+ 8	+ 5	-16	N.	+ 6	x	N.	-15	-25	- 1.3
IRL	+15	+26	-42	N.	+26	N.	x	+ 7	0	+ 3.3
DK	0	+ 6	+ 9	+10	+ 2	-12	+ 4	x	+32	+ 0.2
GR	-20	-25	-19	-30	- 7	+48	0	0	x	-19.5
EUR 10	+2.6	+10.0	+ 6.0	+17.4	-12.3	+5.7	+2.6	+5.7	-5.8	+3.9

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

Tab. 2.2 : Cumulative international EUR-10 tonnage evolution in %, by direction (Q1+Q2)85/84  
 Evolution cumulée, en %, du tonnage international EUR-10 par direction (Q1+Q2)85/84  
 Entwicklung des EUR-10-Verkehrsaufkommens (%) (Q1+Q2)85/84

	Inward traffic evolution Evolution du trafic entrant Entwicklung des eingehenden Verkehrs  % $\frac{(Q1+Q2)1985}{(Q1+Q2)1984}$	Outward traffic evolution Evolution du trafic sortant Entwicklung des ausgehenden Verkehrs  % $\frac{(Q1+Q2)1985}{(Q1+Q2)1984}$	In+Outward traffic evolution Evolution du trafic total Entwicklung des ein- und ausgehenden Verkehrs  (%) $\frac{(Q1+Q2)1985}{(Q1+Q2)1984}$
D	+ 1.0	+ 7.4	+ 4.1
F	+ 5.8	+ 2.8	+ 4.3
I	+ 7.9	+ 0.9	+ 4.6
NL	+10.3	- 9.1	0
B+L	- 8.4	+ 8.5	+ 0.4
UK	+ 5.3	+ 4.3	+ 4.9
IRL	- 3.3	+11.6	+ 4.2
DK	+ 7.6	- 1.0	+ 2.8
GR	+ 1.4	- 8.7	- 3.6
EUR 10	+ 2.6	+ 2.6	+ 2.6

- 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 (%)			
	Q3 85/Q3 84	Q3 85/Q2 85	Q4 85/Q4 84	Q4 85/Q3 85
Actual activity Réalisation d'activité tatsächliche Beschäftigung —————	- 1	-14		
Forecast of activity Prévision d'activité erwartete ..... Beschäftigung			+ 9	+21
Utilisation of rolling stock Utilisation du maté- riel roulant Auslastung der Fahr- zeuge —————	+ 2	- 9		

Figure 2.1

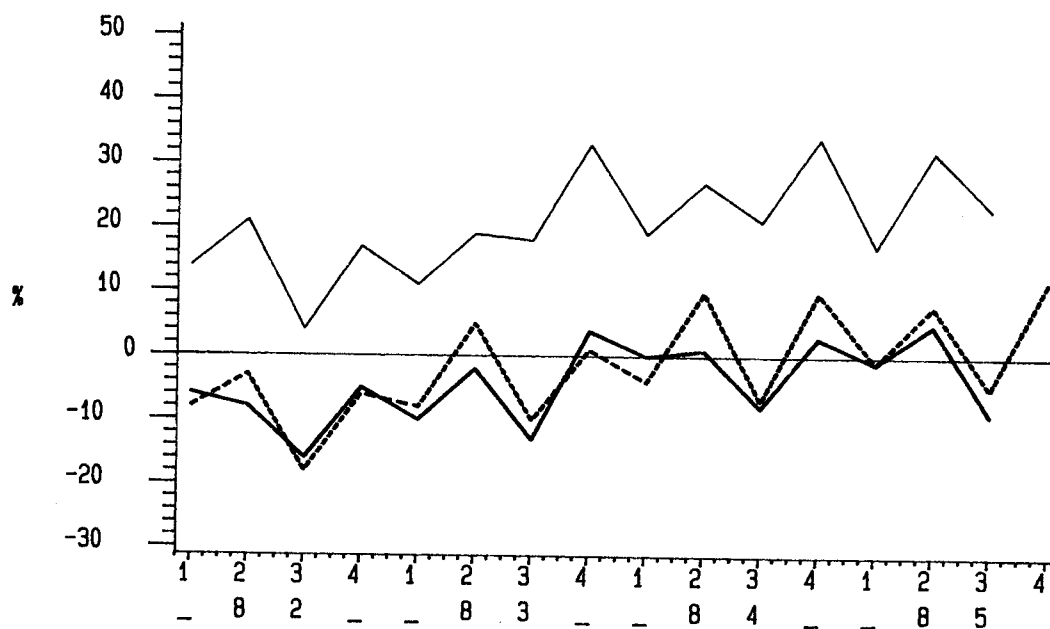
Graphique 2.1

Schaubild 2.1

Activity indicators

Indicateurs d'activité

Beschäftigungsindikatoren



TAB.2.3		ACTIVITY / ACTIVITE / BESCHAEFTIGUNG												Q3 / 1985			
		FORECAST / PREVISIONS / VORAUSSCHAETZUNG												Q4 / 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	20	15
	=	49	55	44	44	48	45	48	53	56	54	52	55	51	62	55	73
	-	29	26	38	33	29	31	31	24	22	26	27	24	26	17	25	12
	S	-7	-7	-20	-10	-6	-7	-10	-1		-6	-6	-3	-3	4	-5	3
FRANCE	+	18	15	14	15	14	15	11	17	18	18	17	17	17	16	13	10
	=	47	49	50	43	43	49	47	51	53	55	51	57	54	53	62	71
	-	35	36	36	42	43	36	42	32	29	27	32	26	29	31	25	19
	S	-17	-21	-22	-27	-29	-21	-31	-15	-11	-9	-15	-9	-12	-15	-12	-9
ITALIA	+	15	16	14	15	14	15	17	23	16	19	16	16	14	19	21	14
	=	49	47	41	51	45	54	47	49	53	48	47	55	46	53	52	63
	-	36	37	45	34	41	31	36	28	31	33	37	29	40	28	27	23
	S	-21	-21	-31	-19	-27	-16	-19	-5	-15	-14	-21	-13	-26	-9	-6	-9
NEDERLAND	+	34	32	26	31	31	37	26	40	31	34	22	35	36	44	16	45
	=	43	45	41	50	44	44	38	42	49	48	38	32	43	40	40	49
	-	23	23	33	19	25	19	36	18	20	18	40	33	21	16	44	6
	S	11	9	-7	12	6	18	-10	22	11	16	-18	2	15	28	-28	39
BELGIQUE-BELGIE	+	28	31	23	30	27	28	21	35	30	31	19	32	28	33	19	32
	=	48	51	43	47	46	51	44	47	47	55	47	50	47	50	50	56
	-	24	18	34	23	27	21	35	18	23	14	34	18	25	17	31	12
	S	4	13	-11	7		7	-14	17	7	17	-15	14	3	16	-12	20
LUXEMBOURG	+	28	26	21	25	21	35	26	21	33	29	24	25	27	72	24	81
	=	48	50	51	47	52	49	52	61	44	47	51	47	59	21	15	15
	-	24	24	28	28	27	16	22	18	23	24	25	28	14	7	61	4
	S	4	2	-7	-3	-6	19	4	3	10	5	-1	-3	13	65	-37	77
UNITED KINGDOM	+	28	25	21	24	23	24	20	26	21	24	20	29	25	23	17	23
	=	59	56	63	64	61	63	63	66	66	65	72	64	64	64	65	72
	-	13	19	16	12	16	13	17	8	13	11	8	7	11	13	18	5
	S	15	6	5	12	7	11	3	18	8	13	12	22	14	10	-1	18
IRELAND	+	21	27	20	28	21	23	23	21	13	16	21	33	29	27	14	12
	=	48	39	38	37	47	50	60	60	68	67	67	53	43	51	77	80
	-	31	34	42	35	32	27	17	19	19	17	12	14	28	22	9	8
	S	-10	-7	-22	-7	-11	-4	6	2	-6	-1	9	19	1	5	5	4
DANMARK	+	25	26	17	27	26	19	19	29	21	24	22	26	16	32	29	27
	=	65	64	61	62	66	65	64	64	62	65	65	68	77	60	57	66
	-	10	10	22	11	8	16	17	7	17	11	13	6	7	8	14	7
	S	15	16	-5	16	18	3	2	22	4	13	9	20	9	24	15	20
HELLAS	+	16	14	17	28	19	32	24	29	27	23	22	23	26	23	22	25
	=	45	31	34	36	39	39	43	43	45	49	48	54	53	49	47	58
	-	39	55	49	36	42	29	33	28	28	28	30	23	21	28	31	17
	S	-23	-41	-32	-8	-23	3	-9	1	-1	-5	-8		5	-5	-9	8
EUR-10	+	22	21	19	23	21	24	19	26	23	23	20	25	23	26	18	24
	=	50	50	46	49	48	50	49	52	54	55	52	53	53	53	55	64
	-	28	29	35	28	31	26	32	22	23	22	28	22	24	21	27	12
	S	-6	-8	-16	-5	-10	-2	-13	4		1	-8	3	-1	5	-9	12

% 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 Q3 / 1985  
AUSNOETZUNG DER FAHRZEUGE

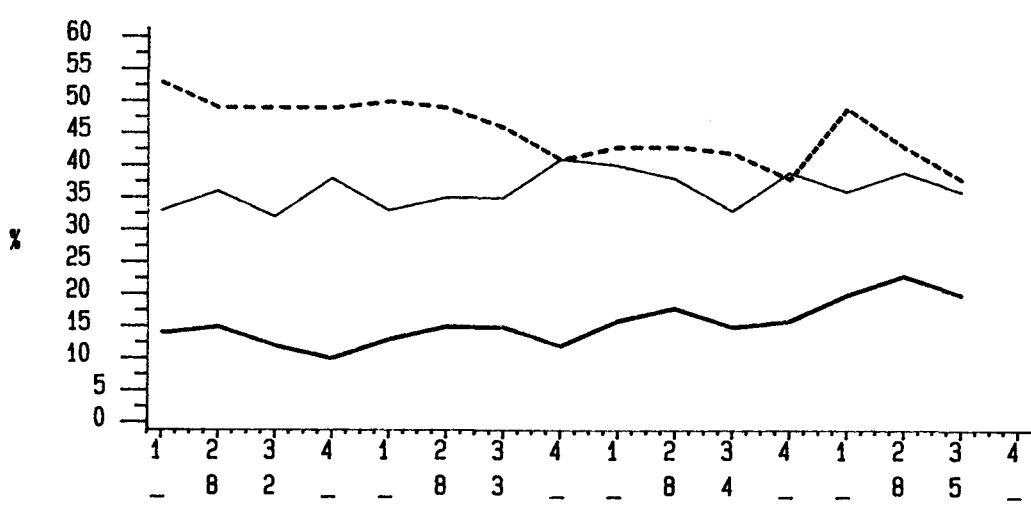
		1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
DEUTSCHLAND	+	33	28	20	19	27	31	27	33	34	35	29	36	34	39	32	
	=	49	51	51	54	51	51	51	50	50	48	51	47	51	50	49	
	-	18	21	29	27	22	18	22	17	16	17	20	17	15	11	19	
	S	15	7	-9	-8	5	13	5	16	18	18	9	19	19	28	13	
FRANCE	+	29	42	27	30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

% 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 (%)	
	Q3 85/Q3 84	Q3 85/Q2 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 -----	- 4	- 5
having made investments ayant réalisé des investissements die Investitionen tätigten —————	+ 3	- 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				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	5	5	3	2	6	5	8	5	4	8	5	5	8	7	9	
FRANCE	5	3	4	4	6	3	3	3	5	9	5	3	6	5	4	
ITALIA	21	24	18	16	17	25	19	20	15	19	17	17	16	18	22	
NEDERLAND	18	19	19	8	15	25	18	16	32	28	26	27	35	46	35	
BELGIQUE-BELGIE	21	26	19	15	18	22	21	15	23	28	21	18	29	31	27	
LUXEMBOURG	21	31	28	27	42	35	44	28	38	38	24	16	58	44	58	
UNITED KINGDOM	21	19	20	21	18	26	25	22	20	28	20	33	33	35	26	
IRELAND	17	15	10	19	21	15	27	24	26	20	43	35	38	34	35	
DANMARK	14	20	6	11	10	13	15	12	25	20	16	16	24	38	29	
HELLAS	36	24	25	20	29	28	25	19	22	22	22	20	24	14	28	
EUR-10	14	15	12	10	13	15	15	12	16	18	15	16	20	23	20	

TAB.2.6		% OF FIRMS HAVING LIQUIDITY PROBLEMS % D ENTREPRISES AYANT DES DIFFICULTES DE TRESORERIE % DER UNTERNEHMEN DIE LIQUIDITAETSSCHWIERIGKEITEN MELDEN				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	40	39	40	62	31	26	29	20	18	23	22	17	19	21	17	
FRANCE	64	60	60	57	64	65	59	59	59	57	53	50	65	61	53	
ITALIA	72	76	69	70	76	76	68	63	72	66	63	64	70	67	53	
NEDERLAND	18	12	11	10	13	6	7	3	6	3	3	2	4	6	3	
BELGIQUE-BELGIE	32	27	26	31	27	26	21	21	21	14	20	15	18	22	20	
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	28	
IRELAND	58	58	50	59	59	55	42	43	40	45	44	32	54	45	40	
DANMARK	32	21	32	18	20	19	17	6	16	8	9	6	12	6	8	
HELLAS	54	76	79	69	72	68	76	67	60	57	59	61	56	54	57	
EUR-10	53	49	49	49	50	49	46	41	43	43	42	38	49	43	38	

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

## 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	115.6
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				100.0	97.6	101.8	100.9	101.8	105.9	110.1	111.3
UK	68.5	96.8	101.7	100.0	108.5	100.4	110.9	111.7	111.8	111.9	127.5
DK		88.8	96.1	100.0	100.1	110.2	107.8	108.2	112.2	118.4	117.2

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				100.0	98.0	104.6	99.2	101.2	99.8	105.5	104.5
UK	62.7	87.4	105.0	100.0	104.8	103.3	108.8	109.3	108.3	114.8	134.3
DK		78.5	96.8	100.0	97.7	116.6	105.7	104.2	108.6	111.5	110.4

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	123.8
DK		94.7	97.6	100.0	101.0	109.0	107.8	107.9	107.8	117.9	116.7

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				100.0	105.6	110.2	110.4	114.6	115.3	118.7	121.2
UK	77.3	91.5	99.2	100.0	106.0	108.4	112.8	113.1	117.7	119.9	126.3
DK		88.3	95.1	100.0	102.5	111.6	110.3	110.7	114.8	118.6	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				100.0	106.1	113.3	108.6	113.9	108.8	113.8	113.8
UK	70.7	82.6	102.4	100.0	102.4	111.5	110.7	110.7	114.0	123.1	133.1
DK		78.1	95.8	100.0	100.0	118.0	108.2	106.6	111.2	111.7	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				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	122.7
DK		94.1	96.6	100.0	103.4	110.3	110.3	110.3	110.3	118.1	118.1

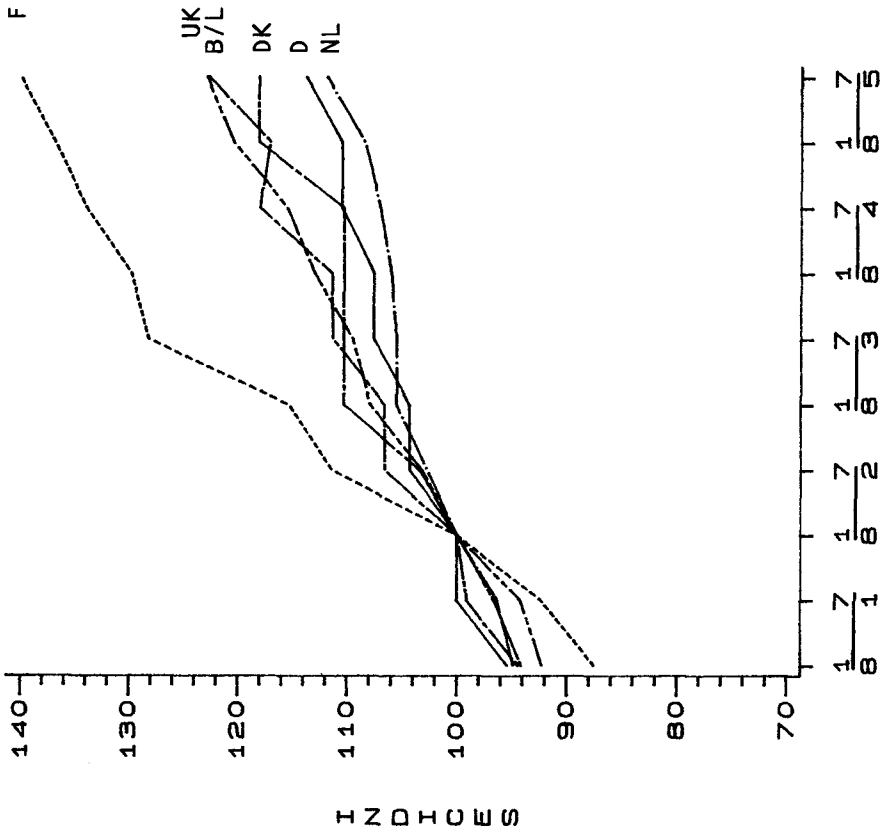


Fig.2.3 Wages in national currency  
 Graph 2.3 Coûts des salaires en monnaie nationale  
 Schaub.2.3 Lohnkosten in Landeswährung

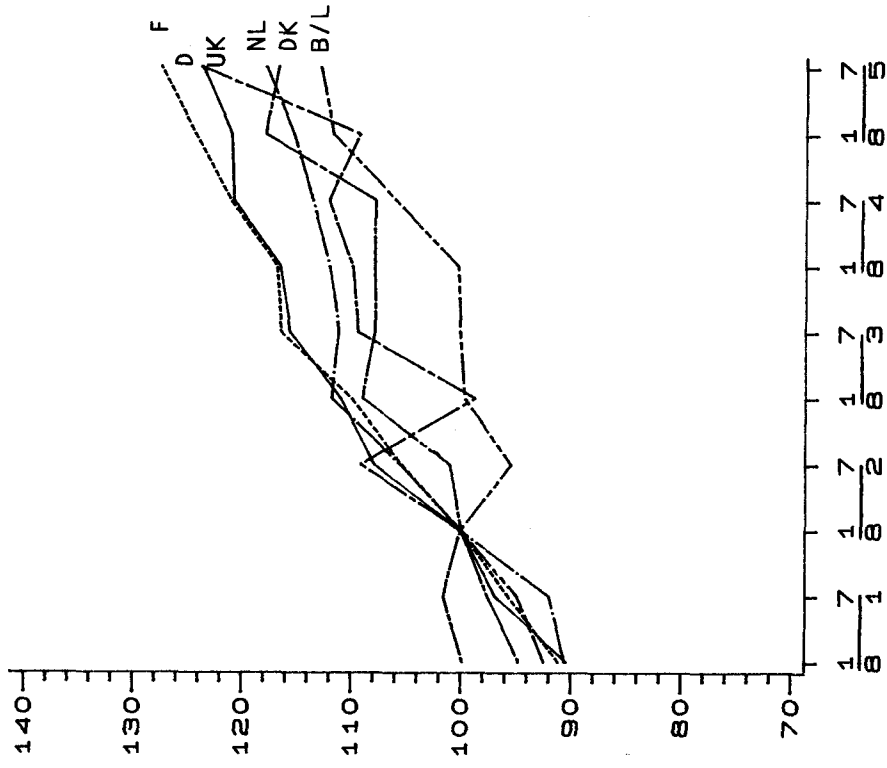


Fig.2.4 Costs of wages in ECU  
 Graph.2.4 Coûts des salaires en ECU  
 Sch. 2.4 Lohnkosten in ECU

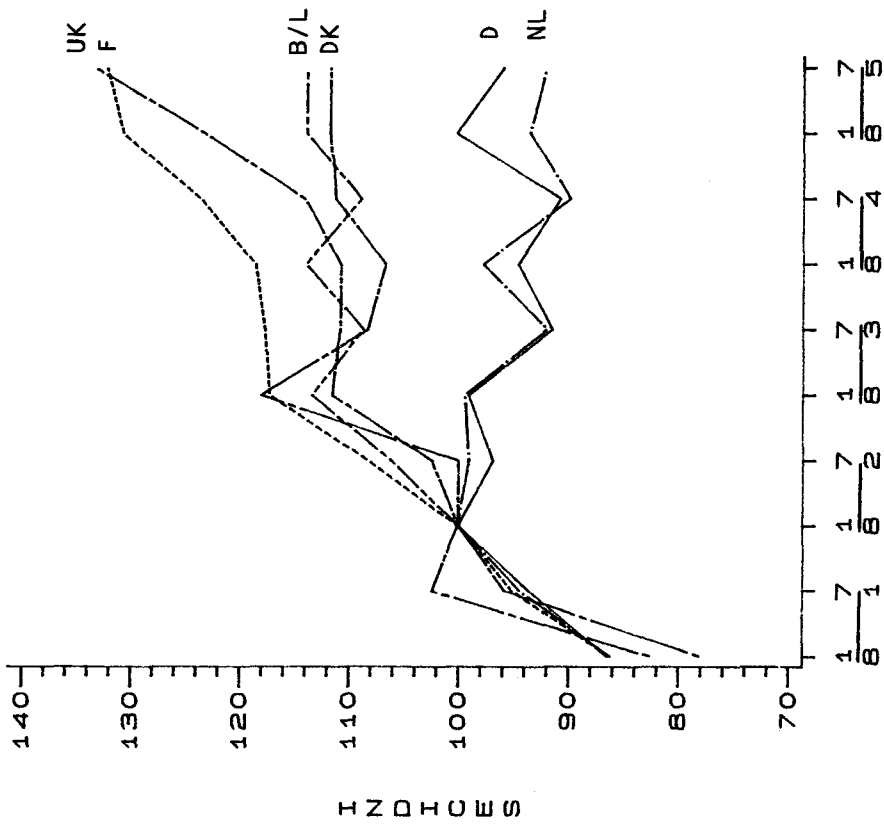


Fig. 2.5 Fuel costs in national currency  
 Graph.2.5 Coût du carburant en monnaie nationale  
 Sch. 2.5 Kraftstoffkosten in Landeswährung

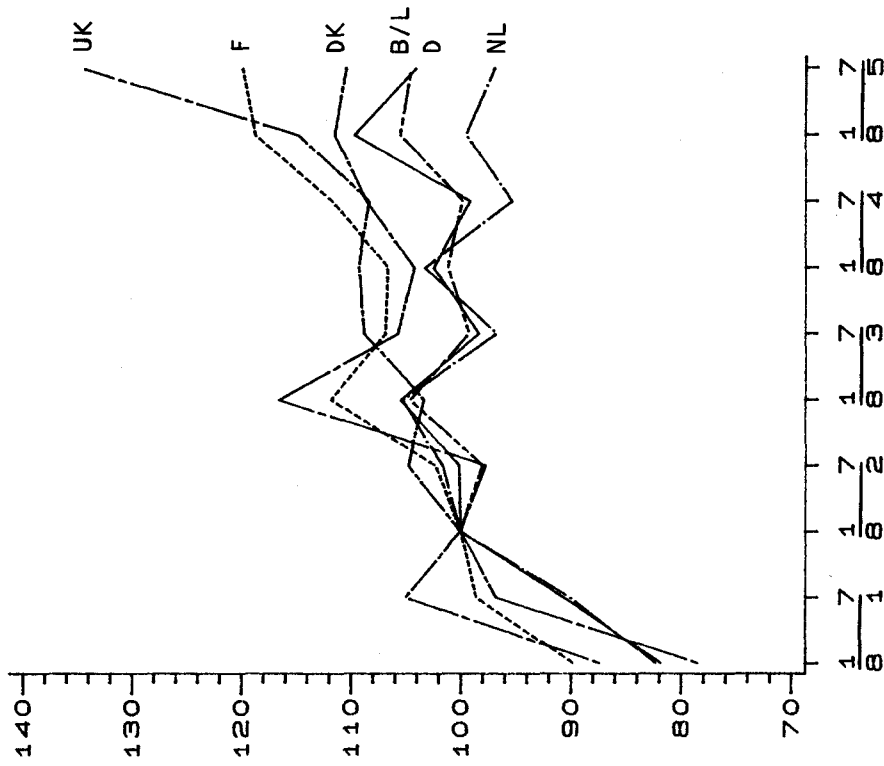


Fig. 2.6 Fuel costs in ECU  
 Graph.2.6 Coût du carburant en ECU  
 Sch. 2.6 Kraftstoffkosten in ECU

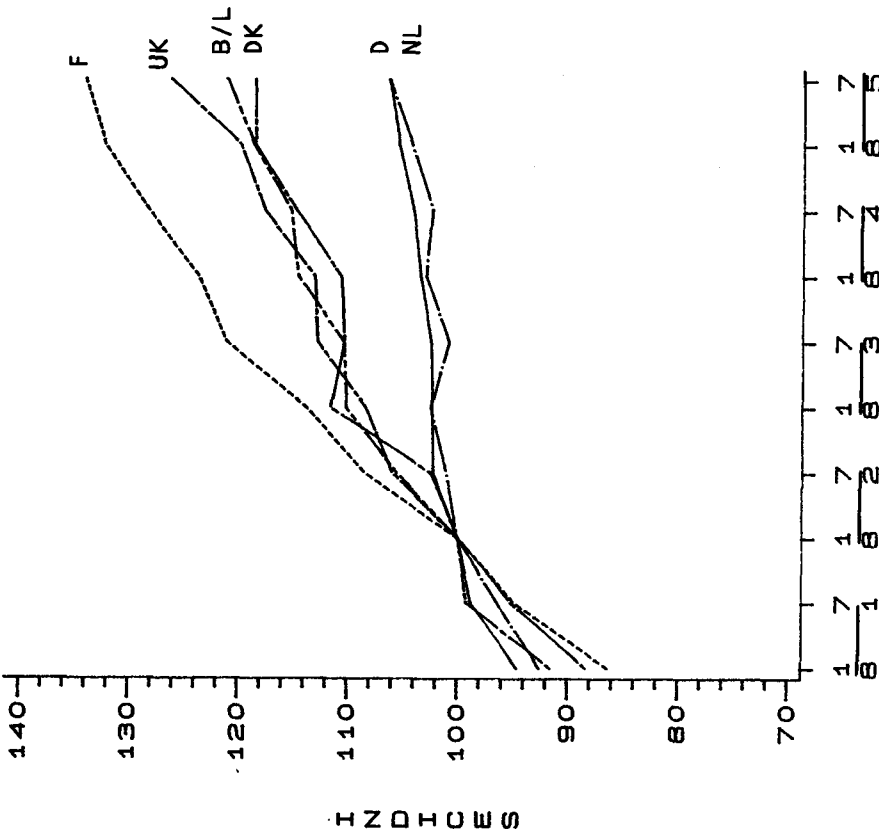


Fig. 2.7 Total cost indices in national currency  
 Graph.2.7 Indices des coûts totaux en monnaie nationale  
 Sch. 2.7 Gesamtkostenindizes in Landeswährung

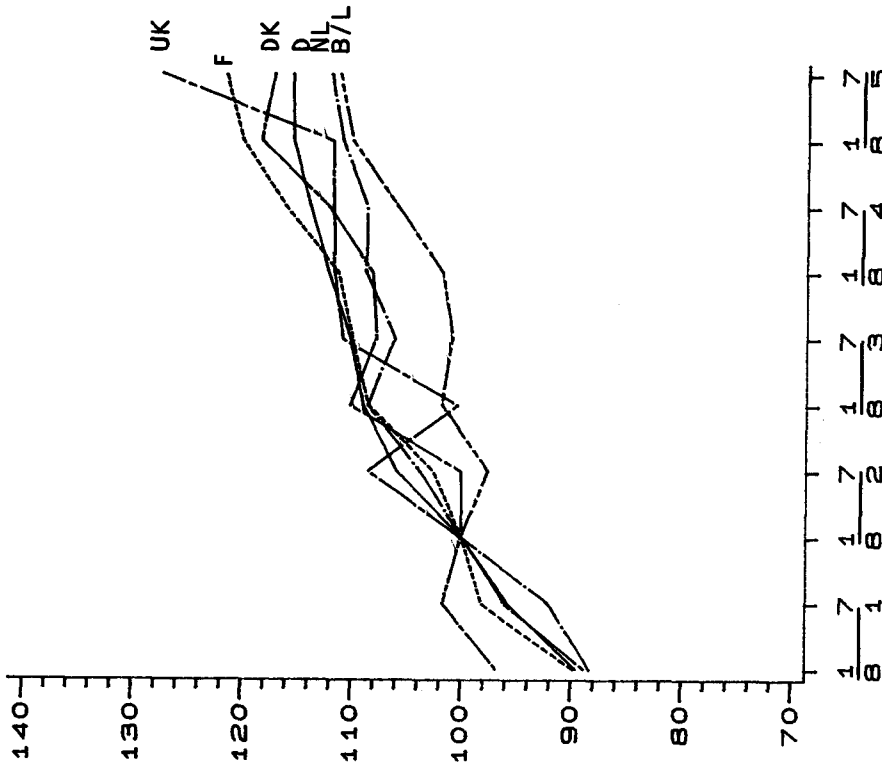


Fig. 2.8 Total cost indices in ECU  
 Graph.2.8 Indices des coûts totaux en ECU  
 Sch. 2.8 Gesamtkostenindizes in ECU



## 2.3 Price Surveys-Road Q2 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 Q2 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 Q2 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				1985		
	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q1	Q2
DDF	93.6	94.5	96.1	98.2	99.2	100.0	103.9	103.5	104.5	104.3	103.9	105.6	105.3	105.6	105.3
DDI	94.9	96.6	97.4	99.3	100.4	100.0	100.8	102.4	102.8	103.8	104.1	104.7	104.2	104.7	104.2
DDNL	94.3	95.5	95.4	97.5	98.8	100.0	101.5	102.1	102.8	102.1	102.1	102.8	103.0	102.8	103.0
DDBL	95.3	96.7	96.8	98.8	99.6	100.0	101.6	102.7	102.6	101.9	103.2	104.5	103.7	104.5	103.7
FFD	96.9	94.5	98.0	100.2	96.8	100.0	101.5	103.0	108.1	106.4	106.9	110.8	110.7	110.8	110.7
FFI	95.1	92.8	97.4	104.1	97.7	100.0	100.9	102.8	104.6	105.5	106.1	107.4	107.9	107.4	107.9
FFNL	102.0	103.1	105.4	105.0	100.3	100.0	104.9	100.5	103.8	105.9	104.8	109.4	104.4	109.4	104.4
FFBL	100.6	99.5	102.5	102.6	98.8	100.0	101.0	101.9	102.3	103.3	103.3	107.1	106.9	107.1	106.9
NLNL/D	96.9	98.9	99.9	100.2	99.0	100.0	100.0	100.6	102.0	100.4	101.1	100	100.9	100	100.9
NLNL/F	95.2	96.5	98.6	99.1	98.5	100.0	98.4	99.7	101.1	99.9	101.0	100.6	100.7	100.6	100.7
NLNL/I	92.4	95.2	95.6	96.0	96.2	100.0	98.1	98.7	98.6	99.3	99.6	98.6	99.7	98.6	99.7
NLNL/BL	94.0	90.6	90.3	99.3	95.2	100.0	91.7	94.4	94.2	98.3	97.8	96.7	-	96.7	-
B/LB/D	100.5	95.9	105.7	104.6	101.9	100.0	101.6	107.3	103.3	103.0	116.3	109.9		109.9	
B/LB/F	84.3	85.9	85.4	86.1	90.1	100.0	97.0	86.2	81.5	88.9	90.3	91.1		91.1	
B/LB/I	86.8	95.6	97.1	92.9	103.2	100.0	100.3	96.4	100.0	104.5	94.6	103.9		103.9	
B/LB/NL	75.0	76.8	77.0	81.8	86.4	100.0	82.9	85.6	98.3	88.1	88.3	94.6		94.6	
I/D	104.2	103.4	101.2	96.7	100.4	100.0	94.7	109.5	104.5	113.3	108.4	107.2		107.2	111.1
I/F	106.2	103.3	104.6	103.3	105.0	100.0	99.6	106.6	102.3	114.7	107.2	110.3		110.3	108.7
I/NL	110.7	99.2	94.7	93.7	96.2	100.0	91.3	97.2	97.8	103.4	110.4	107.6		107.6	103.8
I/BL	99.9	101.5	101.4	94.9	89.7	100.0	101.1	106.0	109.2	115.1	111.7	118.1		118.1	115.1
GRGR/D						100.0	95.5	89.0	90.4	94.2	95.4	102.6		102.6	
GRGR/F						100.0	97.7	99.1	93.1	97.5	111.0	114.6		114.6	
GRGR/I						100.0	94.6	93.7	94.7	100.4	93.2	96.1		96.1	
GRGR/NL						100.0	97.6	82.8	79.4	88.1	100.3	105.6		105.6	
GRGR/BL						100.0	104.0	110.0	113.0	116.9	114.5	127.8		127.8	

DDF means a German haulier on the relation D to F and F to D.

FFD indique les valeurs pour un transporteur français sur la relation F vers D et D vers F.

DDF bedeutet ein deutsches Güterkraftverkehrsunternehmen auf der Verbindung D-F und F-D.

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	1982				1983				1984				1985		
	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q1	Q2
<u>ECU</u>															
D	94.4	95.7	96.3	98.3	99.4	100.0	102.1	102.7	103.3	103.0	103.3	102.7	103.3	104.4	104.1
F	98.2	96.6	100.1	102.3	98.1	100.0	101.4	102.3	104.9	105.0	105.4	102.3	104.9	108.6	108.2
I	104.8	102.4	101.4	99.1	101.5	100.0	96.3	107.0	103.5	112.8	108.5	107.0	103.5	109.1	109.9
NL	95.7	96.0	96.8	99.8	97.7	100.0	98.1	99.2	100.1	99.8	100.3	99.2	100.1	99.4	100.7
BL	87.9	88.0	90.7	91.4	93.9	100.0	95.5	93.3	93.5	94.2	97.7	93.3	93.5	98.5	-
GR						100.0	97.8	94.2	93.2	98.6	102.0	94.2	93.2	108.4	-
<u>NC</u>															
D	98.9	99.2	98.8	98.6	99.0	100.0	101.4	101.3	101.5	101.4	103.0	101.3	101.5	104.1	102.5
F	90.2	93.0	96.4	97.5	97.5	100.0	101.9	103.0	105.2	105.3	105.3	103.0	105.2	108.0	107.9
I	102.3	100.1	100.2	97.0	100.9	100.0	97.4	109.1	105.6	114.8	110.7	109.1	105.6	111.3	115.9
NL	99.3	97.9	97.2	99.0	97.8	100.0	97.6	98.6	99.1	99.0	99.2	98.6	99.1	99.4	100.1
BL	86.8	87.0	90.2	89.7	93.0	100.0	96.0	93.7	93.3	93.3	96.3	93.7	93.3	97.7	-
GR						100.0	103.4	104.6	107.4	114.5	122.1	104.6	107.4	102.7	-

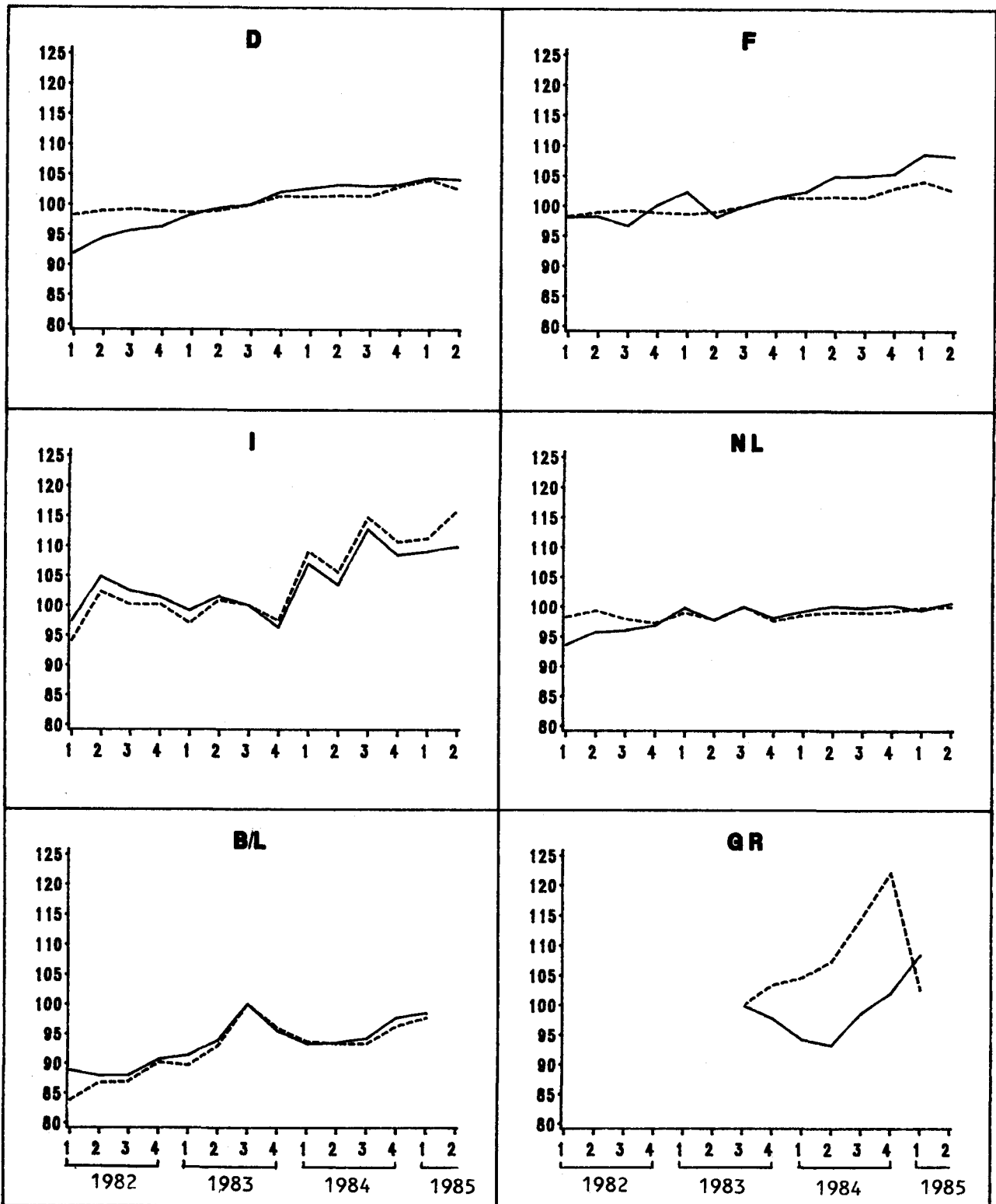


Fig. 2.9 Price indices by nationality of haulier in ECU ———  
in national currency - - - - -

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 - - - - -

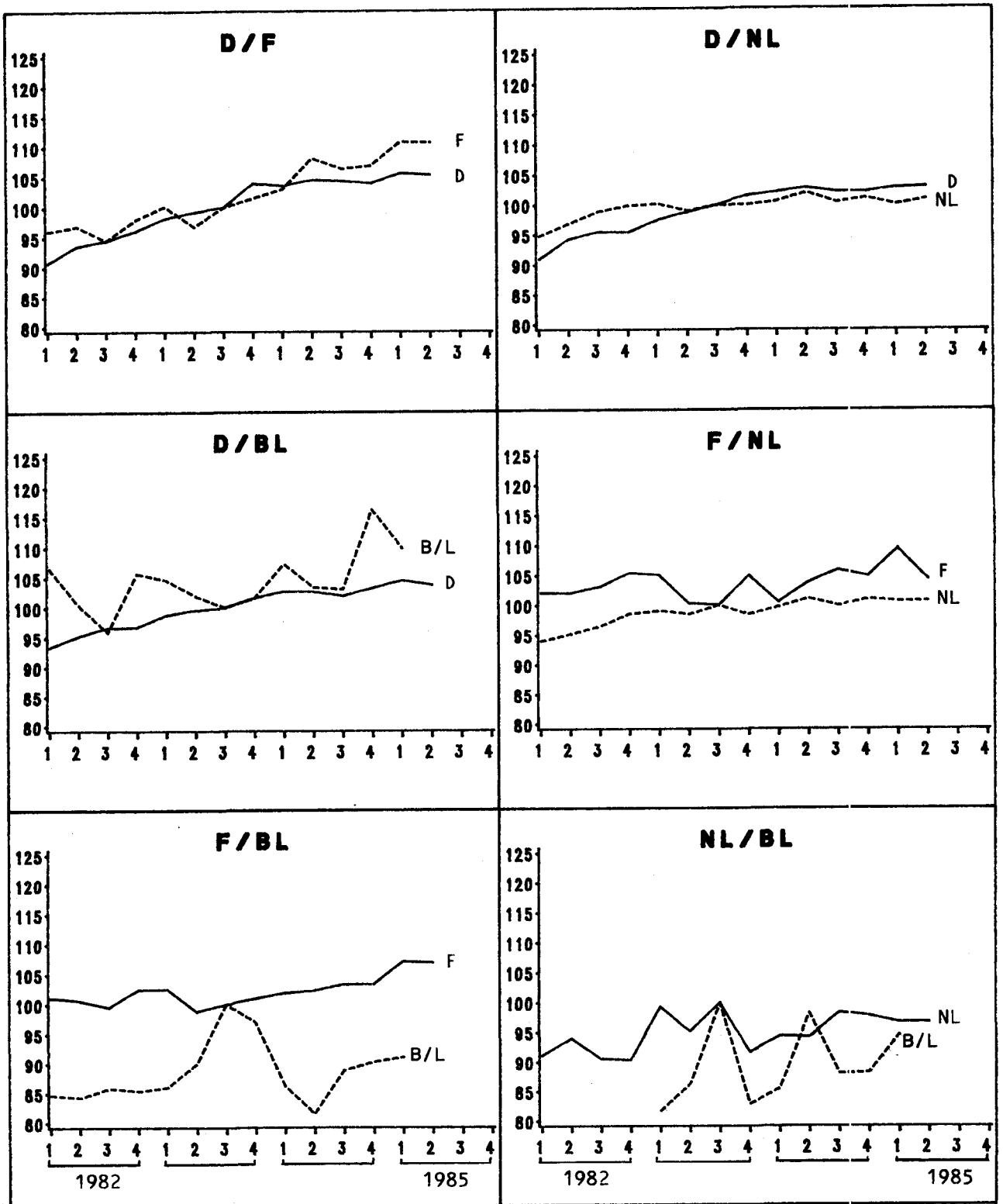


Fig. 2.10 : Price developments by relations (in ECU)  
 Graph. 2.10 : Evolution des prix par relation(en ECU)  
 Sch. 2.10 : Preisentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

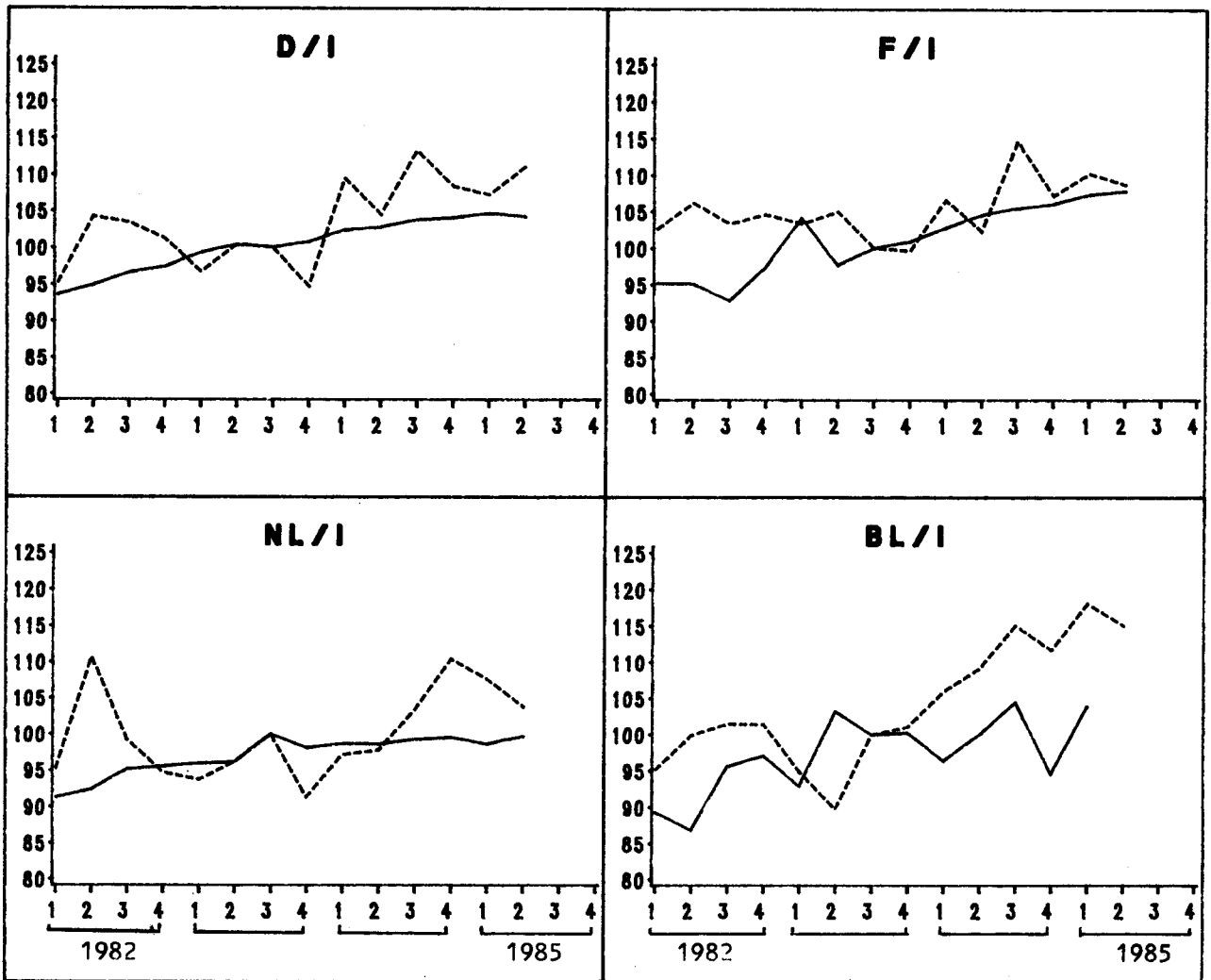


Fig. 2.11 Price development in relations with Italy (ECU)

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 : \_\_\_\_\_

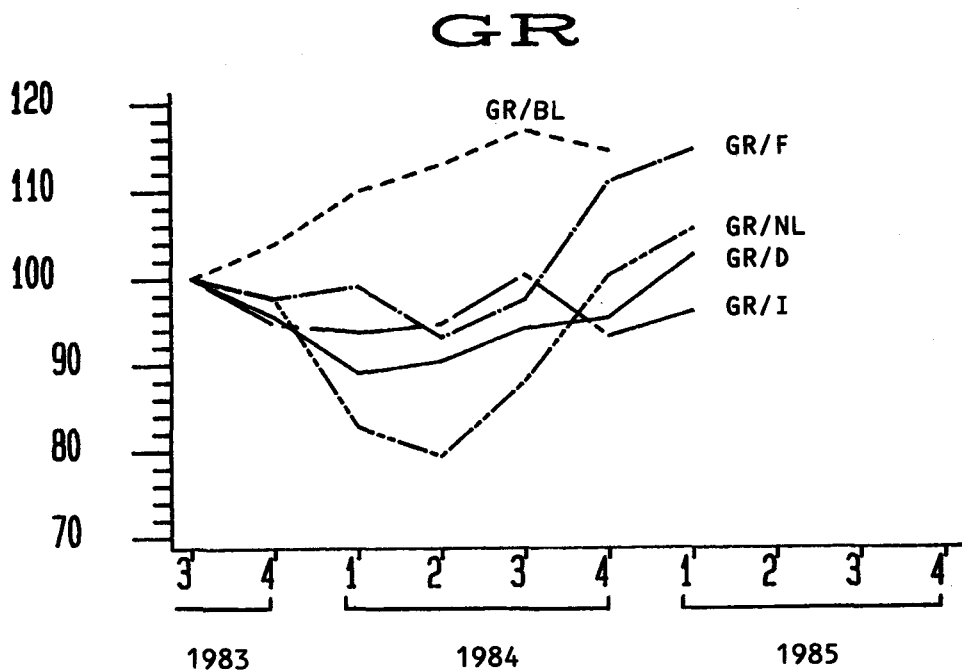


Fig. 2.12 : Price development for Greek hauliers by relation of transport (ECU)  
 Graph. 2.12 : Evolution des prix des transporteurs grecs par relation de transport (ECU)  
 Sch. 2.12 : Preisentwicklung für die griechischen Verkehrsunternehmer nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

SECTION - CHAPITRE - TEIL 3



3.1. Total activity  
Q2 85

. total international traffic = 51.4 mio t.  
Q2 1985/1984 = + 4.5%

. total national traffic = 51.2 mio t.  
Q2 1985/1984 = + 1.5%

Activité générale  
Q2 85

. trafic international total = 51.4 mio t.  
Q2 1985/1984 = + 4.5%

. trafic national total = 51.2 mio t.  
Q2 1985/1984 = + 1.5%

Gesamtbeschäftigung  
Q2 85

. gesamt grenzüberschreitender Verkehr = 51.4 mio t.  
Q2 1985/1984 = + 4.5%

. gesamt nationaler Verkehr = 51.2 mio t.  
Q2 1985/1984 = + 1.5%

Table 3.1.

Tonnage evolution in %  
Q2 85/Q2 84, by relation

Tableau 3.1.

Evolution en % du tonnage  
Q2 85/Q2 84, par relation

Tabelle 3.1.

Entwicklung des Verkehrsaufkommens (%)  
nach Verkehrsbeziehungen Q2 1985/Q2 1984

To/vers/nach From/de/von	B/L	D	F	NL	Total/ Zusammen internat.
B/L	- 3	-25	+ 3	+25	0
D	- 1	- 4	+16	- 5	- 2
F	+10	- 2	+ 1	+51	+11
NL	+ 7	+ 8	- 1	+ 8	+ 8
Total/Zusammen international	+ 5	+ 3	+ 5	+ 7	+ 4.5



3.2. Rhine trafficTrafic RhénanRheinschifffahrt3.2.1. Activity RhineActivité RhinVerkehrsaufkommen RheinActivity monitored at  
the NL-D borderActivité relevée à la  
frontière NL-DAn der niederländisch-  
deutschen Grenze beobachte-  
tes Verkehrsaufkommen

Tab. 3.2. Period(e)/Zeitraum	Million(en) Tonne(n)		Evolution % Entwicklung % 1984 / 1983	
	1984	1983		
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%	
	1985	1984	1985 / 1984 %	
Q1	29.7	33.1	- 10.3	
Q2	36.5	36.3	+ 0.6	

### 3.2.2

Inquiry survey on  
 .general activity and  
 forecast of activity  
 (Fig. 3.1)  
 .forecast of activity  
 for 4 importants 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

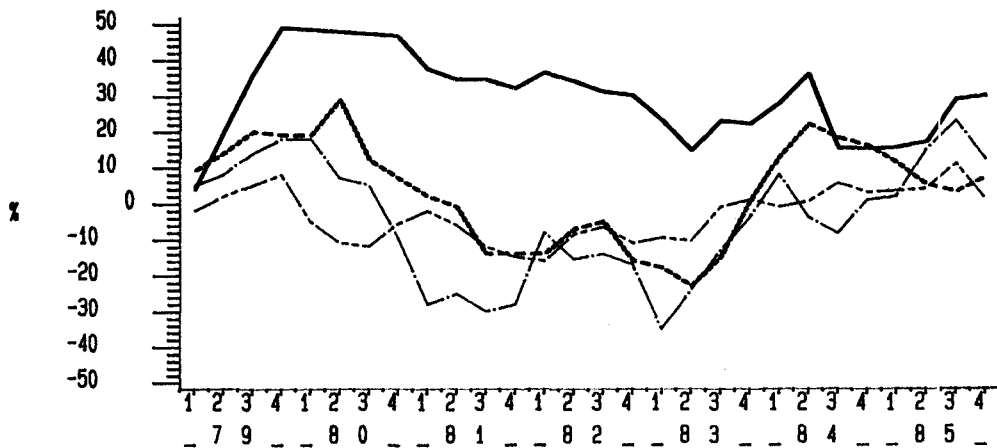
Graphique 3.2 Rhin

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 Verkehr  
aufkommen bei 4 NST-Gr  
(gleitende Durchschnitt  
werte)



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 for Q4 1985: an ongoing growth in coal, declining growth in ore, an upswing in oil products and a stabilisation in sand and gravel.

**Conclusion** : Les bateliers naviguant sur le Rhin espèrent la poursuite de l'accroissement des tonnages du charbon et une augmentation nette pour les tonnages de produits pétroliers; par contre, ils s'attendent à une stabilisation du transport de sable et gravier à une diminution des tonnages de minerais.

**Konklusion** : Die Rheinschifffahrt erwartet eine weitere Zunahme der Kohletransporte, ein geringeres Wachstum in Erztransporten, ein Aufschwung bei der Beförderung von Mineralölprodukten und eine Stabilisierung bei Sand und Kies.

3.2.3

Freighrates - Rhine

Taux de fret - Rhin

Frachtraten in der Rheinschiffahrt

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 .....

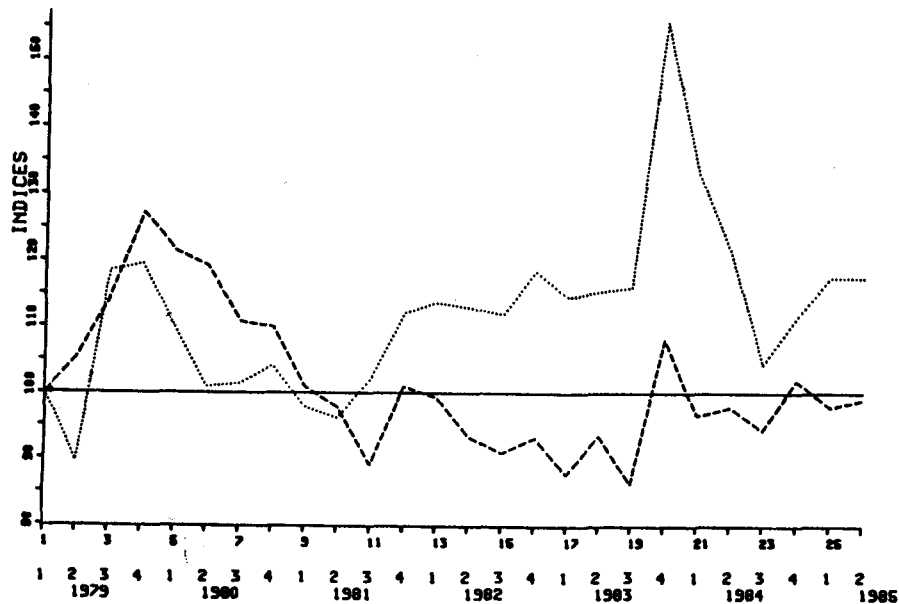


Figure 3.4

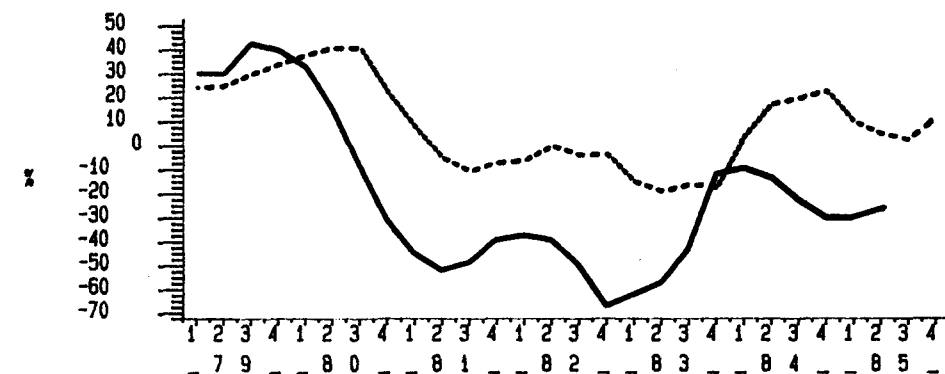
Graphique 3.4

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. <u>Activity N-S (Q2 85)</u>	<u>Activité N-S (Q2 85)</u>	<u>Verkehrsaufkommen N-S (Q2 85)</u>
Statistical information for I.W. traffic between NL, B and F, <u>excluding Rhine traffic</u> , is not yet available. However, on the available data it can be estimated that activity in N-S in Q2 85 was about 10% above the level of Q2 84.	Les informations statistiques pour le trafic entre NL, B et F, <u>à l'exclusion du trafic rhénan</u> , ne sont pas encore disponibles. On peut estimer que le niveau du trafic N-S total du Q2 85 se situait à environ 10% au-dessus du niveau de Q2 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 Q2 85 etwa 10% über dem im Q2 84 lag.

### 3.3.2 Transport Inquiry Survey (Q3 85)

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	- 34
Q2	- 28	- 45	- 24	- 30
Q3	- 63	- 49	- 43	- 4
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 Q3 85/Q3 84

.Evolution du niveau d'activité estimé (différence des soldes respectifs d'opinions par les bateliers NL et B, ventilée PAR RELATION bilatérale Q3 85/Q3 84

.Änderungen in der Beschäftigung (Unterschied zwischen den jeweiligen Meinungssalden) der niederländischen und der belgischen Binnenschiffsunternehmen nach bilateralen Verkehrsbeziehungen Q3 85/Q3 84

De From/Von \ Vers/To Nach	B	F	NL
	B	- 7	- 5
F	- 68	-	- 36
NL	- 24	- 31	+ 10

Tab. 3.5

.Changes in activity assessment by NL and B Transporters, BY TONNAGE CLASS Q3 85/Q3 84

.Evolution du niveau d'activité, selon les bateliers NL et B, PAR CATEGORIE DE TONNAGE Q3 85/Q3 84

.Entwicklung des Verkehrsaufkommens der niederländischen und belgischen Binnenschiffsunternehmen nach Tragfähigkeitsklassen Q3 85/Q3 84

Tonnage- Class(e) Tragfähig- keitsklassen	B	NL	B + NL
200- 450	- 50	- 16	- 26
451- 750	- 12	- 11	- 11
751-1150	- 29	- 10	- 15
1151-1550	- 22	+ 64	+ 41
1551 +	+ 20	+ 22	+ 21

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	- 47	- 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	+ 27
	NL	+ 21	- 1	+ 39
	B + NL	+ 28	+ 2	+ 35

## 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 "Frachtkörse" 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

Quarterly average of waiting days in international N/S traffic

Tableau 3.7

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

Tabelle 3.7

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	10.5	-	-
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	26.6	-	-
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	6.7	-	-

- . The following figures show the development of waiting time on the various bilateral relations, comparing Q3 85 with Q3 84
- . Les graphiques suivants montrent l'évolution du délai d'attente pour les différentes relations de transport en comparant Q3 85 à Q3 84
- . Folgende Schaubilder zeigen die Entwicklung der Wartezeiten auf den verschiedenen Verkehrsbeziehungen im Q3 85 gegenüber Q3 84

Figure 3.5

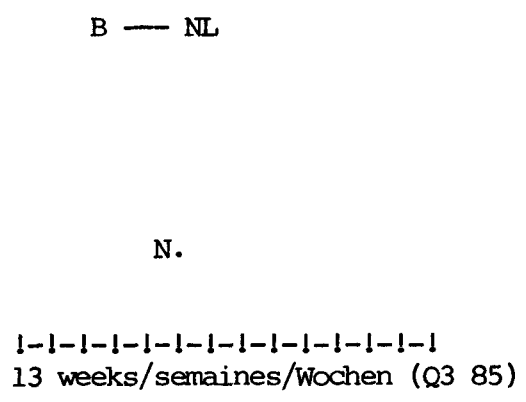
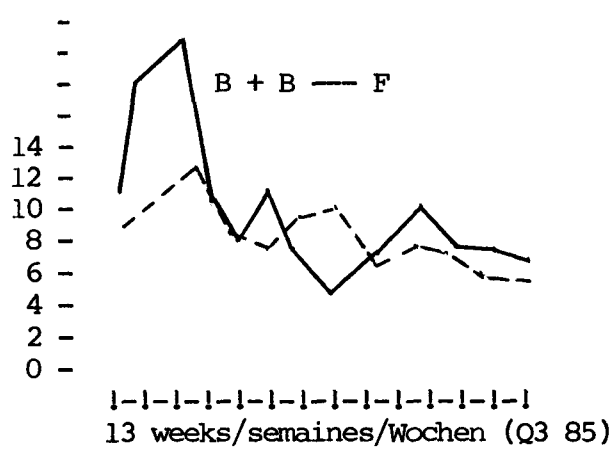
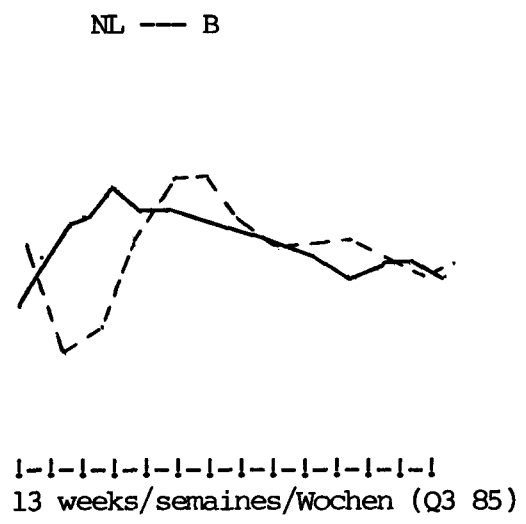
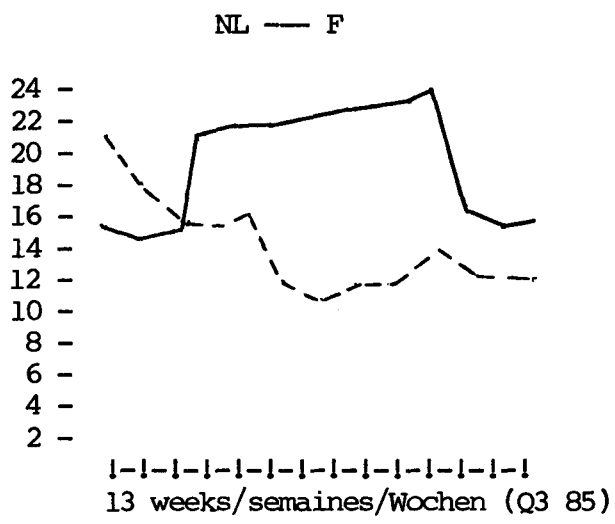
Graphique 3.5

Schaubild 3.5

Weekly average of waiting days

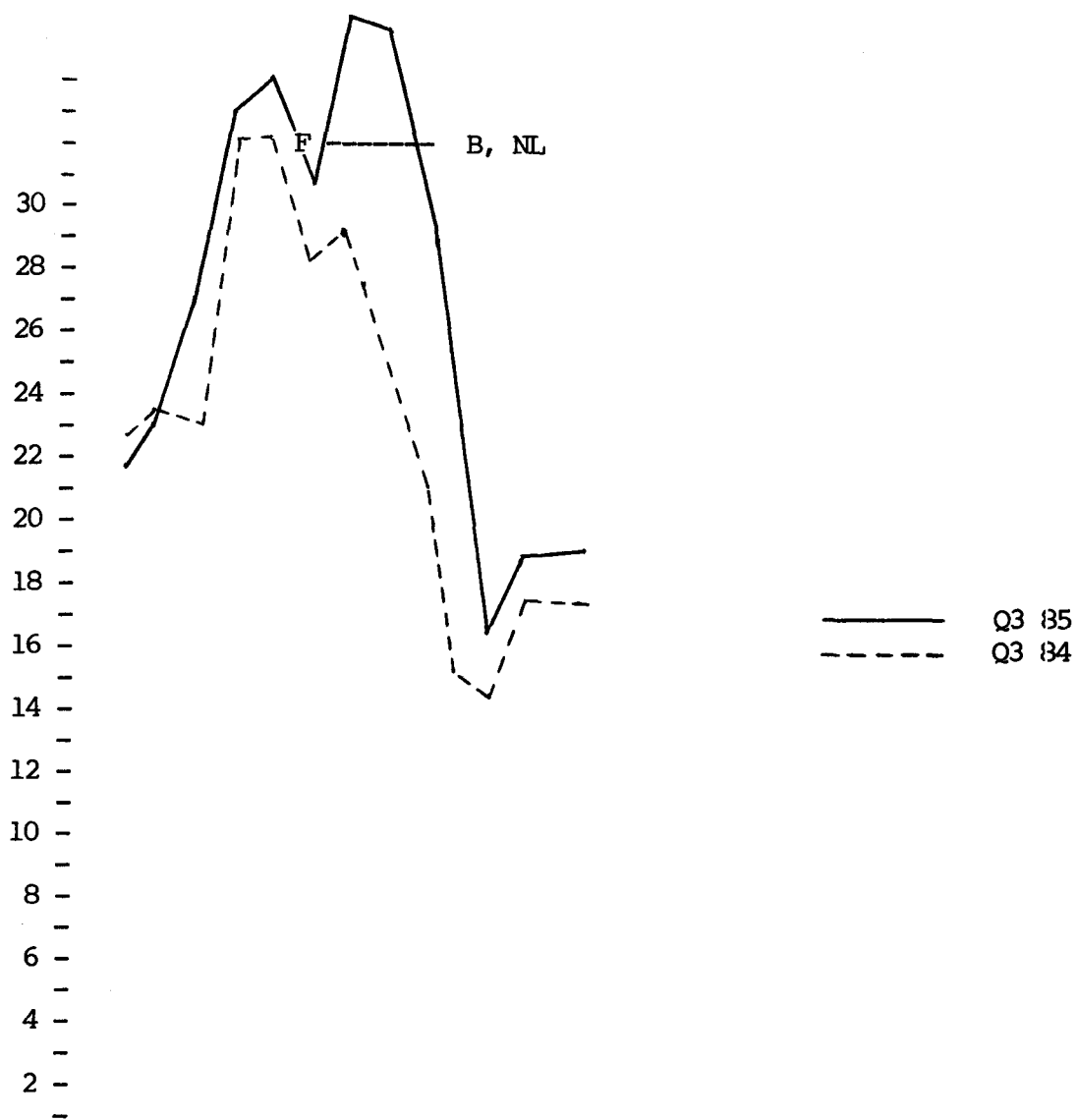
Moyenne hebdomadaire des jours d'attente

Durchschnittliche Wartetage je Woche



Q3 85 = ———  
 Q3 84 = - - - - -





!-!-!-!-!-!-!-!-!-!-!-!-!-!-!  
 13 weeks/semaines/Wochen (Q3 85)

## 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	Q2 84	Q3 84	Q2 85	Q3 85
liquid cargo matières liquides Tankladung	111	107	112	113
sand/gravel, etc. sable/gravier, etc. Sand,Kies usw.	96	97	103	105
other dry cargo autres matières sèches sonstige Trockenladung	152	154	157	157

Figure 3.6

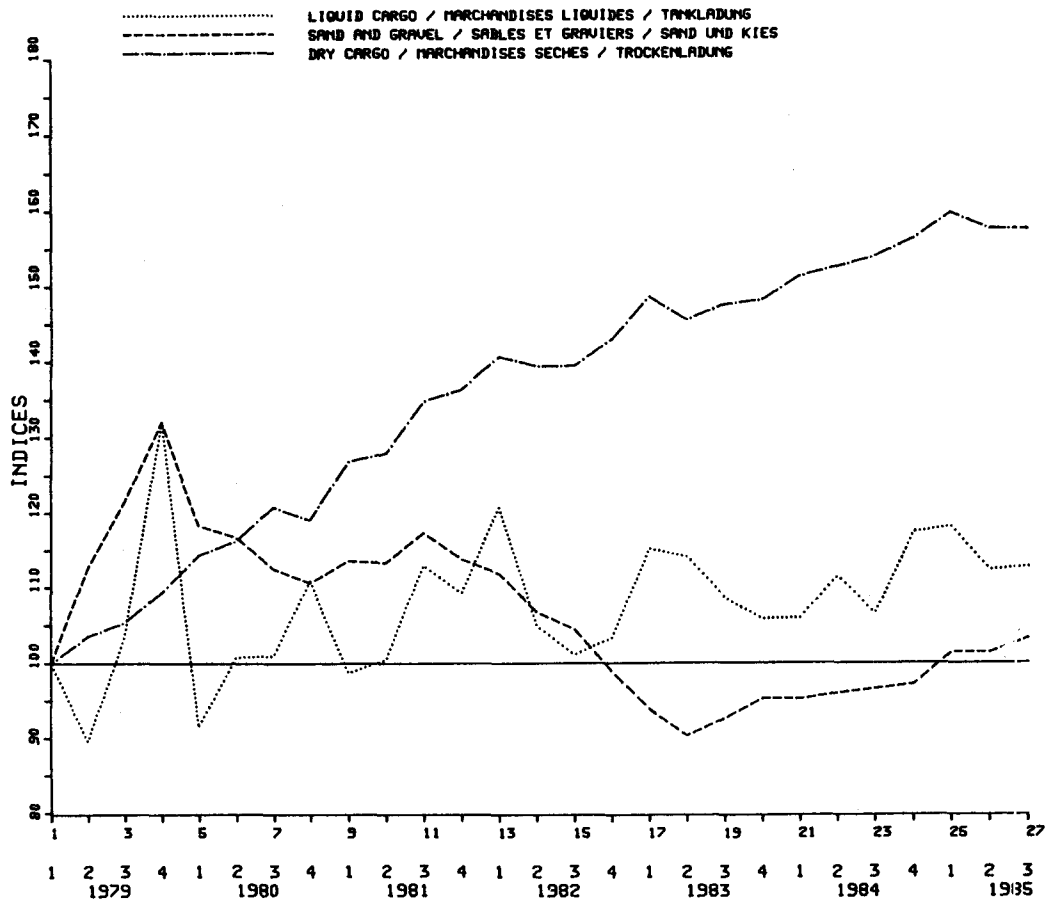
Graphique 3.6

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	Q2 84	Q3 84	Q2 85	Q3 85
België-Belgique (BF)	159	159	163	163
France (FF)	183	185	188	187
Nederland (HFL)	120	120	125	125

Figure 3.7

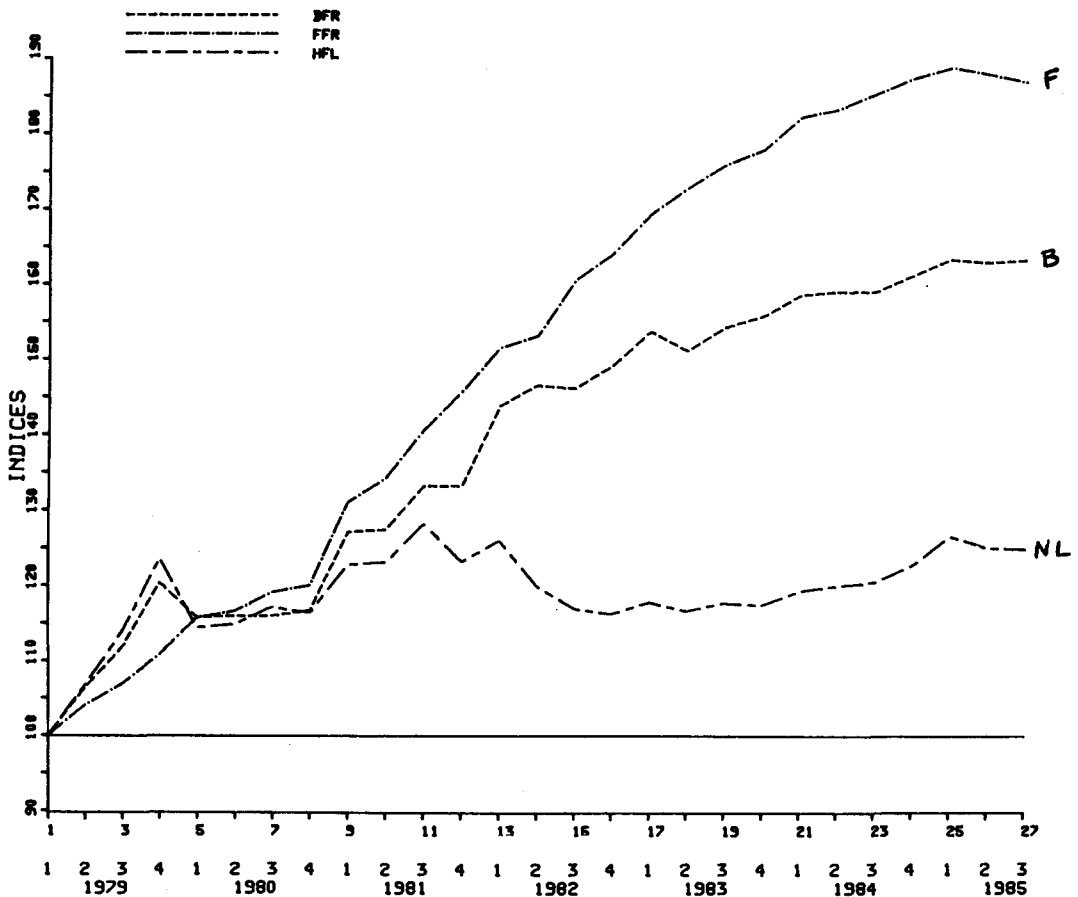
Graphique 3.7

Schaubild 3.7

Price developments by flag (N.C.)

Evolution des prix par nationalité (M.N.)

Preisentwicklung nach der Flagge (Landeswährung)



**Comment** : . 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.

**Anmerkung** :. Die unterschiedliche Preisentwicklung spiegelt der unterschiedlich hohen Inflationsraten der Mitgliedstaaten wider.

Tab. 3.10: .Balance of opinions on forecasts of freight rates for Q4 85.  
 .Solde d 'opinions sur les previsions de taux de fret pour Q4 85.  
 .Meinungssalden bei den für Q4 85 erwarteten Frachtraten.

N-S	1983				1984				1985			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
B	0	- 6	- 6	+21	- 3	-11	-16	+29	+ 4	+ 8	-21	+27
NL	-10	-12	-13	+35	-35	+19	- 6	+20	+12	+2	+10	+40
Total/Zusammen	- 7	-10	-11	+31	-23	+ 6	-10	+25	+ 9	+11	0	+32

3.4 Cost Indices                      Indices de coût                      Kostenindizes Rheinschiff-  
 Rhine + North/South      Rhin + Nord/Sud                      fahrt und Nord-Süd-Verkehr

Comment : Cost indices are calculated for 4 shiptypes, namely motorvessels of 350, 600 and 1200 tonnes and pusher units. Since there was no sufficient information available for pusher units, these indices were based on the costs of the biggest motorvessels (2200 tonnes). Recently a detailed study on costs in push-tow navigation has been completed. The results of this study, that covers the period from 1.1.1979 till 1.7.1985, are incorporated in the graphs and tables presented in this chapter.

Remarque : Jusqu'à présent, les indices de coût ont été calculés pour des bateaux automoteurs de 2200 tonnes, ceci par manque d'information détaillée pour les tonnages inférieurs et pour les pousseurs. Une étude approfondie permet dorénavant de calculer les indices de coût pour 4 types de bateaux, c.à.d. les automoteurs de 350, 600 et 1200 tonnes et les pousseurs. Ce sont les résultats de cette étude (qui couvre la période du 1.1.1978 au 1.7.1985) qui vous sont présentés dans ce chapitre.

Anmerkung : Kostenindizes werden für 4 Schiffstypen berechnet : Motorschiffe von 350, 600 und 1200t und Schubverbände. Da die Informationen für Schubverbände nicht ausreichend waren, wurden Kostendaten der größten Motorschiffe (2200 ton) als Basis genommen. Eine detaillierte Studie über die Kostenentwicklung in der Schubschiffahrt wurde vor kurzem fertiggestellt. Die Ergebnisse dieser Studie, die die Periode von 1.1.1979 bis 1.7.1985 betrifft, sind in den Schaubildern und Tabellen, dieses Kapitels verwendet worden.

3.4.1 Overall costs developments

Evolution des coûts totaux

Entwicklung der Kostenindizes

in ECU (1.1.1979=100)

en ECU (1.1.1979=100)

in ECU (1.1.1979=100)

Overall costs (Rhine+NS)  
Rhein costs  
North/South costs

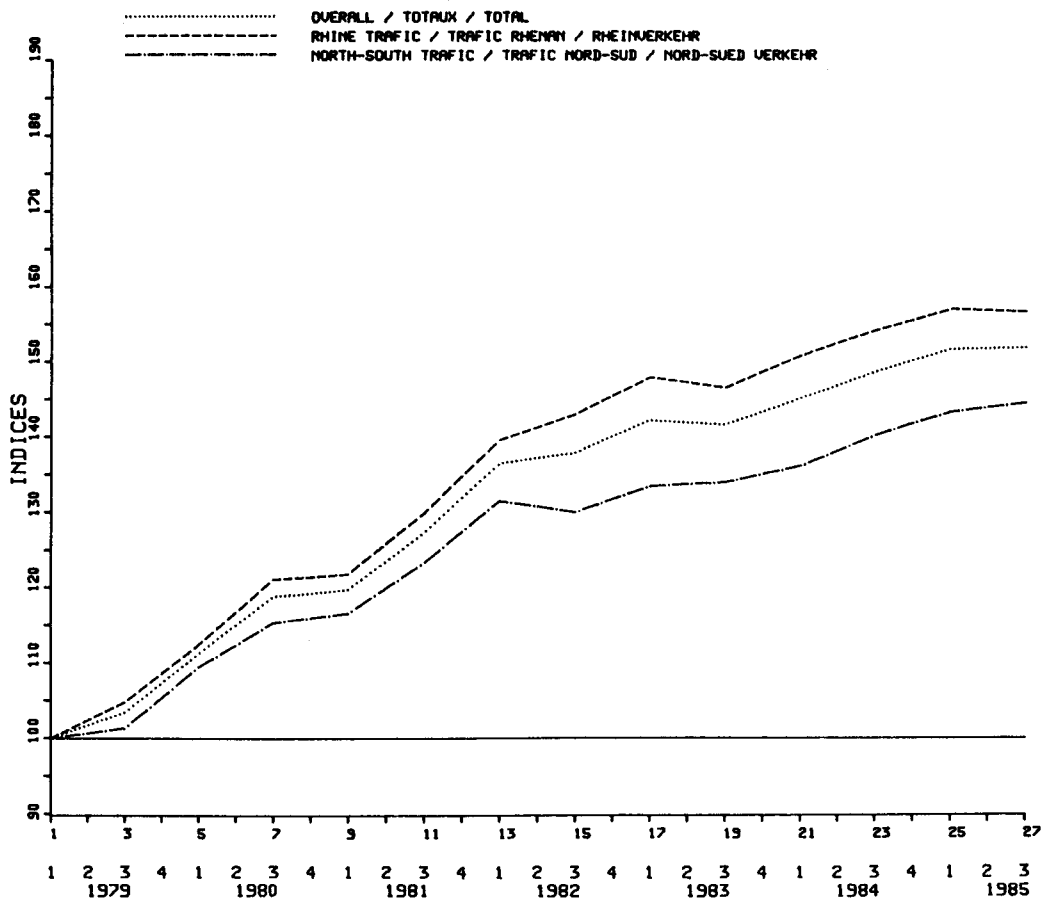
Coûts (Rhin+N.S.)  
Coûts Rhin  
Coûts Nord-Sud

Kosten (Rhein+Nord-Süd)  
Kosten Rhein  
Kosten Nord-Süd

Figure 3.8

Grahiqne 3.8

Schaubild 3.8



3.4.2 Cost developments  
by ELEMENTS in ECU  
(1.1.79=100)

Evolution des coûts  
par ELEMENTS en ECU  
(1.1.79=100)

Entwicklung der einzelnen  
Kostenfaktoren in ECU  
(1.1.1979=100)

Tab. 3.10	Rhin(e) + N-S		Rhein		N-S	
	1.1.85	1.7.85	1.1.85	1.7.85	1.1.85	1.7.85
Wages/salaires/ Lohnkosten	150	153	152	154	148	151
Capital/Kapital- kosten	123	122	126	126	118	116
Fuel/Kraftstoff- kosten	268	261	271	263	264	258
Others/autres/ übrige Kosten	139	140	143	142	134	135
Total/zusammen	152	152	157	157	143	144

Figure 3.9

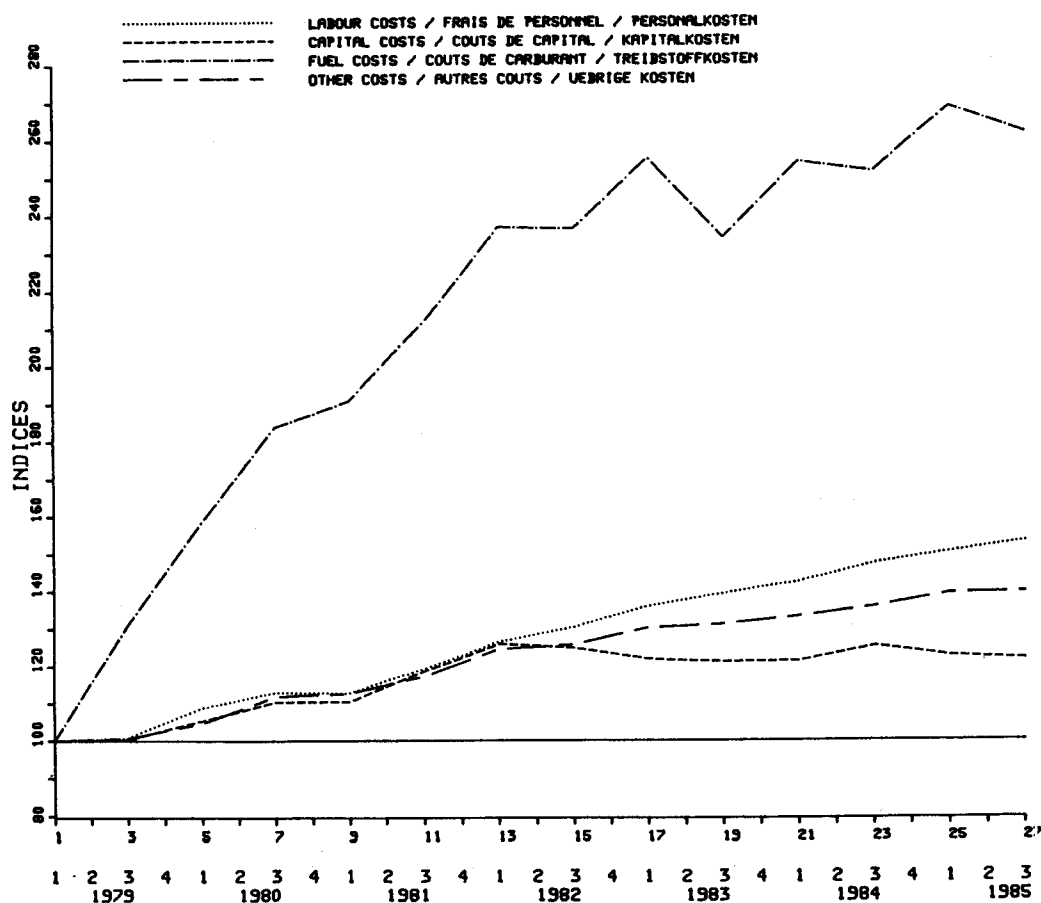
Graphique 3.9

Schaubild 3.9

Rhine + North/South

Rhin + Nord-Sud

Rhein + Nord-Süd



3.4.3 Cost developments Evolution des coûts par Kostenentwicklung nach der  
by SHIPTYPE in ECU TYPE DE BATEAU en ECU Tragfähigkeit in ECU  
(1.1.1979=100) (1.1.1979=100) (1.1.1979=100)

Tab. 3.11	350 t.		600 t.		1200 t.		pusher units pousseurs Schubschiffe	
	1.1.85	1.7.85	1.1.85	1.7.85	1.1.85	1.7.85	1.1.85	1.7.85
Wages/salaires/ Lohnkosten	153	158	141	142	150	152	149	151
Capital/Kapital- kosten	112	111	122	121	124	123	139	143
Fuel/Kraftstoff- kosten	266	263	262	253	269	261	272	263
Others/autres/ sonstige	135	136	134	134	140	140	147	148
Total/zusammen	146	148	139	139	150	150	182	180

- . The relatively strong rise of costs for larger vessels, especially pusher units, results from the fact that these vessels are more intensively used so that fuel costs have a greater impact on total costs.
- . L'augmentation des coûts relativement plus élevée pour les unités importantes (particulièrement les pousseurs) résulte d'une utilisation plus intensive de ce type de bateaux ce qui entraîne une plus grande incidence des coûts du carburant dans l'enveloppe globale des coûts.
- . Der verhältnismäßig starke Kostenanstieg bei größeren Schiffen, insbesondere bei Schubschiffen, ist darauf zurückzuführen, daß diese Schiffe intensiver genutzt werden und die Kraftstoffkosten sich daher stärker auf die Gesamtkosten auswirken.



3.4.4 Cost developments  
by flag  
(1.1.1979=100)

Evolution des coûts par  
nationalité  
(1.1.1979=100)

Kostenentwicklung nach  
der Flagge  
(1.1.1979=100)

National currency

Monnaie nationale

Landeswährung

Tab. 3.12	B (FB)		D (DM)		F (FF)		NL (HFL)	
	1.1.85	1.7.85	1.1.85	1.7.85	1.1.85	1.7.85	1.1.85	1.7.85
Rh. + N-S	149	152	139	141	185	191	145	146
Rhin(e) Rhein	151	153	139	141	179	182	149	150
N-S	149	152	-	-	189	196	137	138

- . By flag there are big differences in cost developments since 1979, mainly due to differences in inflation rates.
- . Les différences entre les évolutions de coût traduisent les divergences des taux d'inflation entre les Etats membres.
- . Die unterschiedliche Kostenentwicklung spiegelt die unterschiedlich hohen Inflationsraten der Mitgliedstaaten wider.

Figure 3.10

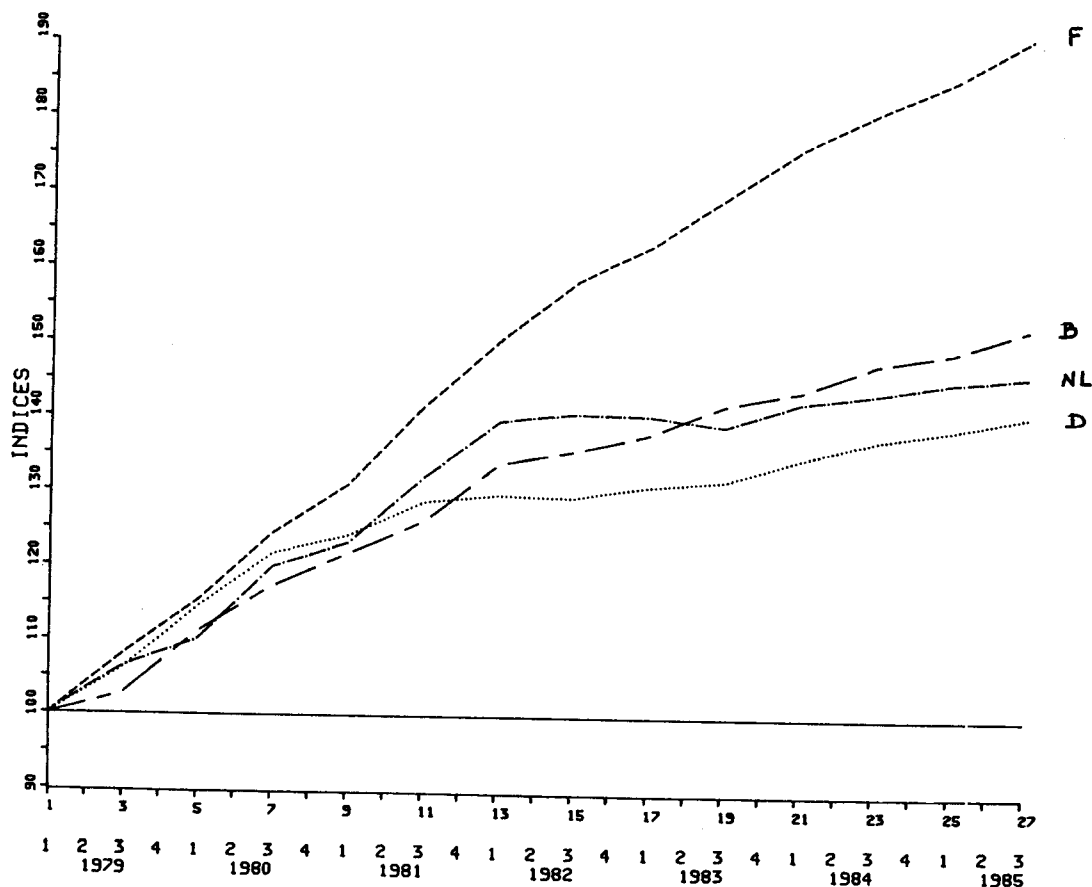
Graphique 3.10

Schaubild 3.10

Rhine + North/South

Rhin + Nord-Sud

Rhein + Nord-Süd



3.5 Profitability

Rentabilité

Rentabilität

Cost/price developments  
(in ECU)

Comparaison Coûts/prix  
(en ECU)

Entwicklung der Kosten  
und Preise (in ECU)

3.5.1 Figure 3.11

Graphique 3.11

Schaubild 3.11

Rhine market  
(1.1.1979=100)

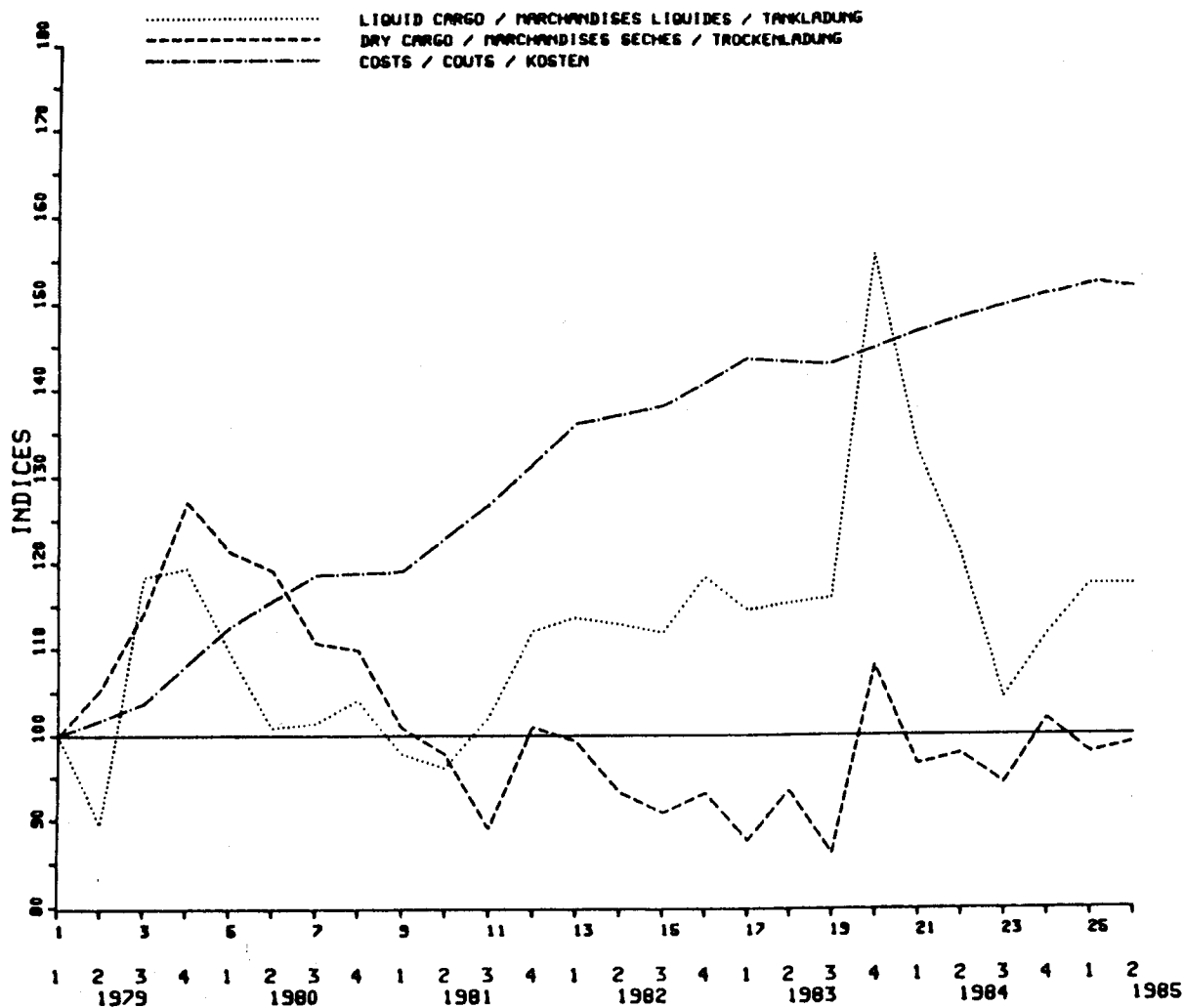
Trafic rhénan  
(1.1.1979=100)

Rheinverkehr  
(1.1.1979=100)

COST- AND PRICE INDICES FOR DRY AND LIQUID CARGO ON  
THE RHINE MARKET (1-1-1979 = 100)

INDICES DES COÛTS ET DES PRIX DE MARCHANDISES  
SÈCHES ET LIQUIDES EN TRAFIC RHÉNAV (1-1-1979 = 100)

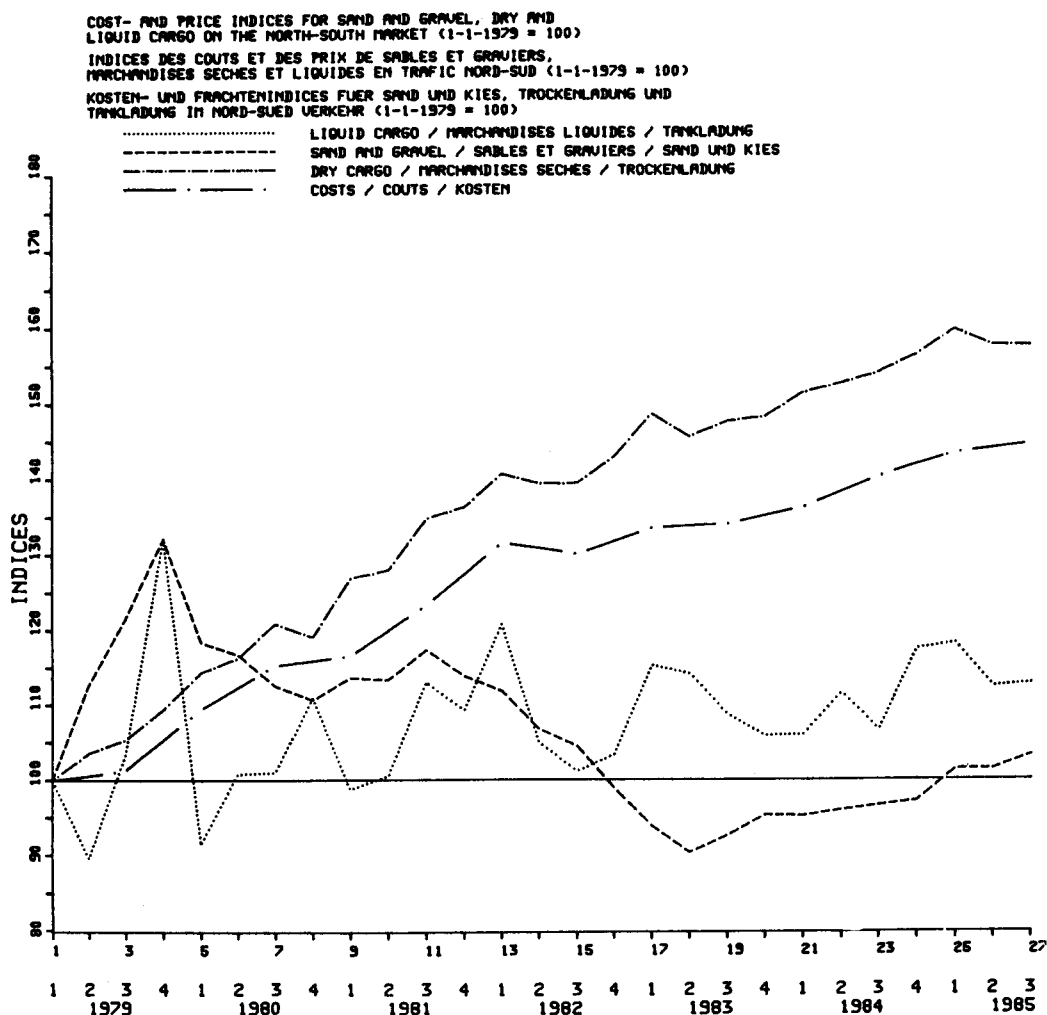
KOSTEN- UND FRACHTENINDICES FÜR TROCKENLADUNG  
UND TANKLADUNG IM RHEINVERKEHR (1-1-1979 = 100)



North-South market  
(1.1.1979=100)

Trafic Nord-Sud  
(1.1.1979=100)

Nord-Süd-Verkehr  
(1.1.1979=100)



- Over the last years, prices in dry cargo N-S (regulated market) kept well up with the costs but the profitability in this sector was strongly reduced by the increased waiting time.
- Ces dernières années, les prix pour le transport des matières sèches dans le trafic Nord-Sud (marché réglementé) ont couvert les coûts. Il faut noter cependant que la rentabilité reste affectée par les délais d'attente entre deux voyages.
- In den letzten Jahren steht im Nord-Süd-Trockenladungsverkehr (reglementierter Markt) der positiven Auswirkung der kostendeckendem Frachtraten auf die Rentabilität die lange Wartezeit zwischen zwei Reisen gegenüber.

SECTION - CHAPITRE - TEIL 4



Table 4.1

EUR-10 tonnage evolution  
(in %) Q2 85/Q2 84  
by transport relation  
(1)

Tableau 4.1

Evolution des tonnages  
EUR-10 (en %) Q2 85/Q2 84  
par relation de transport  
(1)

Tabelle 4.1

Entwicklung des EUR-10-  
Verkehrsaufkommens (%)  
Q2 85/Q2 84 nach Verkehrs-  
beziehungen (1)

To/vers/ From de/von nach	D	F	I	NL	B+L	UK	IRL	DK	GR	EUR 10
D	x	- 1	+22	- 1	+ 6	+17	0	+36	+15	+ 8.7
F	- 3	x	- 4	+42	+ 4	- 7	0	+ 3	-18	- 0.3
I	- 2	-15	x	-16	+ 4	+ 4	0	-19	-20	- 6.0
NL	+26	+ 6	- 1	x	-15	+35	0	+24	-14	+10.9
B+L	+ 7	+ 1	- 5	+ 4	x	- 7	0	+82	+222	+ 2.5
UK	+126	+70	-25	-43	- 9	x	N	-100	N	+ 7.8
IRL	0	0	0	0	0	0	x	0	0	0
DK	+31	+ 4	0	+109	-53	+733	0	x	+333	+27.5
GR	+201	- 4	+43	+13	+380	N	N	0	x	+ 150
EUR 10	+8.5	-1.1	+3.5	+3.1	+3.3	+2.3	0	+29.2	+14.0	+ 3.7

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

Table 4.2

Cumulative EUR-10 tonnage evolution in %, by direction

$$\frac{(Q1+Q2)1985}{(Q1+Q2)1984}$$

Tableau 4.2

Evolution cumulée, en %, du tonnage EUR-10 par direction

$$\frac{(Q1+Q2)1985}{(Q1+Q2)1984}$$

Tabelle 4.2

Entwicklung des EUR-10-Verkehrsaufkommens (%)

$$\frac{(Q1+Q2)1985}{(Q1+Q2)1984}$$

	Inward traffic evolution Evolution du trafic entrant Entwicklung des eingehenden Verkehrs  (%) $\frac{(Q1+Q2)1985}{(Q1+Q2)1984}$	Outward traffic evolution Evolution du trafic sortant Entwicklung des ausgehenden Verkehrs  (%) $\frac{(Q1+Q2)1985}{(Q1+Q2)1984}$	In+outward traffic total Evolution du trafic total Entwicklung des ein- und ausgehenden Verkehrs  (%) $\frac{(Q1+Q2)1985}{(Q1+Q2)1984}$
D	+ 4	+ 6	+ 4.9
F	- 5	- 2	- 3.3
I	+ 2	- 8	- 1.2
NL	+ 1	+ 9	+ 5.6
B+L	+ 3	- 3	+ 0.1
UK	- 7	+ 13	- 0.9
IRL	-	-	-
DK	+ 30	+ 34	+31.3
GR	+ 10	+ 86	+20.6
EUR 10	+1.0	+1.0	+ 1.0

## 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)

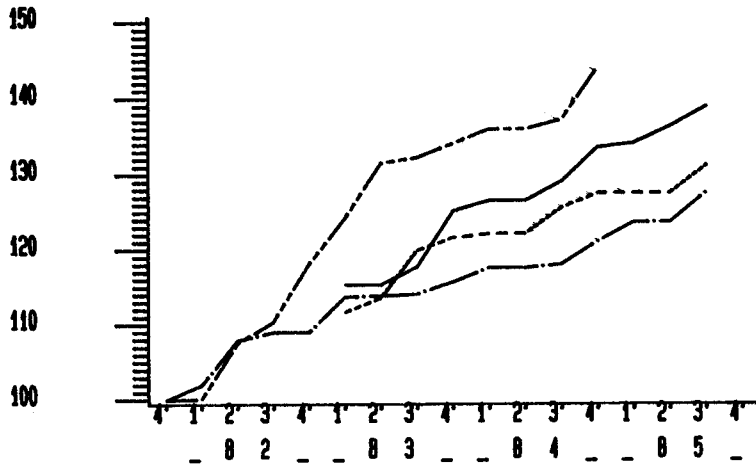
Tariffentwicklung nach Verkehrsbeziehungen  
(Wagenladungen)

A) SNCF's elaboration

Calculs de la SNCF

Aufstellung der SNCF

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	30.9.84	31.12.84	31.3.85	30.6.85	30.9.85
F-B ———	100.0	129.04	133.57	134.13	136.26	138.87
F-NL - - - - -	100.0	125.63	127.51	127.51	127.51	131.17
F-D ·····	100.0	118.08	121.10	123.67	123.67	127.61
F-I - - - - -	100.0	137.19	144.00	-	-	-

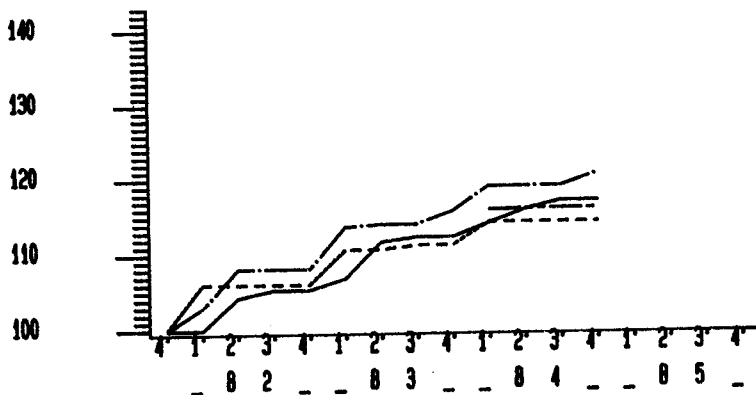


B) DB's Elaboration

Calculs de la DB

Aufstellung der DB

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	30.9.84	31.12.84	31.3.85	30.6.85	30.9.85
D-F ·····	100.0	118.96	120.65			
D-BL ———	100.0	116.99	116.99			
D-NL - - - - -	100.0	114.21	114.21			
D-I - - - - -	100.0	115.97	115.97			

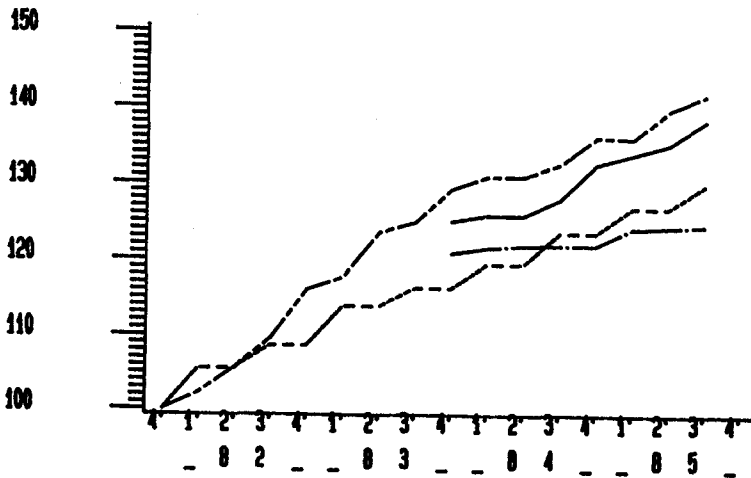


C) SNCB's Elaboration

Calculs de la SNCB

Aufstellung der SNCB

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	30.9.84	31.12.84	31.3.85	30.6.85	30.9.85
B-F ———	100.0	127.95	132.59	133.87	135.26	138.32
B-NL - - - - -	100.0	123.58	123.58	126.92	126.92	129.90
B-D - . - . - .	100.0	121.95	121.95	124.19	124.44	124.58
B-I — - - - -	100.0	132.60	136.16	135.97	139.79	141.70

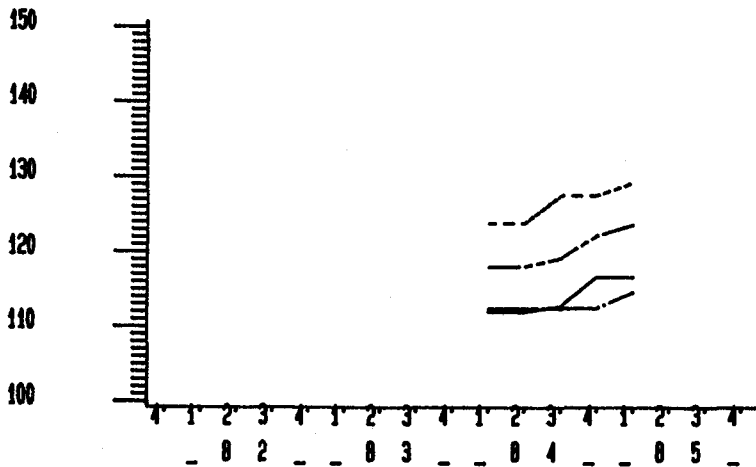


D) NS's Elaboration

Calculs des NS

Aufstellung der NS

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	30.9.84	31.12.84	31.3.85	30.6.85	30.9.85
NL-B - - - - -	100.0	127.52	127.52	129.22		
NL-D - . - . - .	100.0	112.47	112.47	114.59		
NL-F ———	100.0	112.72	116.69	116.69		
NL-I — - - - -	100.0	119.16	122.21	123.61		





## E) FS's Elaboration

## Calculs des FS

## Aufstellung der FS

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	

SECTION - CHAPITRE - TEIL 5

COMBINED TRANSPORT - TRANSPORT COMBINE - KOMBINIERTER VERKEHR

5.1 Container traffic      Trafic conteneurisé      Containerverkehr

Q3 85

Q3 85

Q3 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 Q3 85 Ladeeinheiten TEU (1000)	124.9	77.1	17.2
Evolution Entwicklung      % $\frac{Q3\ 85}{Q3\ 84}$	+ 8%	+ 14%	+ 10%
Evolution Entwicklung      % $\frac{Q3\ 85}{Q2\ 85}$	- 8%	- 1%	- 6%

5.2 Piggy-back - Ferroutage - Huckepack Q2 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 siégant dans la CEE  
 Grenzüberschreitender Verkehr der Huckepack-Verkehrsgesellschaften in der EWG

Country of despatch Pays d'expédition Versandland	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten  Q2 85	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q2\ 85}{Q2\ 84}$	$\frac{Q2\ 85}{Q1\ 85}$
D Kombiverkehr	8 009	+ 3	+ 2
F Novatrans	1 569	- 25	- 32
I Novatrans (except to D) (sauf vers D) (ohne nach D)	5 981	+ 15	+ 12
I Ferpac (to D) (vers D) (nach D)	2 624	- 11	+ 12
NL Trailstar	1 820	+ 8	+118
B TRW	4 020	+ 10	0
UK Novatrans	1 726	+ 15	+ 19
Total - zusammen	35 749	+ 5	+ 5

Tab. 5.3 Important Intra-EUR 10 relations (over 1000 units in Q2 85)  
 Relations intra-EUR 10 importantes (plus de 1000 unités au Q2 85)  
 Wichtige Verkehrsverbindungen innerhalb EUR-10 (mehr als 1000 Lade-  
 einheiten in Q2 85)

Relation Verbindung	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q2\ 85}{Q2\ 84}$	$\frac{Q2\ 85}{Q1\ 85}$
D ——— I	7 911	- 7	- 10
I ——— D	2 624	- 11	+ 12
B ——— I	2 787	+ 19	+ 1
I ——— B	2 809	+ 25	+ 10
UK ——— I	1 654	+ 13	+ 19
I ——— UK	1 737	+ 4	+ 17
F ——— I	1 346	+ 11	+ 6
I ——— F	1 410	+ 11	+ 11
NL ——— I	1 306	+ 47	+210

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 Landsforeningerne Danske Vognmaend

(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 - Binnenschifffahrtgüterverkehr

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 80/1177

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 4SH  
Tel. 01-723 39 02  
Telex 297635 AAALTD G

**ESPAÑA**  
**Mundi-Prensa Libros, S.A.**  
Castello 37  
E-28001 Madrid  
Tel. (91) 276 02 53 - 275 43 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 8385-6  
Telex 053-4936

**JAPAN**  
**Kinokuniya Company Ltd**  
17-7 Shinjuku 3-Chome  
Shiniuku-ku  
Tokyo 160-91  
Tel. (03) 354 0131  
**Journal Department**  
PO Box 55 Chitose  
Tokyo 156  
Tel. (03) 439 0124

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



KONTORET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS OFFICIELLE PUBLIKATIONER  
AMT FÜR AMTLICHE VERÖFFENTLICHUNGEN DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN  
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΠΙΣΗΜΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ  
OFFICE FOR OFFICIAL PUBLICATIONS OF THE EUROPEAN COMMUNITIES  
OFFICE DES PUBLICATIONS OFFICIELLES DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES  
UFFICIO DELLE PUBBLICAZIONI UFFICIALI DELLE COMUNITÀ EUROPEE  
BUREAU VOOR OFFICIËLE PUBLIKATIES DER EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

ISSN 0257-04