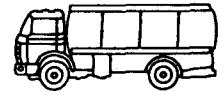
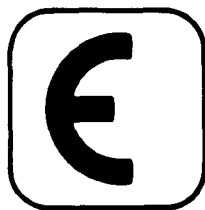


# EUROPA TRANSPORT



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

## MARKTENTWICKLUNG MARKET DEVELOPMENTS EVOLUTIONS DU MARCHÉ



19

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 Februar 1986 abgeschlossen*  
*Manuscript finished in February 1986*  
*Manuscrit terminé en février 1986*

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften,  
1986

Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1986

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes,  
1986

ISSN 0257-0491

Kat. Nr, Cat. No., Cat. N° : CB-BC-86-019-3A-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".

Transport statistics including traffic with SPAIN and PORTUGAL will be included in the quarterly report n° 21 presenting the results of the first quarter 1986.

## 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).

Des statistiques de transport, incluant l'ESPAGNE et le PORTUGAL seront publiées dans le rapport trimestriel n° 21 qui analysera les résultats du premier trimestre de 1986.

## 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.

Verkehrsstatistiken, die Spanien und Portugal einschließen, werden im nächsten Quartalbericht Nr. 21 veröffentlicht, der eine Analyse der Ergebnisse des ersten Quartals 1986 geben wird.

SUMMARY - RESUME - ZUSAMMENFASSUNG

	ITEM	RUBRIQUE	GEGENSTAND	EVOLUTION ENTWICKLUNG	REFERENCE VERWEIS	PAGE SEITE
3 MODES 3 ZWEIGE	Total tonnage international	Tonnage total international	Gesamttonnage international	+ 6.1% Q3 85/Q3 84	tab. 1.1	13
	EUR-10 tonnage Modal share	Tonnage EUR-10 Part modale	EUR-10 Tonnage Marktanteil	+ 9.8% Q3 85/Q3 84	tab. 1.1	13
	EUR-10 matrix	Matrice EUR-10	EUR-10 Matrix	+ 1.5% Q3 85/Q3 84	tab. 1.1 tab. 2.1	13 17
	COST indices PRICE indices	Indices COUITS Indices PRIX	Kostenerhebung Preiserhebung	1.1.86 Q3 85		26 32
	EUR-5 tonnage Modal share	Tonnage EUR-5 Part modale	EUR-5 Tonnage Marktanteil	+ 5.4% Q3 85/Q3 84	tab. 1.1	13
	EUR-5 matrix	Matrice EUR-5	EUR-5 Matrix	- 0.3% Q3 85/Q3 84	tab. 1.1	13
	Rhine traffic	Trafic Rhéнан	Rheinverkehr	+ 3 % Q3 85/Q3 84	tab. 3.1	39
	N/S traffic	Trafic N/S	N/S Verkehr	+ 9 % Q3 85/Q3 84	tab. 3.2	40 44
	PRICE indices COST indices	Indices PRIX Indices COUITS	Preiserhebung Kostenerhebung	Q4 85 -		
	EUR-10 tonnage Modal share	Tonnage EUR-10 Part modale	EUR-10 Tonnage Marktanteil	- 2.7% Q3 85/Q3 84	tab. 1.1	13
	EUR-10 matrix	Matrice EUR-10	EUR-10 Matrix	- 1.2% Q3 85/Q3 84	tab. 1.1	13
	Tariff indices	Indices tarifs	Tarifindizes	31.12.85	tab. 4.1	55 58
Combined Combiné Kombi- niert	Container traffic	Trafic conte- neur	Containerver- kehr	-		
	Piggy-back traffic	Trafic rail/ route	Huckepackver- kehr	-		



## GENERAL ASSESSMENT

(Comments refer to Q3 85 and comparisons to Q3 84 unless otherwise stated)

### 3 MODES

Total international tonnage for all three modes was 6.1% up. Road and inland waterways showed considerable growth but rail was slightly down.

With a market share of 44.6% inland waterways remained the largest mode in international EUR-10 traffic, directly followed by road (42.0%) and rail (13.4%) in third position.

### ROAD

International road tonnage was 9.8% up, the largest growth rate since Q4 83. Growth rates of more than 14% were noted for outward German traffic and inward French traffic. Road traffic for the first nine months of 1985 is almost 5% higher than 1984.

Transporters' opinions for Q4 85 are the most optimistic since the survey began in 1980; among Italian hauliers, optimists exceeded pessimists for the first time. Firms reporting liquidity problems reached a new low. Forecasts for Q1 86 remain optimistic.

### INLAND WATERWAYS

International tonnage went up by 5.4%. Growth in North-South (+ 9%) was stronger than in Rhine traffic (+ 3.2%). International traffic for the first nine months of 1985 is roughly at the same level as in 1984, which means that the growth in the second and the third quarter compensated the sharp fall in activity that was noted in the first quarter (many waterways were frozen).

Total national traffic in Q3 stayed at the level of the previous year, as a result of a decrease in France (- 14%) being offset by a slight increase in Germany (+ 2%) and the Netherlands (+ 4%).

Transporters' opinions on the level of activity show the following pattern :

- Rhine, Q3 85 : negative
- North-South, Q4 85: positive
- Expectations Rhine + North-South, Q1 86: negative.



## RAILWAYS

International rail tonnage decreased by - 2.7%. This is not really a bad result since the reference quarter was extremely high (Q3 84 showed a growth of 22%). In the first nine months of 1985 transport activity decreased slightly compared to the first nine months of 1984 (- 0.2%).

In the third quarter French outgoing (- 14.8%) and ingoing (- 5.1%) traffic decreased considerably, while German ingoing traffic increased (+ 5.3%) and outgoing traffic remained stable (- 0.3%). For Italy ingoing traffic decreased (- 8.7%) while outgoing traffic showed an increase (+ 8.5%).

Rail traffic to and from Denmark continues to show considerable growth (+ 25% and + 22% respectively).

In national goods traffics, on which we publish data for the first time (table 4.3.), an increase of + 0.4% could be noted during the first nine months of 1985 for the Member States for which data are available.

## COMBINED TRANSPORT

Data were not yet available before going to press.

## SYNTHÈSE DU RAPPORT

(les commentaires portent principalement sur le troisième trimestre de 1985 (Q3 85) et les comparaisons sont faites par rapport à Q3 84, sauf avis contraire)

### 3 MODES

Le tonnage international intra EUR-10 total pour les trois modes de transport a augmenté de + 6.1%. La Route et les Voies Navigables enregistraient des accroissements de trafic importants alors que le Rail subissait un léger recul.

Avec une part de marché de 44.6%, les voies navigables restent le mode de transport le plus utilisé en trafic international EUR-10 (en tonnes), suivies directement par la route (42.0%) et le rail se situant avec 13.4% en troisième position.

### ROUTE

Le tonnage international EUR-10 de Q3 85 a augmenté de 9.8%, c'est-à-dire l'augmentation la plus forte enregistrée depuis Q4 83. Le trafic entrant en France et le trafic sortant de RFA ont augmenté de plus de 14%.

Pour les 9 premiers mois de 1985, l'augmentation totale EUR-10 est de l'ordre de + 5%.

Les enquêtes de conjoncture de Q4 85 révèlent les résultats les plus optimistes jamais enregistrés depuis leur début en 1980; pour la première fois, le nombre d'opinions positives a dépassé les négatives auprès des sociétés de transport italiennes. Le nombre de sociétés rapportant des problèmes de trésorerie continue à diminuer. L'optimisme reste de rigueur pour Q1 86.

### VOIES NAVIGABLES

Le tonnage international a augmenté de + 5.4%; l'augmentation du trafic Nord/Sud (+ 9%) a été plus importante que celle du trafic Rhéan (+ 3.2%).

Pour les 9 premiers mois de 1985, le trafic international s'est situé au même niveau qu'en 1984, les deuxième et troisième trimestres ayant compensé les résultats catastrophiques de Q1 85.

Le total des 5 trafics nationaux de Q3 85 est resté au même niveau qu'en 1984, les diminutions de trafic en France (- 14%) ayant été compensées par les augmentations de trafic en RFA (+ 2%) et aux Pays-Bas (+ 4%).

Les enquêtes de conjoncture effectuées auprès des bateliers révèlent des opinions :

- négatives pour l'activité sur le Rhin Q3 85,
- positives pour l'activité Nord/Sud Q4 85,
- négatives pour les prévisions du Q1 86, Rhin + Nord/Sud.

#### RAIL

Le tonnage international EUR-10 transporté a baissé de - 2.7%. Le résultat n'est pas vraiment mauvais puisque la comparaison est faite par rapport à Q3 84 qui avait atteint un niveau particulièrement élevé (augmentation de + 22%). Pour les 9 premiers mois de 1985, l'activité globale du transport international a diminué de - 0.2%.

Pendant le troisième trimestre 1985, le trafic entrant et sortant de France a baissé notablement (- 5.1% et - 14.8%, respectivement) alors que le trafic entrant en RFA augmentait (+ 5.3%) et le trafic sortant restait stable (- 0.3%). Pour l'Italie, l'évolution du trafic entrant (- 3.7%) contrastait avec celle du trafic sortant (+ 8.5%). Quant au trafic entrant et sortant du Danemark, il continue à augmenter fortement par rapport à l'année précédente (+ 25% et + 22%, respectivement).

Pour la première fois, nous publions les statistiques des transports nationaux (tableau 4.3) dont l'ensemble des résultats disponibles montrent une très légère augmentation de trafic (+ 0.4%) pour les 9 premiers mois de 1985.

#### TRANSPORTS COMBINÉS

Au moment de mettre sous presse, les données n'étaient pas encore disponibles.

## ALLGEMEINE BEURTEILUNG

(Die Bemerkungen beziehen sich - soweit nichts anderes ausgesagt wird - auf Q3/85 und Vergleiche aus Q3/84)

### DREI VERKEHRSTRÄGER

Das gesamte Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr aller drei Verkehrsträger stieg um 6,1%. Der Straßen- und Binnenschiffsverkehr wuchsen beträchtlich; der Eisenbahnverkehr ging leicht zurück.

Mit einem Marktanteil von 44,6% blieb die Binnenschifffahrt der bedeutendste Verkehrsträger im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der Zehnergemeinschaft, direkt gefolgt vom Straßenverkehr (42,0%). Die Eisenbahn lag an dritter Stelle.

### STRAßENVERKEHR

Das Verkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr stieg um 9,8%. Das ist die größte Zuwachsrate seit dem Q4/83. Zuwachsraten von über 14% wurden im Verkehr aus Deutschland und im Verkehr nach Frankreich verzeichnet. Der Straßengüterverkehr in den ersten neun Monaten von 1985 war fast 5% höher als 1984.

Die Einschätzungen der Frächter für Q4/85 sind die optimistischsten seit Beginn der Übersicht in 1980. Bei den italienischen Frächtern gibt es erstmals mehr Optimisten als Pessimisten. Die Zahl der Firmen, die über Liquiditätsengpässe klagen, erreichte ein neues Tief. Die Vorhersagen für Q1/86 bleiben optimistisch.

### BINNENSCHIFFSVERKEHR

Das Verkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr stieg um 5,4%. Der Zuwachs im Nord-Süd-Verkehr (+9%) war stärker als im Verkehr auf dem Rhein (+3,2%). Der grenzüberschreitende Verkehr in den ersten neun Monaten von 1985 lag ungefähr auf derselben Höhe wie 1984, was bedeutet, daß der Zuwachs im zweiten und dritten Quartal den starken Abfall, der im 1. Quartal zu verzeichnen war (viele Wasserstraßen waren zugefroren) kompensiert hat.

Der gesamte nationale Verkehr blieb im Q3 auf dem Niveau des vorausgegangenen Jahres; dies ist im Ergebnis auf den Rückgang in Frankreich (-14%) und einen leichten Zuwachs in Deutschland (+2%) und den Niederlanden (+4%) zurückzuführen.

Die Prognose der Schifffahrtstreibenden über den Umfang ihrer Beschäftigung ist wie folgt :

- Rhein, Q3/85 - negativ
- Nord-Süd, Q4/85 - positiv
- Erwartungen Rhein + Nord-Süd, Q1/86 - negativ.

## EISENBAHNVERKEHR

Das Aufkommen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr nahm um 2,7% ab. Dieses Ergebnis ist nicht wirklich schlecht, weil das Aufkommen im Vergleichsquarter extrem hoch war (Q3/84 ergab einen Zuwachs von 22%). In den ersten neun Monaten von 1985 nahm das Verkehrsaufkommen verglichen mit den ersten neun Monaten von 1984 leicht ab (-0,2%).

Im dritten Quartal nahm der Verkehr aus (-14,8%) und nach (-5,1%) Frankreich beträchtlich ab, während der Verkehr nach Deutschland zunahm (+5,3%) und der Verkehr aus Deutschland unverändert blieb (-0,3%). Der Verkehr nach Italien nahm ab (-8,7%), während der Verkehr aus Italien zunahm (+8,5%).

Der Eisenbahnverkehr von und nach Dänemark wächst kontinuierlich und in beträchtlichen Umfang (+25% bzw. +22%).

Im nationalen Güterverkehr, für den erstmals Angaben gemacht werden (Übersicht 4.3) konnte ein Zuwachs von +0,4% während der ersten neun Monate von 1985 in den Mitgliedstaaten, für die Daten zur Verfügung stehen, verzeichnet werden.

## KOMBINIERTER VERKEHR

Bei Drucklegung waren noch keine Angaben erhältlich.

SECTION - CHAPITRE - TEIL 1

All 3 modes

3 modes confondus

Alle 3 Verkehrszweige

Table 1.1




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

Tableau 1.1

Activité du transport international EUR-10, troisième trimestre 1985

Tabelle 1.1

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

Activity Activité Q3 85 Beschäftigung				Total Total Insgesamt
Tonnage moved Tonnage transporté Beförderungsleistung Mio ton. (1)	47.4	15.1	50.4	113.0
Tonnage evolution Evolution du tonnage Verkehrsentwicklung Q3 85/84 (2)	+ 9.8 %	- 2.7 %	+ 5.4 %	+ 6.1 %
Modal split Répartition modale Verkehrsanteil nach Verkehrszweigen Q3 85	42.0 %	13.4 %	44.6 %	100.0%
Modal split evolution Evolution part modale Entwicklung der Verkehrsanteile Q3 85/84	+ 1.5	- 1.2	- 0.3	—

(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.

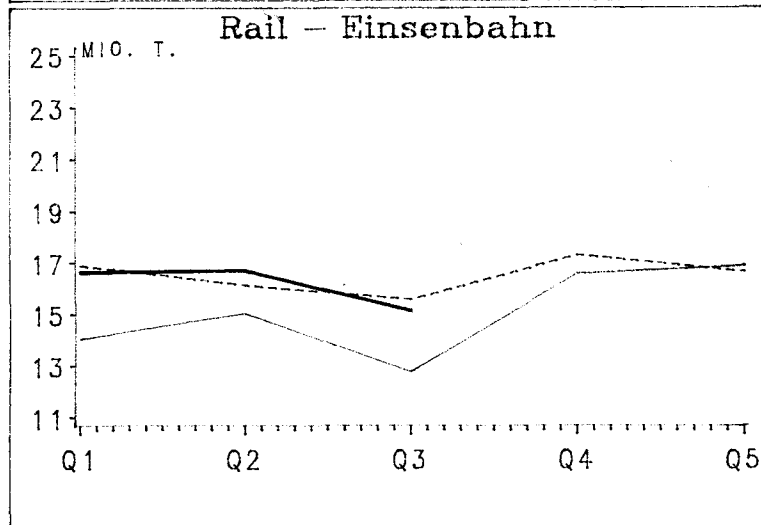
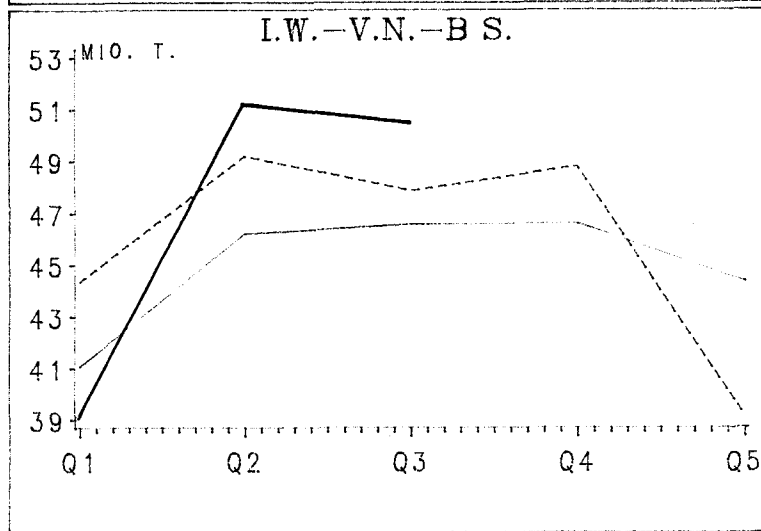
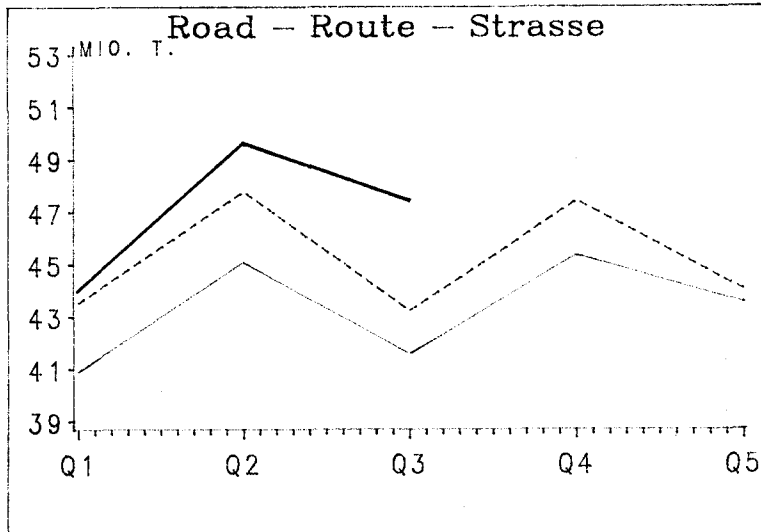


Fig. 1.1

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 (%)





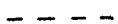

	$\frac{Q3\ 84}{Q3\ 83}$	$\frac{Q4\ 84}{Q4\ 83}$	$\frac{Q1\ 85}{Q1\ 84}$	$\frac{Q2\ 85}{Q2\ 84}$	$\frac{Q3\ 85}{Q3\ 84}$
	+ 3.7	+ 4.9	+ 1.2	+ 3.9	+ 9.8
	+22.0	+ 4.4	- 1.5	+ 3.7	- 2.7
	+ 2.8	+ 4.7	-11.7	+ 4.5	+ 5.4
All modes 3 modes Zusammen	+ 5.6	+ 4.7	- 4.9	+ 4.2	+ 6.1

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


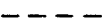




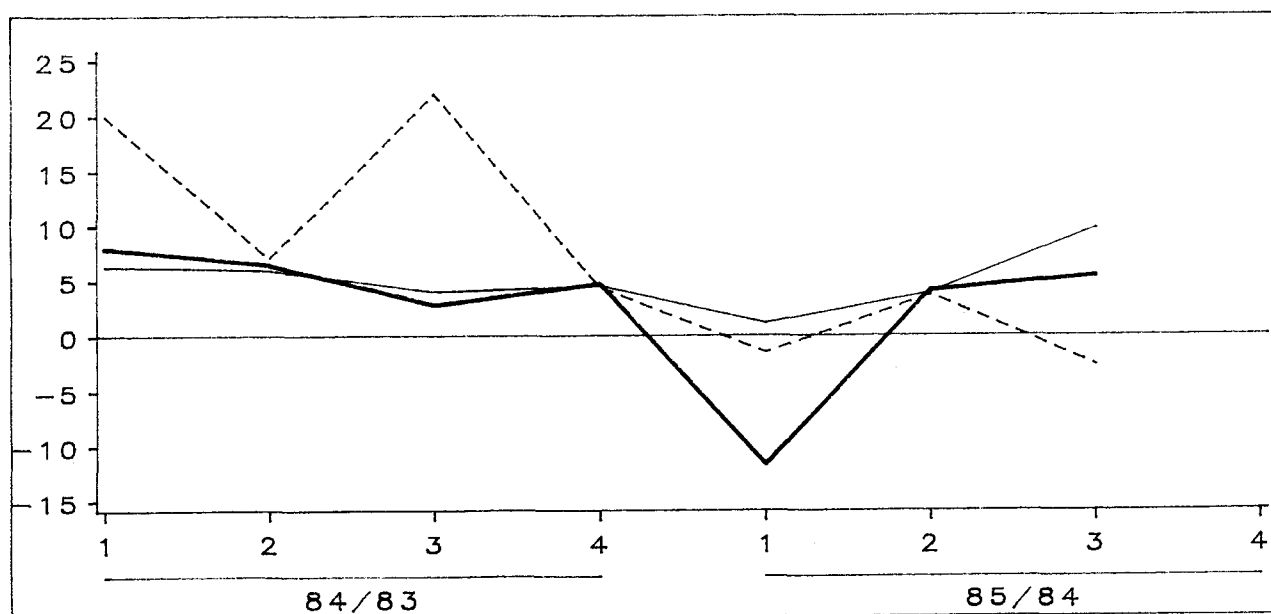
Route   
 Rail   
 Navigation Intér. 

Schaubild 1.2

Graphische Darstellung der Wachstumsraten nach Verkehrszweigen

Straße   
 Schiene   
 Binnenschifffahrt 







SECTION - CHAPITRE - TEIL 2



Table 2.1 Q3 85/Q3 84

Tableau 2.1 Q3 85/Q3 84

Tabelle 2.1 Q3 85/Q3 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 nach	D	F	I	NL	B+L	UK	IRL	DK	GR	EUR 10
D	x	+16	+22	+17	+ 8	+ 2	+15	+16	0	+14.6
F	+ 8	x	+ 4	+ 4	+ 8	+ 8	- 8	+ 4	+65	+ 6.8
I	+13	+ 5	x	+67	+ 1	+18	+ 2	+10	-23	+12.7
NL	+ 3	+11	-48	x	+18	N.	N.	+25	-26	+ 3.8
B+L	+ 8	+18	+10	+ 7	x	+ 1	-11	+22	+57	+11.2
UK	+ 6	+ 4	0	N.	+17	x	N.	- 2	-38	+ 4.7
IRL	+26	+73	+11	N.	+122	N.	x	+40	0	+53.4
DK	- 1	- 4	+200	0	+ 5	- 4	+ 2	x	0	+ 7.9
GR	- 5	- 2	-21	+29	+ 9	+21	0	+19	x	- 1.9
EUR 10	+6.1	+14.3	+ 3.8	+12.6	+10.4	+6.8	-1.3	+15.0	+5.4	+9.8

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

**Tab. 2.2 : Cumulative international EUR-10 tonnage évolution in %, by direction (Q1+Q2+Q3)85/84**  
 Evolution cumulée, en %, du tonnage international EUR-10 par direction (Q1+Q2+Q3)85/84  
 Entwicklung des EUR-10-Verkehrsaufkommens (%) (Q1+Q2+Q3)85/84

	Inward traffic evolution Evolution du trafic entrant Entwicklung des eingehenden Verkehrs  % $\frac{(Q1+Q2+Q3)1985}{(Q1+Q2+Q3)1984}$	Outward traffic evolution Evolution du trafic sortant Entwicklung des ausgehenden Verkehrs  % $\frac{(Q1+Q2+Q3)1985}{(Q1+Q2+Q3)1984}$	In+Outward traffic evolution Evolution du trafic total Entwicklung des ein- und ausgehenden Verkehrs (%) $\frac{(Q1+Q2+Q3)1985}{(Q1+Q2+Q3)1984}$
D	+ 2.7	+ 9.7	+ 6.1
F	+ 8.4	+ 4.0	+ 6.2
I	+ 6.6	+ 4.6	+ 5.7
NL	+11.1	- 5.3	+ 2.7
B+L	- 3.0	+ 9.4	+ 3.7
UK	+ 5.8	+ 4.4	+ 5.2
IRL	- 2.7	+25.1	+11.5
DK	+10.0	+ 2.2	+ 5.6
GR	+ 2.7	- 6.4	- 1.8
EUR 10	+ 4.9	+ 4.9	+ 4.9

- 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 (%)			
	Q4 85/Q4 84	Q4 85/Q3 85	Q1 86/Q1 85	Q1 86/Q4 85
Actual activity Réalisation d'activité tatsächliche <u>        </u> Beschäftigung	+ 5	+17		
Forecast of activity Prévision d'activité erwartete <u>        </u> Beschäftigung			+ 4	- 5
Utilisation of rolling stock Utilisation du maté- riel roulant Auslastung der Fahr- zeuge <u>        </u>	- 1	+10		

Figure 2.1

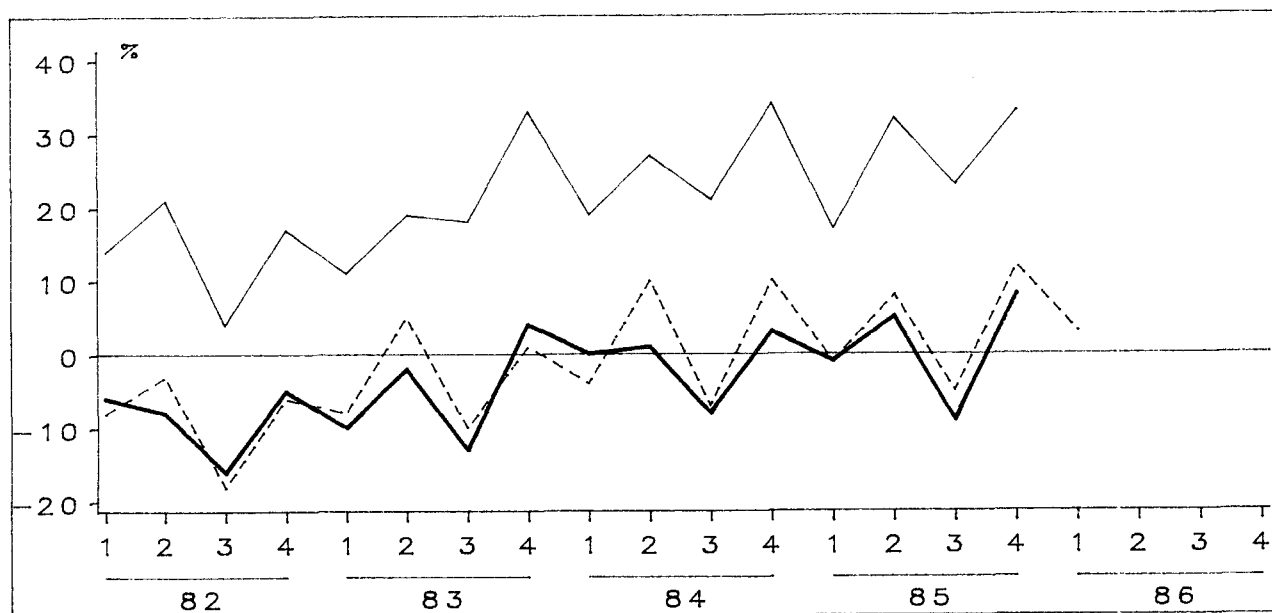
Activity indicators

Graphique 2.1

Indicateurs d'activité

Schaubild 2.1

Beschäftigungsindikatoren



TAB.2.3		ACTIVITY / ACTIVITE / BESCHAEFITUNG												Q4 / 1985			
		FORECAST / PREVISIONS / VORAUSSCHAETZUNG												Q1 / 1986			
		1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5				1 9 8 6			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
DEUTSCHLAND	+	23	24	21	23	22	20	21	21	23	21	20	25	13			
	=	48	45	48	53	56	54	52	55	51	62	55	55	78			
	-	29	31	31	24	22	26	27	24	26	17	25	20	9			
	S	-6	-7	-10	-1	-6	-6	-3	-3	4	-5	5	4				
FRANCE	+	14	15	11	17	18	18	17	17	17	16	13	14	13			
	=	43	49	47	51	53	55	51	57	54	53	62	60	68			
	-	43	36	42	32	29	27	32	26	29	31	25	26	19			
	S	-29	-21	-31	-15	-11	-9	-15	-9	-12	-15	-12	-12	-6			
ITALIA	+	14	15	17	23	16	19	16	16	14	19	21	25	11			
	=	45	54	47	49	53	48	47	55	46	53	52	53	58			
	-	41	31	36	28	31	33	37	29	40	28	27	22	31			
	S	-27	-16	-19	-5	-15	-14	-21	-13	-26	-9	-6	3	-20			
NEDERLAND	+	31	37	26	40	31	34	22	35	36	44	16	43	17			
	=	44	44	38	42	49	48	38	32	43	40	40	41	68			
	-	25	19	36	18	20	18	40	33	21	16	44	16	15			
	S	6	18	-10	22	11	16	-18	2	15	28	-28	27	2			
BELGIQUE-BELGIE	+	27	28	21	35	30	31	19	32	28	33	19	30	25			
	=	46	51	44	47	47	55	47	50	47	50	50	50	59			
	-	27	21	35	18	23	14	34	18	25	17	31	20	16			
	S		7	-14	17	7	17	-15	14	3	16	-12	10	9			
LUXEMBOURG	+	21	35	26	21	33	29	24	25	27	72	24	91	72			
	=	52	49	52	61	44	47	51	47	59	21	15	9	24			
	-	27	16	22	18	23	24	25	28	14	7	61		4			
	S	-6	19	4	3	10	5	-1	-3	13	65	-37	91	68			
UNITED KINGDOM	+	23	24	20	26	21	24	20	29	25	23	17	24	21			
	=	61	63	63	66	66	65	72	64	64	64	65	65	73			
	-	16	13	17	8	13	11	8	7	11	13	18	11	6			
	S	7	11	3	18	8	13	12	22	14	10	-1	13	15			
IRELAND	+	21	23	23	21	13	16	21	33	29	27	14	15	14			
	=	47	50	60	60	68	67	67	53	43	51	77	77	75			
	-	32	27	17	19	19	17	12	14	28	22	9	8	11			
	S	-11	-4	6	2	-6	-1	9	19	1	5	5	7	3			
DANMARK	+	26	19	19	29	21	24	22	26	16	32	29	27	22			
	=	66	65	64	64	62	65	65	68	77	60	57	59	65			
	-	8	16	17	7	17	11	13	6	7	8	14	14	13			
	S	18	3	2	22	4	13	9	20	9	24	15	13	9			
HELLAS	+	19	32	24	29	27	23	22	23	26	23	22	23	21			
	=	39	39	43	43	45	49	48	54	53	49	47	51	48			
	-	42	29	33	28	28	28	30	23	21	28	31	26	31			
	S	-23	3	-9	1	-1	-5	-8		5	-5	-9	-3	-10			
EUR-10	+	21	24	19	26	23	23	20	25	23	26	18	26	19			
	=	48	50	49	52	54	55	52	53	53	53	55	56	65			
	-	31	26	32	22	23	22	28	22	24	21	27	18	16			
	S	-10	-2	-13	4		1	-8	3	-1	5	-9	8	3			

% 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

Q4 / 1985

		1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5				1 9 8 6			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
DEUTSCHLAND	+	27	31	27	33	34	35	29	36	34	39	32	41				
	=	51	51	51	50	50	48	51	47	51	50	49	49				
	-	22	18	22	17	16	17	20	17	15	11	19	10				
	S	5	13	5	16	18	18	9	19	19	28	13	31				
FRANCE	+	22	29	27	30	23	24	21	27	25	28	30	29				
	=	41	37	43	44	45	50	52	50	45	46	49	52				
	-	37	34	30	26	32	26	27	23	30	26	21	19				
	S	-15	-5	-3	4	-9	-2	-6	4	-5	2	9	10				
ITALIA	+	11	14	22	36	21	18	19	20	11	14	29	23				
	=	54	69	57	49	44	56	63	64	52	65	54	60				
	-	35	17	21	15	35	26	18	16	37	21	17	17				
	S	-24	-3	1	21	-14	-8	1	4	-26	-7	12	6				
NEDERLAND	+	42	63	51	69	65	80	66	78	64	77	46	67				
	=	46	30	40	30	27	19	30	21	27	22	46	31				
	-	12	7	9	1	8	1	4	1	9	1	8	2				
	S	30	56	42	68	57	79	62	77	55	76	38	65				
BELGIQUE-BELGIE	+	48	57	54	57	60	59	48	59	55	64	50	56				
	=	40	33	37	36	33	34	43	36	36	32	41	38				
	-	12	10	9	7	7	7	9	5	9	4	9	6				
	S	36	47	45	50	53	52	39	54	46	60	41	50				
LUXEMBOURG	+	38	39	38	42	48	46	39	32	42	94	25	84				
	=	53	58	49	55	48	54	58	55	45	6	75	12				
	-	9	3	13	3	4		3	13	13			4				
	S	29	36	25	39	44	46	36	19	29	94	25	80				
UNITED KINGDOM	+	60	69	61	69	66	68	74	84	67	78	50	73				
	=	30	20	27	24	16	28	22	14	27	20	30	20				
	-	10	11	12	7	18	4	4	2	6	2	20	7				
	S	50	58	49	62	48	64	70	82	61	76	30	66				
IRELAND	+	37	49	43	86	41	35	52	78	51	41	54	76				
	=	39	30	41	8	21	42	30	19	23	49	37	19				
	-	24	21	16	6	38	23	18	3	26	10	9	5				
	S	13	28	27	80	3	12	34	75	25	31	45	71				
DANMARK	+	55	44	46	57	44	52	50	56	41	52	45	45				
	=	37	43	43	39	47	43	42	40	51	40	45	48				
	-	8	13	11	4	9	5	8	4	8	8	10	7				
	S	47	31	35	53	35	47	42	52	33	44	35	38				
HELLAS	+	17	15	25	35	32	31	34	37	21	24	25	41				
	=	41	50	41	49	36	51	34	40	54	55	44	36				
	-	42	35	34	16	32	18	32	23	25	21	31	23				
	S	-25	-20	-9	19		13	2	14	-4	3	-6	18				
EUR-10	+	34	38	37	46	39	42	37	46	36	45	38	44				
	=	43	43	44	41	41	43	47	42	45	42	47	45				
	-	23	19	19	13	20	15	16	12	19	13	15	11				
	S	11	19	18	33	19	27	21	34	17	32	23	33				

% 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 (%)	
	Q4 85/Q4 84	Q4 85/Q3 85
having recruited drivers ayant recruté des conducteurs die Fahrer eingestellt haben —————	+ 2	- 2
having liquidity problems ayant des difficultés de trésorerie die Liquiditätsschwierigkeiten meldeten -----	- 3	- 3
having made investments ayant réalisé des investissements die Investitionen tätigten —————	- 1	+ 2

Figure 2.2

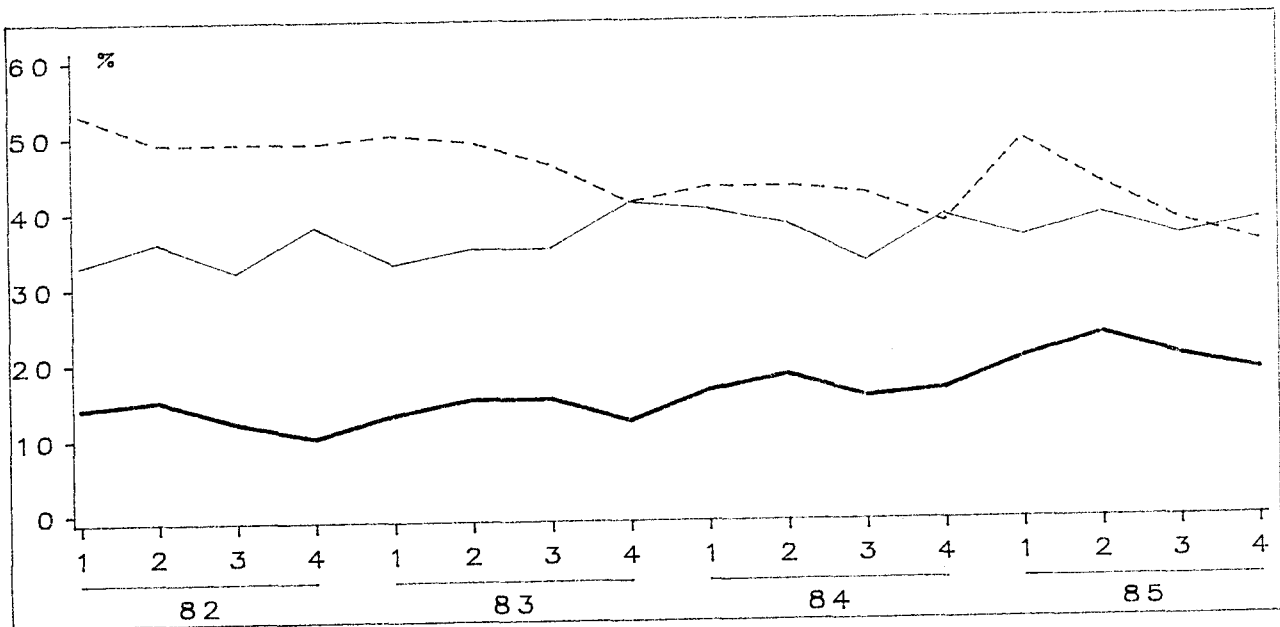
Graphique 2.2

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																Q4 / 1985			
	1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5				1 9 8 6								
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4					
DEUTSCHLAND	6	5	8	5	4	8	5	5	8	7	9	8									
FRANCE	6	3	3	3	5	9	5	3	6	5	4	5									
ITALIA	17	25	19	20	15	19	17	17	16	18	22	18									
NEDERLAND	15	25	18	16	32	28	26	27	35	46	35	36									
BELGIQUE-BELGIE	18	22	21	15	23	28	21	18	29	31	27	23									
LUXEMBOURG	42	35	44	28	38	38	24	16	58	44	58	40									
UNITED KINGDOM	18	26	25	22	20	28	20	33	33	35	26	25									
IRELAND	21	15	27	24	26	20	43	35	38	34	35	24									
DANMARK	10	13	15	12	25	20	16	16	24	38	29	21									
HELLAS	29	28	25	19	22	22	22	20	24	14	28	22									
EUR-10	13	15	15	12	16	18	15	16	20	23	20	18									

TAB.2.6		% OF FIRMS HAVING LIQUIDITY PROBLEMS % D ENTREPRISES AYANT DES DIFFICULTES DE TRESORERIE % DER UNTERNEHMEN DIE LIQUIDITAETSSCHWIERIGKEITEN MELDEN																Q4 / 1985			
	1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5				1 9 8 6								
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4					
DEUTSCHLAND	31	26	29	20	18	23	22	17	19	21	17	20									
FRANCE	64	65	59	59	59	57	53	50	65	61	53	49									
ITALIA	76	76	68	63	72	66	63	64	70	67	53	44									
NEDERLAND	13	6	7	3	6	3	3	2	4	6	3	3									
BELGIQUE-BELGIE	27	26	21	21	21	14	20	15	18	22	20	18									
LUXEMBOURG	27	16	19	15	23	17	43	45	42												
UNITED KINGDOM	49	44	42	41	46	47	33	38	33	29	28	35									
IRELAND	59	55	42	43	40	45	44	32	54	45	40	25									
DANMARK	20	19	17	6	16	8	9	6	12	6	8	7									
HELLAS	72	68	76	67	60	57	59	61	56	54	57	55									
EUR-10	50	49	46	41	43	43	42	38	49	43	38	35									

% OF FIRMS HAVING MADE INVESTMENTS TAB.2.7 % D ENTREPRISES AYANT REALISE DES INVESTISSEMENTS % DER UNTERNEHMEN DIE DURCHFUEHRUNG INVESTITIONEN MELDEN																	Q4 / 1985			
	1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5				1 9 8 6							
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
DEUTSCHLAND	34	44	39	52	42	42	34	40	33	38	41	41								
FRANCE	29	29	29	34	35	32	28	31	31	33	26	30								
ITALIA	18	24	25	34	24	33	23	31	25	26	35	28								
NEDERLAND	41	47	44	44	58	66	55	52	51	56	51	60								
BELGIQUE-BELGIE	42	40	42	46	41	42	36	44	47	41	41	41								
LUXEMBOURG	38	20	47	39	33	31	46	45	54	53	42	44								
UNITED KINGDOM	49	67	68	65	71	74	62	75	69	73	66	69								
IRELAND	31	24	44	46	55	36	49	44	53	51	37	42								
DANMARK	43	51	51	55	53	52	52	57	54	59	59	51								
HELLAS	42	34	34	37	42	22	37	36	31	26	25	38								
EUR-10	33	35	35	41	40	38	33	39	36	39	36	38								

## 2.2 Cost Indices-Road 1.1.86

### 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 1.1.86

### 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 1.1.86

### 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	1.1.86
D	84.7	89.6	95.8	100.0	105.9	109.0	110.2	112.2	113.9	115.5	115.6	1.1.86
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	117.7
B/L	68.5	96.8	101.7	100.0	97.6	101.8	100.9	101.8	105.9	110.1	109.9	112.8
UK		88.8	96.1	100.0	108.5	100.4	110.9	111.7	111.8	111.9	127.5	114.1
DK				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	1.1.86
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	98.2
B/L	62.7	87.4	105.0	100.0	98.0	104.6	99.2	101.2	99.8	105.5	102.8	102.1
UK		78.5	96.8	100.0	104.8	103.3	108.8	109.3	108.3	114.8	134.3	121.7
DK				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	1.1.86
D	85.2	90.4	96.9	100.0	107.9	111.0	115.6	116.5	120.8	121	123.7	1.1.86
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	125.8
B/L	85.6	92.4	94.9	100.0	95.4	99.7	100.1	100.3	106.0	111.7	112.9	114.9
UK	69.7	99.8	101.6	100.0	109.1	98.7	109.4	109.9	112.1	109.2	123.8	111.7
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	1.1.86
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	107.8
B/L	77.3	91.5	99.2	100.0	105.6	110.2	110.4	114.6	115.3	118.7	119.7	120.6
UK		88.3	95.1	100.0	106.0	108.4	112.8	113.1	117.7	119.9	126.3	126.3
DK				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	1.1.86
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	90.0
B/L	70.7	82.6	102.4	100.0	106.1	113.3	108.6	113.9	108.8	113.8	112.0	109.2
UK		78.1	95.8	100.0	102.4	111.5	110.7	110.7	114.0	123.1	133.1	134.7
DK				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	1.1.86
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	115.3
B/L	83.2	92.2	94.2	100.0	103.2	107.9	109.5	113.0	115.5	120.4	122.9	122.9
UK	78.5	94.4	99.1	100.0	106.6	106.6	111.3	111.4	118.0	117	122.7	123.6
DK		94.1	96.6	100.0	103.4	110.3	110.3	110.3	110.3	118.1	118.1	-

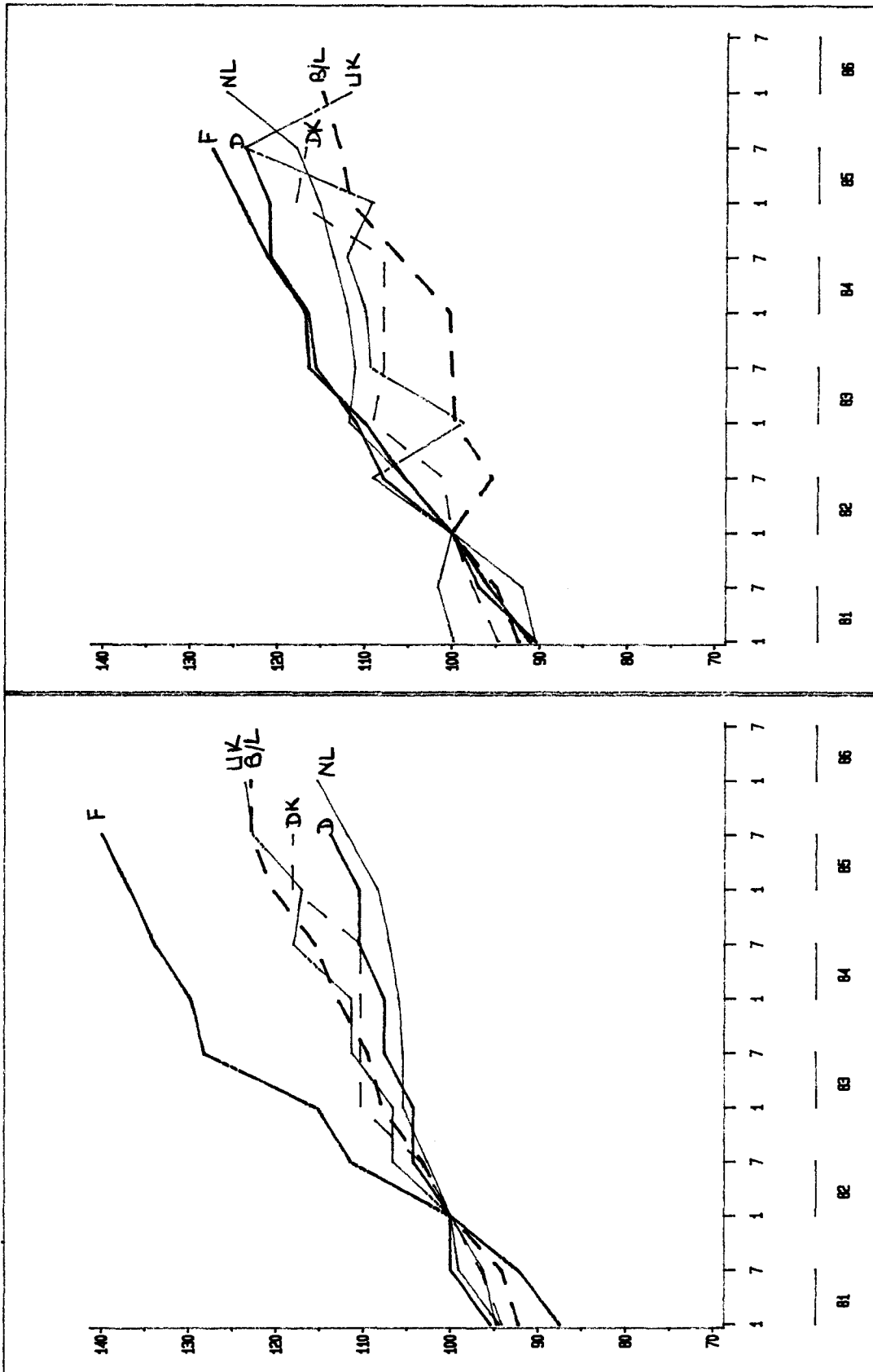


Fig.2.3 Wages in national currency  
 Graph 2.3 Coûts des salaires en monnaie nationale  
 Schaub.2.3 Lohnkosten in Landeswährung

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

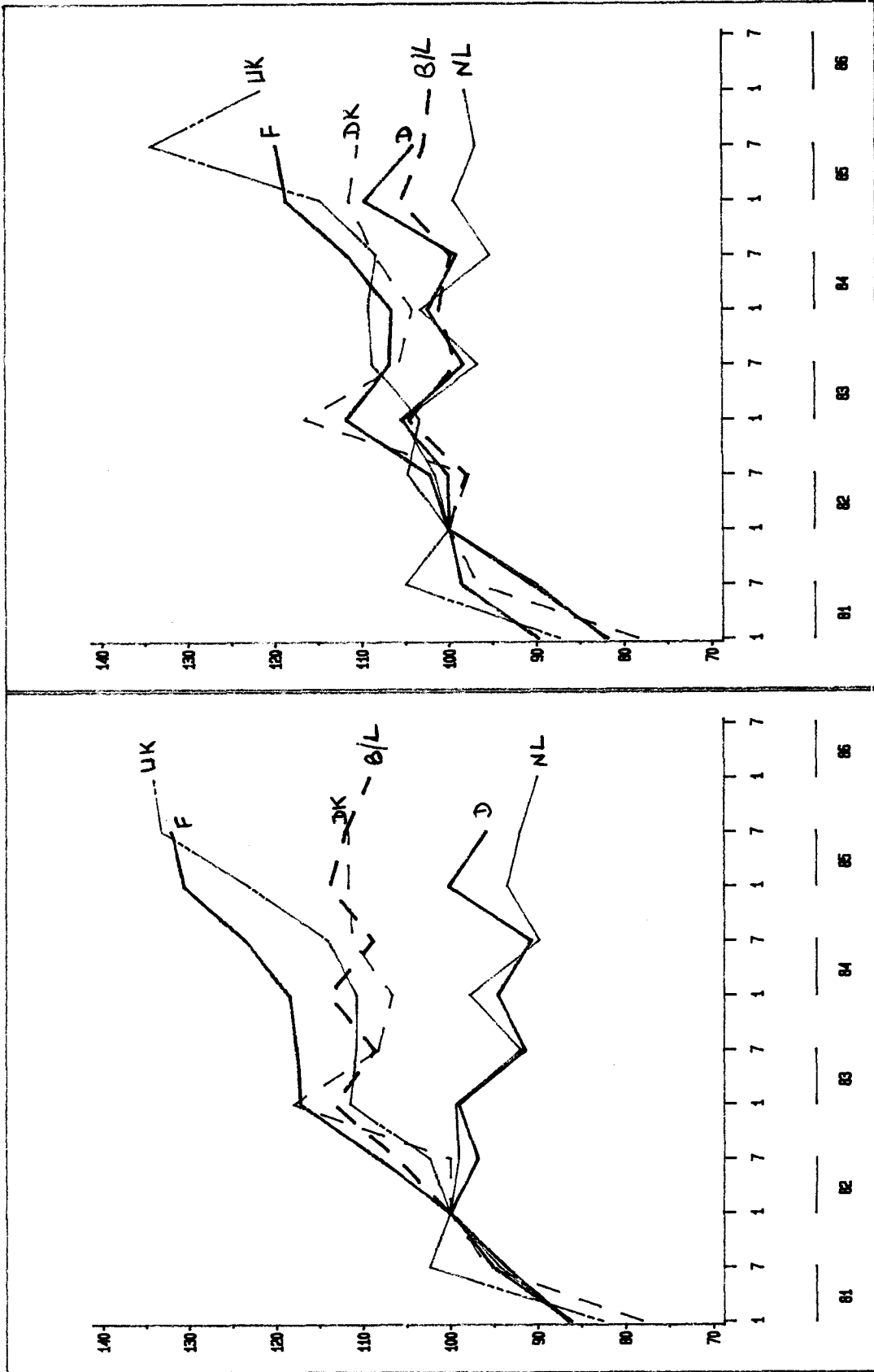


Fig. 2.5 Fuel costs in national currency  
 Graph.2.5 Coût du carburant en monnaie nationale  
 Sch. 2.5 Kraftstoffkosten in Landeswährung

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

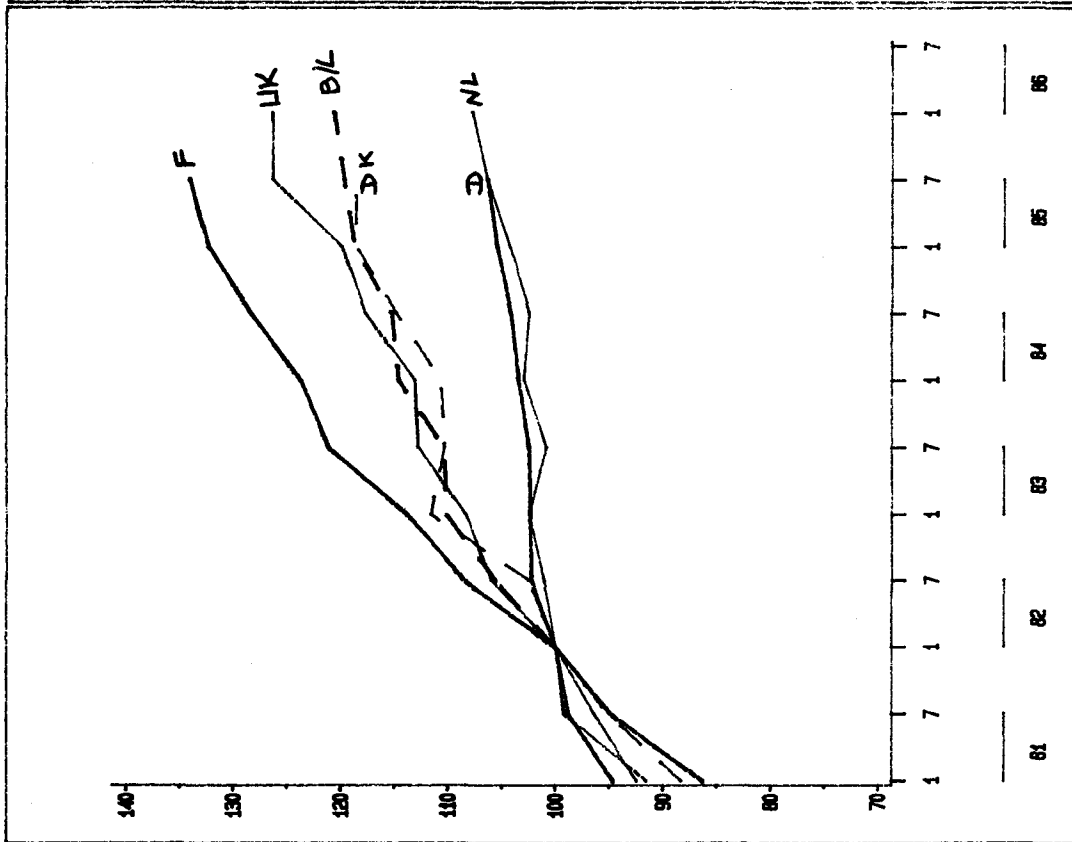


Fig. 2.7 Total cost indices in national currency  
 Graph.2.7 Indices des coûts totaux en monnaie nationale  
 Sch. 2.7 Gesamtkostenindizes in Landeswährung

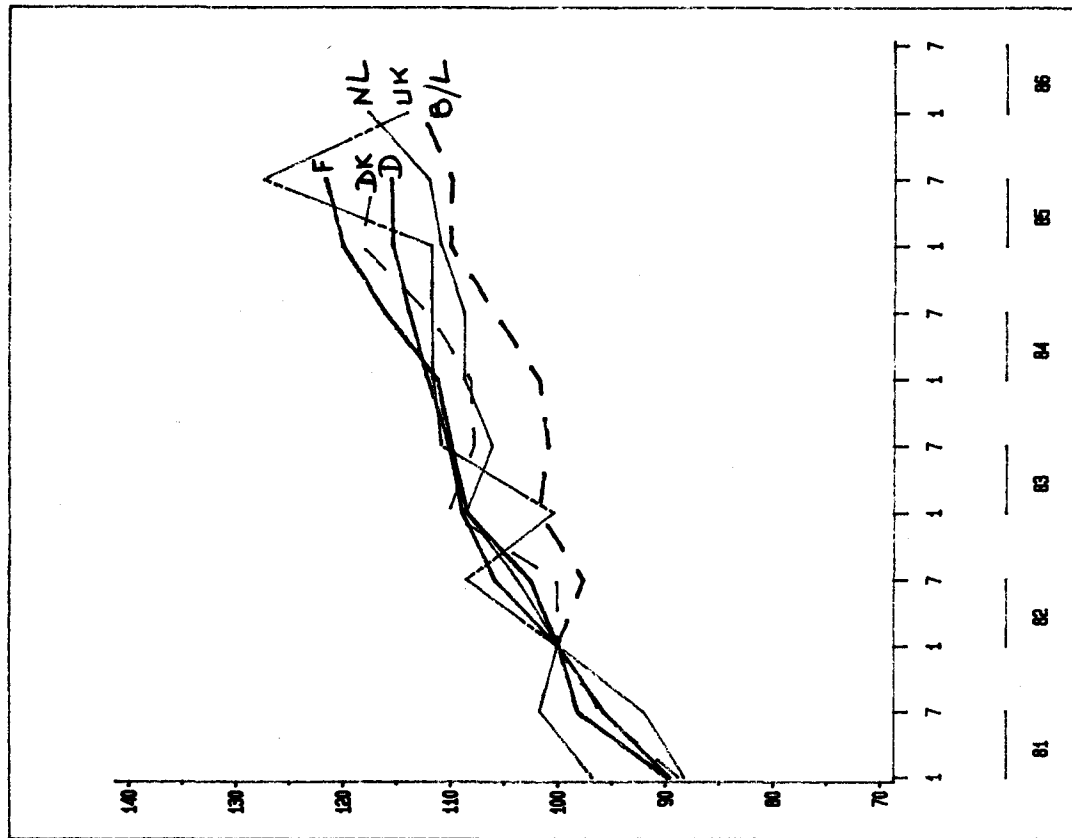


Fig. 2.8 Total cost indices in ECU  
 Graph.2.8 Indices des coûts totaux en ECU  
 Sch. 2.8 Gesamtkostenindizes in ECU



## 2.3 Price Surveys-Road Q3 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 Q3 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 Q3 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				1 9 8 5		
	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	
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		
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		
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		
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		
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	110.7	
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	109.9	
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	109.1	
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	108.7	
NLNL	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	103.2	
NLNF	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	101.7	
NLNI	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	102.6	
NLNL	94.0	90.6	90.3	99.3	95.2	100.0	91.7	94.4	94.2	98.3	97.8	96.7	-	-	
BIBL	100.5	95.9	105.7	104.6	101.9	100.0	101.6	107.3	103.3	103.0	116.3	109.9			
BIBF	84.3	85.9	85.4	86.1	90.1	100.0	97.0	86.2	81.5	88.9	90.3	91.1			
BIBL	86.8	95.6	97.1	92.9	103.2	100.0	100.3	96.4	100.0	104.5	94.6	103.9			
BIBNL	75.0	76.8	77.0	81.8	86.4	100.0	82.9	85.6	98.3	88.1	88.3	94.6			
IID	104.2	103.4	101.2	96.7	100.4	100.0	94.7	109.5	104.5	113.3	108.4	107.2	111.1	108.2	
IIF	106.2	103.3	104.6	103.3	105.0	100.0	99.6	106.6	102.3	114.7	107.2	110.3	108.7	106.3	
IINL	110.7	99.2	94.7	93.7	96.2	100.0	91.3	97.2	97.8	103.4	110.4	107.6	103.8	99.2	
IIBL	99.9	101.5	101.4	94.9	89.7	100.0	101.1	106.0	109.2	115.1	111.7	118.1	115.1	109.6	
GRGD						100.0	95.5	89.0	90.4	94.2	95.4	102.6	100.4	98.2	
GRGF						100.0	97.7	99.1	93.1	97.5	111.0	114.6	109	103.4	
GRGI						100.0	94.6	93.7	94.7	100.4	93.2	96.1	98.6	101.1	
GRGNL						100.0	97.6	82.8	79.4	88.1	100.3	105.6	97.2	88.7	
GRGBL						100.0	104.0	110.0	113.0	116.9	114.5	127.8	124.1	120.3	

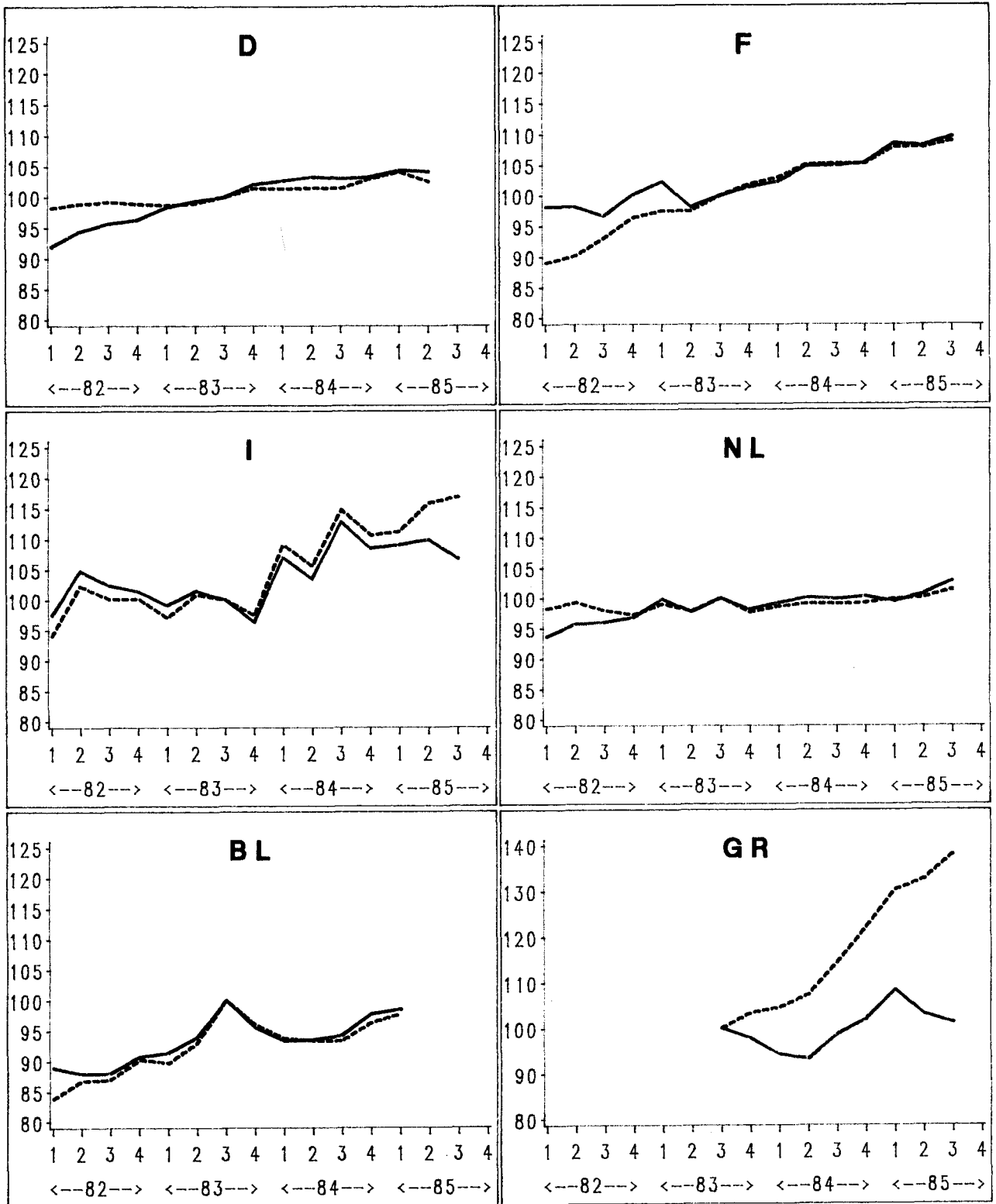
DDF means a German haulier on the relation D to F and F to D.

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	1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5		
	Q2	Q3	Q4		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3
<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	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	105.4	108.6	108.2	109.7
I	104.8	102.4	101.4	99.1	101.5	100.0	96.3	107.0	103.5	112.8	108.5	108.5	109.1	109.9	106.8
NL	95.7	96.0	96.8	99.8	97.7	100.0	98.1	99.2	100.1	99.8	100.3	100.3	99.4	100.7	102.8
BL	87.9	88.0	90.7	91.4	93.9	100.0	95.5	93.3	93.5	94.2	97.7	97.7	98.5	90.1	-
GR						100.0	97.8	94.2	93.2	98.6	102.0	102.0	108.4	103.1	101.2
<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	103.0	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	105.3	108.0	107.9	109
I	102.3	100.1	100.2	97.0	100.9	100.0	97.4	109.1	105.6	114.8	110.7	110.7	111.3	115.9	116.9
NL	99.3	97.9	97.2	99.0	97.8	100.0	97.6	98.6	99.1	99.0	99.2	99.2	99.4	100.1	101.4
BL	86.8	87.0	90.2	89.7	93.0	100.0	96.0	93.7	93.3	93.3	96.3	96.3	97.7	89	-
GR						100.0	103.4	104.6	107.4	114.5	122.1	122.1	130.3	132.7	138.1



**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 - - - - -

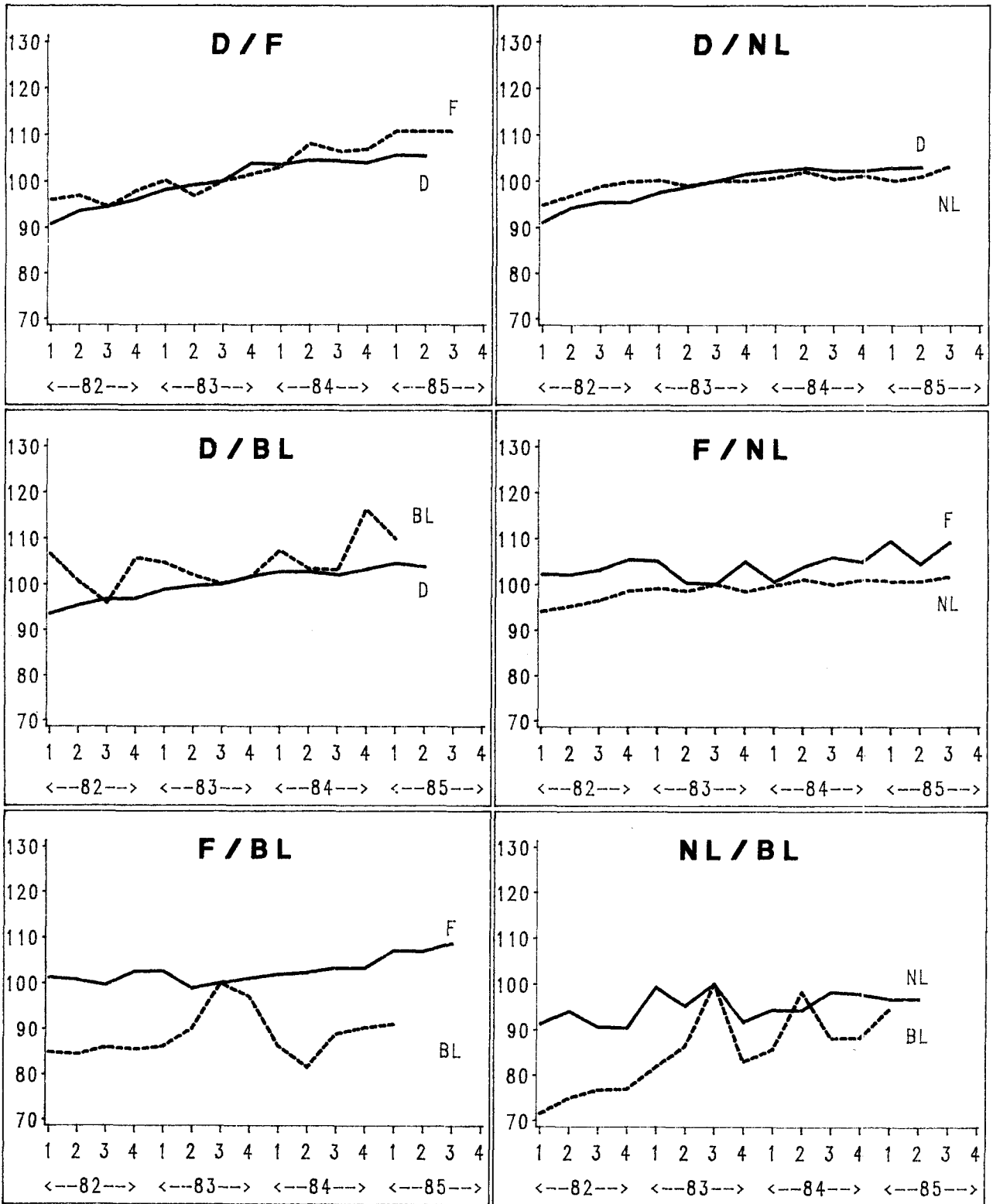
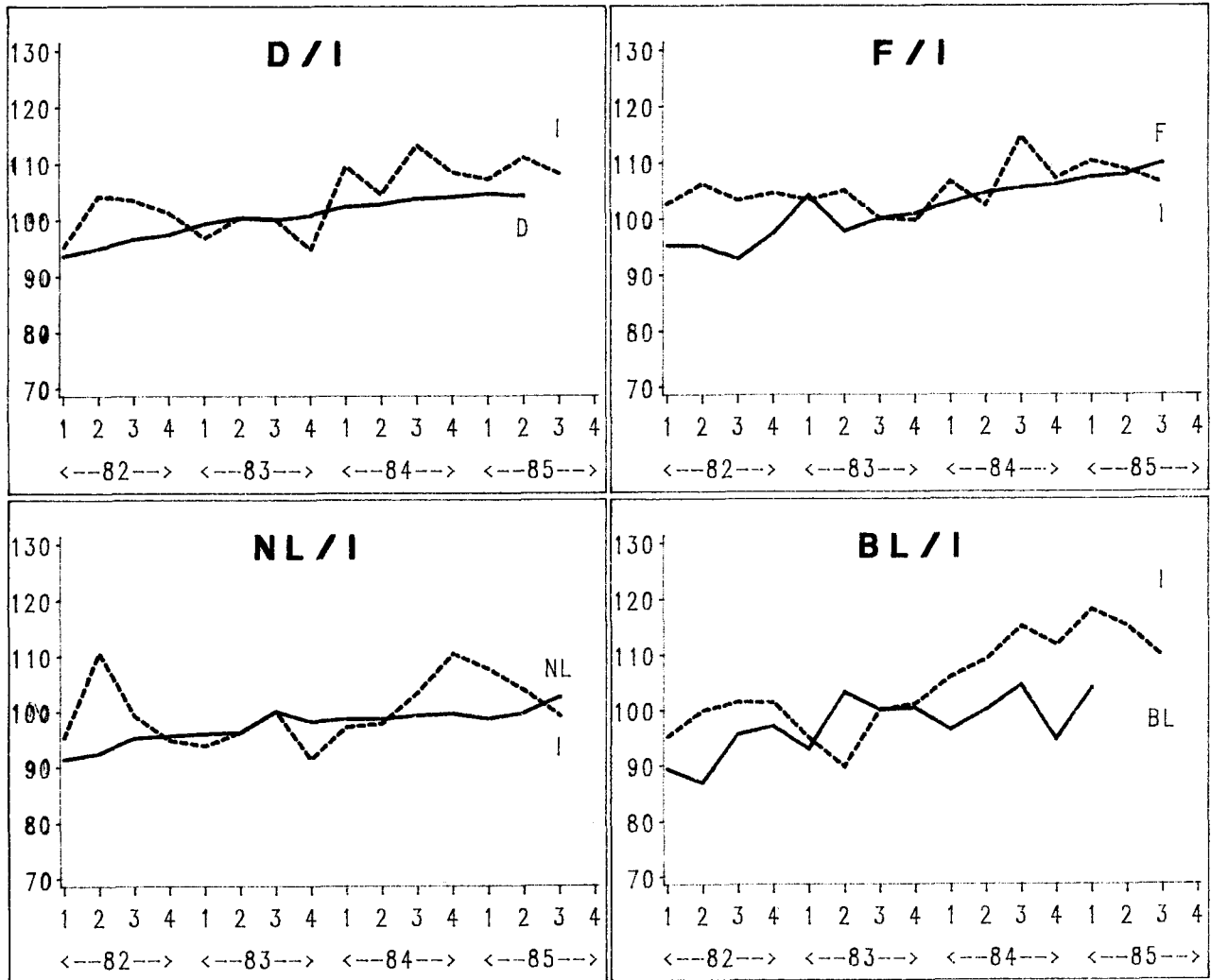


Fig. 2.10 : Price developments by relations (in ECU)  
 Graph. 2.10 : Evolution des prix par relation(en ECU)  
 Sch. 2.10 : Preisentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)



**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 —————

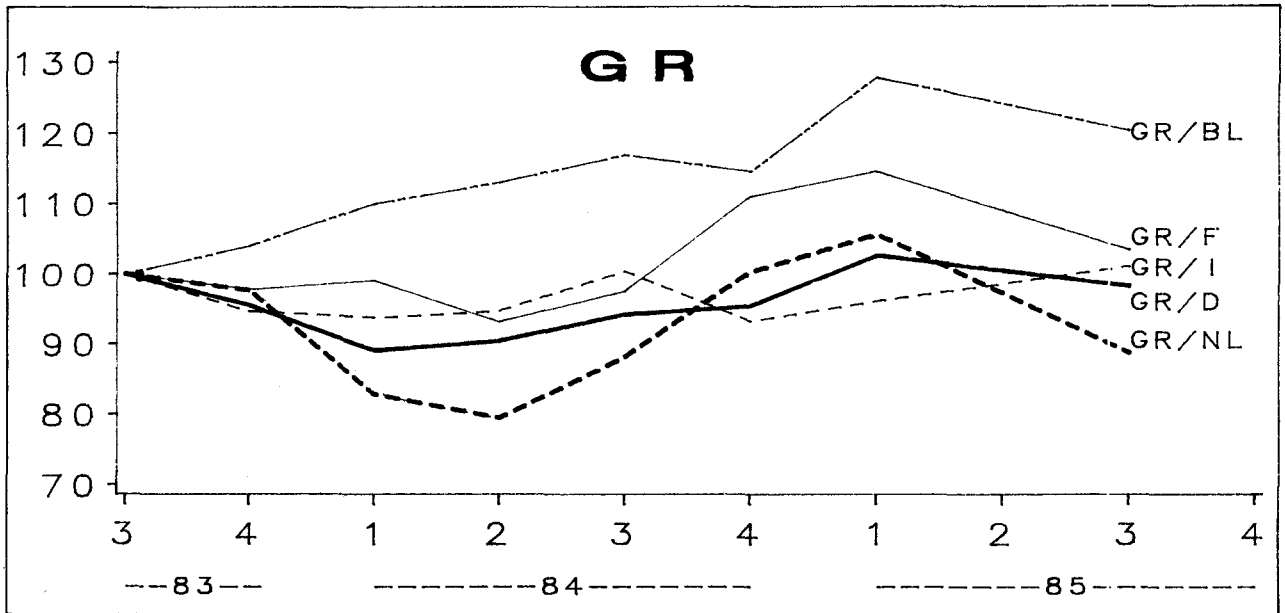


Fig. 2.12 : Price development for Greek hauliers by relation of transport (ECU)  
 Graph. 2.12 : Evolution des prix des transporteurs grecs par relation de transport (ECU)  
 Sch. 2.12 : Preisentwicklung für die griechischen Verkehrsunternehmer nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

SECTION - CHAPITRE - TEIL 3



3.1. Total activity  
Q3 85

. total international traffic = 50.4 mio t.  
Q3 1985/1984 = + 5 %

. total national traffic = 47.9 mio t.  
Q3 1985/1984 = 0 %

Activité générale  
Q3 85

. trafic international total = 50.4 mio t.  
Q3 1985/1984 = + 5 %

. trafic national total = 47.9 mio t.  
Q3 1985/1984 = 0 %

Gesamtbeschäftigung  
Q3 85

. gesamt grenzüberschreitender Verkehr = 50.4 mio t.  
Q3 1985/1984 = + 5 %

. gesamt nationaler Verkehr = 47.9 mio t.  
Q3 1985/1984 = 0%

Table 3.1.

Transported tonnage in mio t. and tonnage evolution in % Q3 85/Q3 84, by relation

Tableau 3.1.

Tonnage transporté en mio t. et évolution en % du tonnage Q3 85/Q3 84, par relation

Tabelle 3.1.

Verkehrsaufkommen in mio t. und Entwicklung des Verkehrsaufkommens (%) nach Verkehrsbeziehungen Q3 1985/Q3 1984

To/vers/nach			B/L	D	F	NL	Total/ Zusammen internat.
From/de/von							
B/L	mio t.	Q3 85	5.2	2.6	0.9	4.2*	7.7
	"	Q3 84	5.2	2.8	0.9	3.1	6.8
	85/84	%	0	- 7	- 2	+35	+13
D	mio t.	Q3 85	2.7	17.8	0.9	6.8	10.4
	"	Q3 84	2.9	17.4	0.8	7.6	11.2
	85/84	%	- 6	+ 2	+16	-11	- 8
F	mio t.	Q3 85	0.8	2.8	7.1	1.0	4.6
	"	Q3 84	1.0	2.5	8.2	0.7	4.2
	85/84	%	-18	+15	-14	+35	+11
NL	mio t.	Q3 85	6.3*	20.6	1.0	17.8*	27.7
	"	Q3 84	6.3	18.5	0.8	17.1	25.6
	85/84	%	- 0	+11	+25	+ 4	+ 8
Total/Zusammen international	Q3 85		9.8	26.0	2.8	12.0	50.4
	Q3 84		10.2	23.8	2.5	11.4	47.9
	85/84	%	- 4	+ 9	+12	+ 5	+ 5.4

\* preliminary figures

\* valeurs provisoires

\* provisorische Zahlen



3.2. Rhine traffic      Trafic Rhénan      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.	Million(en) Tonne(n)		Evolution % Entwicklung %
Period(e)/Zeitraum	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
Q3	35.9	34.8	+ 3.2

3.2.2

Inquiry survey on

Enquête de conjoncture sur

Konjunkturerhebung über

.general activity and forecast of activity (Fig. 3.1.1 + 3.1.2)

.réalisation et prévisions d'activité générale (Graph. 3.1.1 + 3.1.2)

.das gesamte vorausgeschätzte Verkehrsaufkommen (Schaubild 3.1.1 + 3.1.2)

.forecast of activity for 4 importants NST groups (Fig. 3.2.1 + 3.2.2)

.prévisions d'activité pour 4 groupes NST importants (voir Graph. 3.2.1 + 3.2.2)

.das vorausgeschätzte Verkehrsaufkommen bei den vier wichtigsten NST-Gruppen (siehe Schaubild 3.2.1 + 3.2.2)

Figure 3.1.1.

Graphique 3.1.1.

Schaubild 3.1.1.

. Opinion on actual activity ———

. Forecast of activity - - - - -

. Opinion sur la réalisation d'activité ———

. Prévisions d'activité - - - - -

. Beurteilung des gegenwärtigen Verkehrsaufkommens ———

. Vorausgeschätztes Verkehrsaufkommen - - - - -

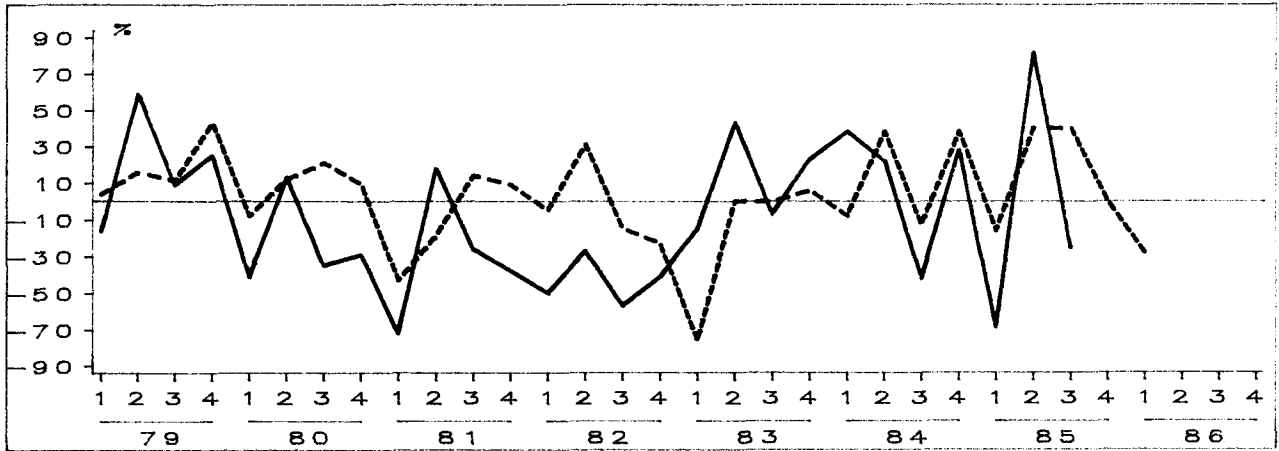


Figure 3.1.2.

Graphique 3.1.2.

Schaubild 3.1.2.

. Opinion on utilization of capacity ———

. Forecast utilization of capacity - - - - -

. Opinion sur l'utilisation de la capacité ———

. Prévision d'utilisation - - - - -

. Beurteilung der Fahrzeugauslastung ———

. Vorausgeschätzte Fahrzeugauslastung - - - - -

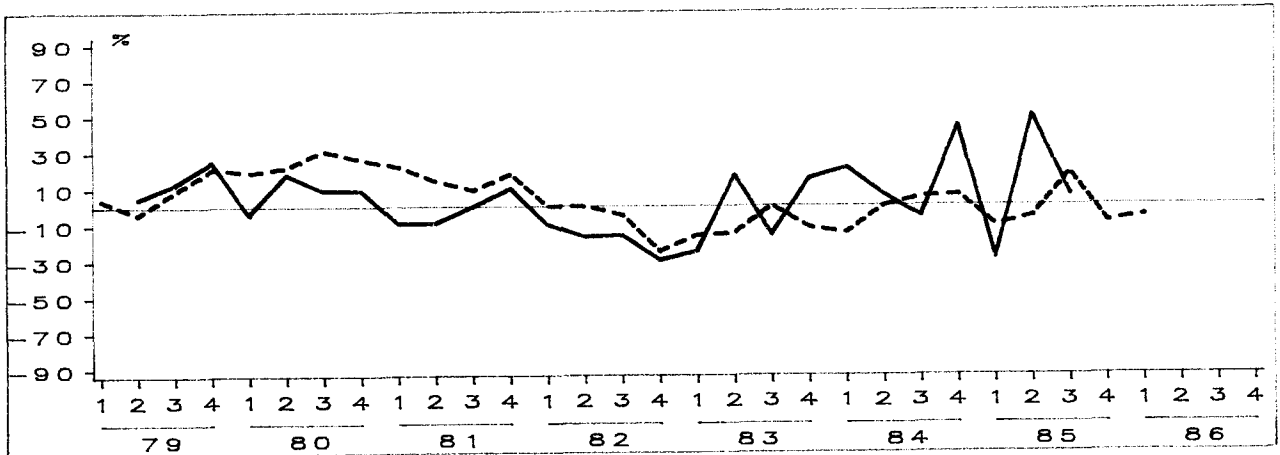


Figure 3.2 Rhine

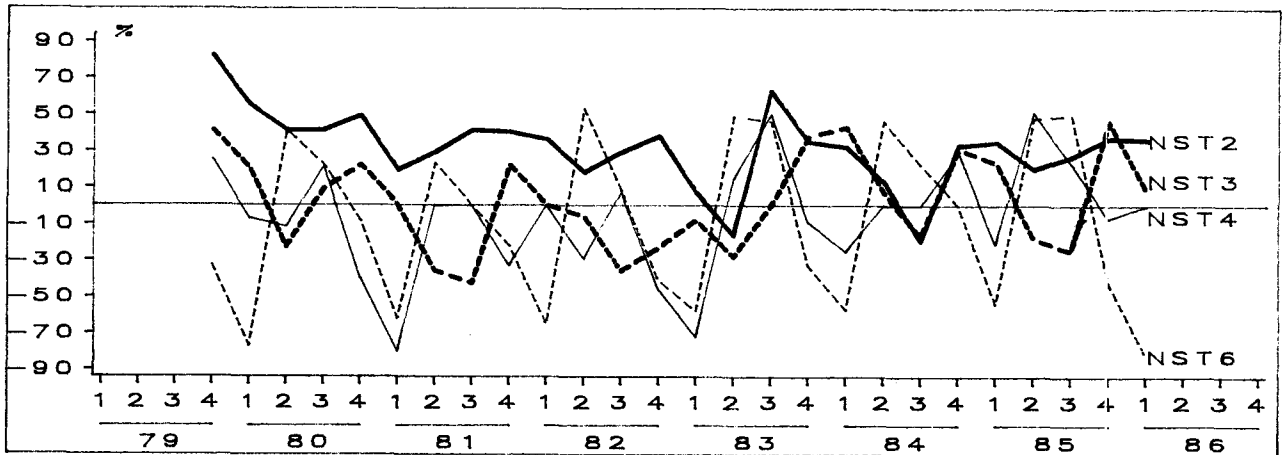
Graphique 3.2 Rhin

Schaubild 3.2. Rhein

Balance of opinions on  
forecast of activity in  
4 NST groups

Solde d'opinions sur les  
prévisions d'activité  
pour 4 groupes NST

Meinungssalden für das  
vorausgeschätzte Verkehrs-  
aufkommen bei 4 NST-Gruppen



NST2 coal, etc.

NST3 oil, etc.

NST4 ore, etc.

NST6 sand/gravel, etc.

houille, etc.

prod. pétroliers

minerais, etc.

sable/gravier, etc.

Kohle usw.

Öl usw.

Erz usw.

Sand, Kies usw.

3.2.3

Freighrates - Rhine

Taux de fret - Rhin

Frachtraten in der Rheinschifffahrt

Figure 3.3

Graphique 3.3

Schaubild 3.3

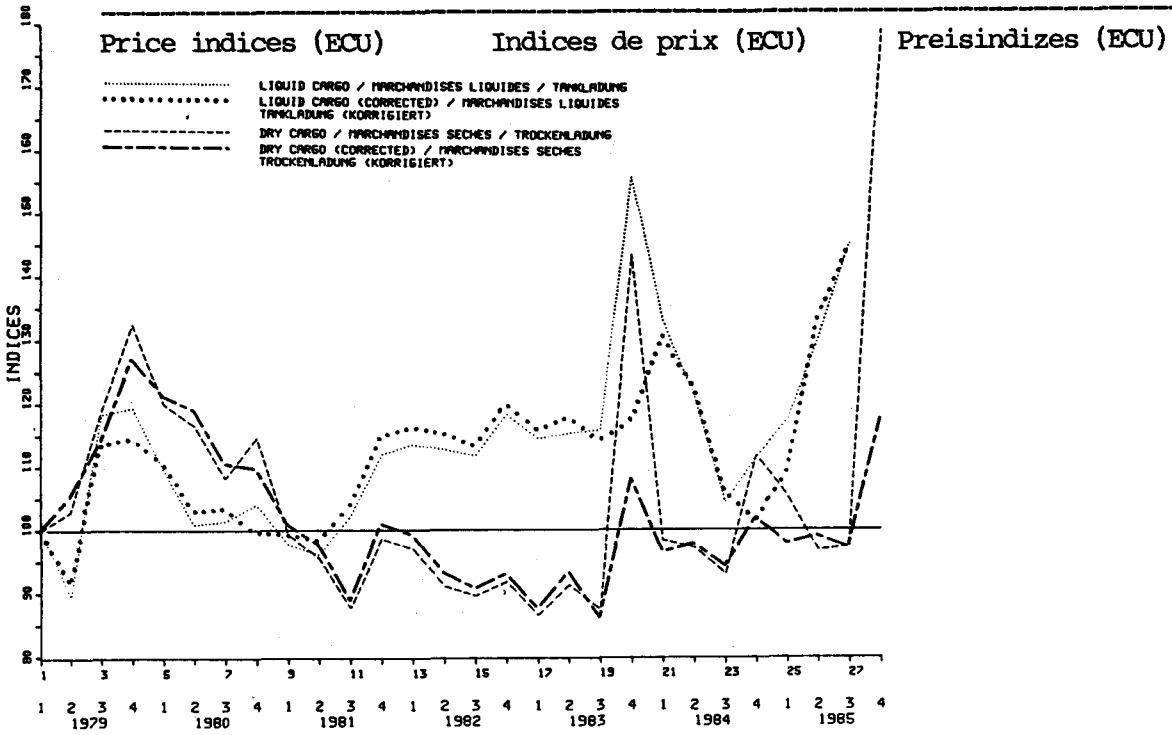
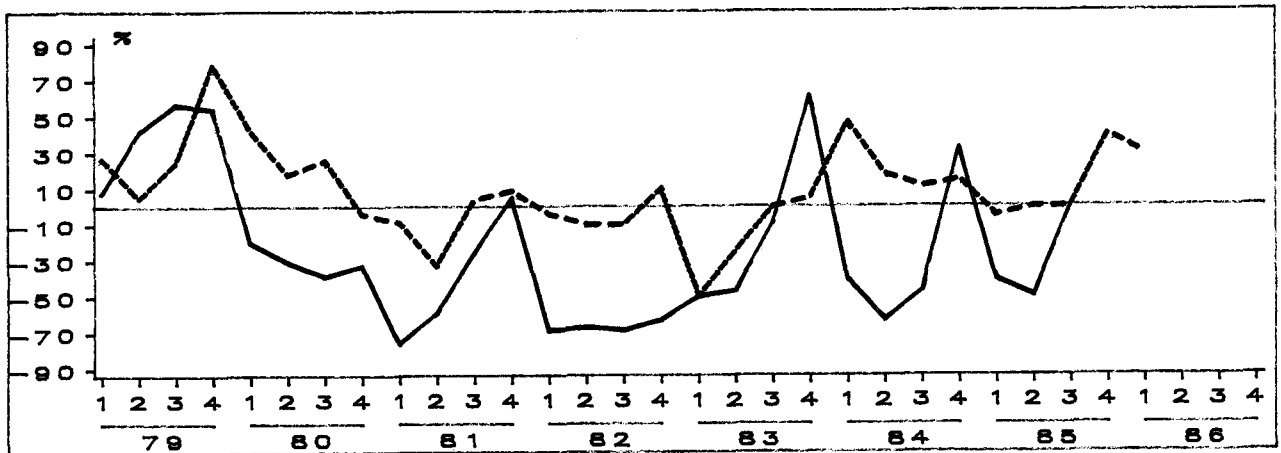


Figure 3.4

Graphique 3.4

Schaubild 3.4

Balance of opinions (%)      Solde d'opinions (%) sur      Meinungssalden (%) für die  
 .on freight rates      .taux de fret      .erzielten Frachtraten  
 .on forecast of fr.rates      .prévisions de taux de fr.      .erwarteten Frachtraten



## 3.3. Nord/South Traffic

## Trafic Nord/Sud

## Nord-Süd-Verkehr

## 3.3.1. Activity N-S (Q3 85)

## Activité N-S (Q3 85)

## Verkehrsaufkommen N-S (Q3 85)

Statistical information for I.W. traffic between NL, B and F, excluding Rhine traffic, is not yet available. However, on the available data it can be estimated that activity in N-S in Q3 85 was about 9% above the level of Q3 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 Q3 85 se situait à environ 9% au-dessus du niveau de Q3 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 Q3 85 etwa 9% über dem im Q3 84 lag.

## 3.3.2 Transport Inquiry Survey (Q4 85)

Balance of opinions demand

Soldes d'opinions de la demande

Meinungssalden bei der Nachfrage

Tab. 3.3

Historical evolution

Evolution chronologique

Bisherige Entwicklung

Tab. 3.3.	1982	1983	1984	1985
Q1	- 57	- 58	- 39	- 34
Q2	- 28	- 45	- 24	- 30
Q3	- 63	- 49	- 43	- 4
Q4	- 43	- 3	- 25	+ 33

Tab. 3.4

.Balance of opinion on demand by traffic relation (Q4 85)

.Soldes d'opinions de la demande par relation bilatérale (Q4 85)

.Meinungssalden bei der Nachfrage nach bilateralen Verkehrsbeziehungen (Q4 85)

De From/Von	Vers/To Nach		
	B	F	NL
B	+ 15	- 24	+ 6
F	+ 17	-	0
NL	- 17	- 10	+ 6

Tab. 3.5

.Balance of opinion on demand by tonnage class (Q4 85).

.Soldes d'opinions de la demande par catégorie de tonnage (Q4 85).

.Meinungssalden bei der Nachfrage nach Tragfähigkeitsklassen (Q4 85).

Tonnage- Class(e) Tragfähig- keitsklassen	B	NL	B + NL
200- 450	+ 26	+ 40	+ 33
451- 750	+ 12	+ 27	+ 24
751-1150	+ 44	+ 53	+ 50
1151-1550	+ 30	+ 22	+ 24
1551 +	+ 17	+ 56	+ 40

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 3.6		1983	1984	1985	1986
Q1	B	- 64	- 50	- 28	- 32
	NL	- 31	- 20	- 20	- 60
	B + NL	- 47	- 32	- 23	- 51
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 "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 3.7Tableau 3.7Tabelle 3.7

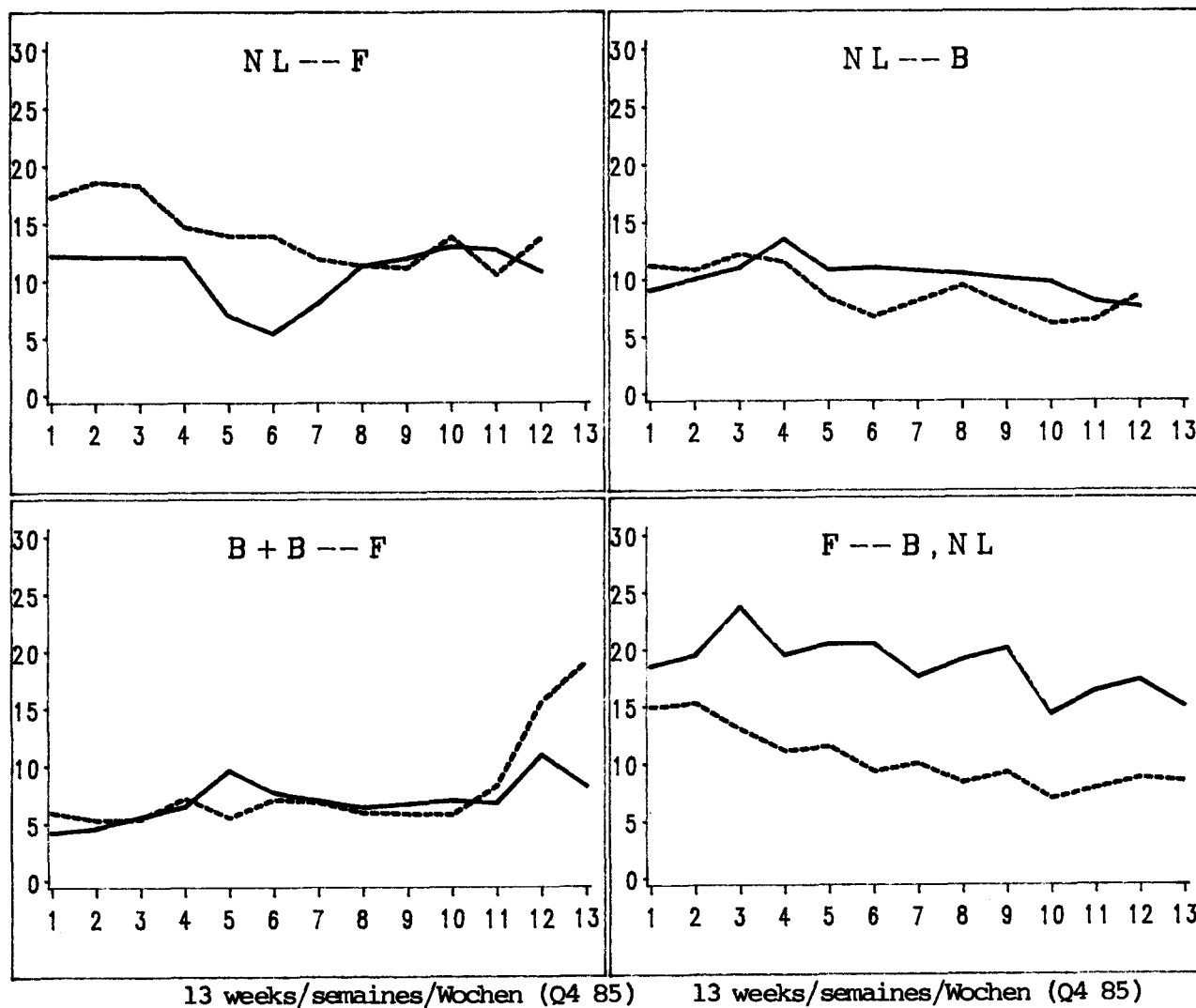
Quarterly average of waiting days in international N/S traffic

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	10.5	6.5	9.2
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	10.3	18.7
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	4.9	6.2

- . The following figures show the development of waiting time on the various bilateral relations, comparing Q4 85 with Q4 84
- . Les graphiques suivants montrent l'évolution du délai d'attente pour les différentes relations de transport en comparant Q4 85 à Q4 84
- . Folgende Schaubilder zeigen die Entwicklung der Wartezeiten auf den verschiedenen Verkehrsbeziehungen im Q4 85 gegenüber Q4 84



Q4 85 = —————  
 Q4 84 = - - - - -



## 3.3.4

Freightrates (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	Q3 84	Q4 84	Q3 85	Q4 85
liquid cargo matières liquides Tankladung	107	117	113	134
sand/gravel, etc. sable/gravier, etc. Sand, Kies usw.	97	97	105	106
other dry cargo autres matières sèches sonstige Trockenladung	154	156	157	160

Figure 3.6

Graphique 3.6

Schaubild 3.6

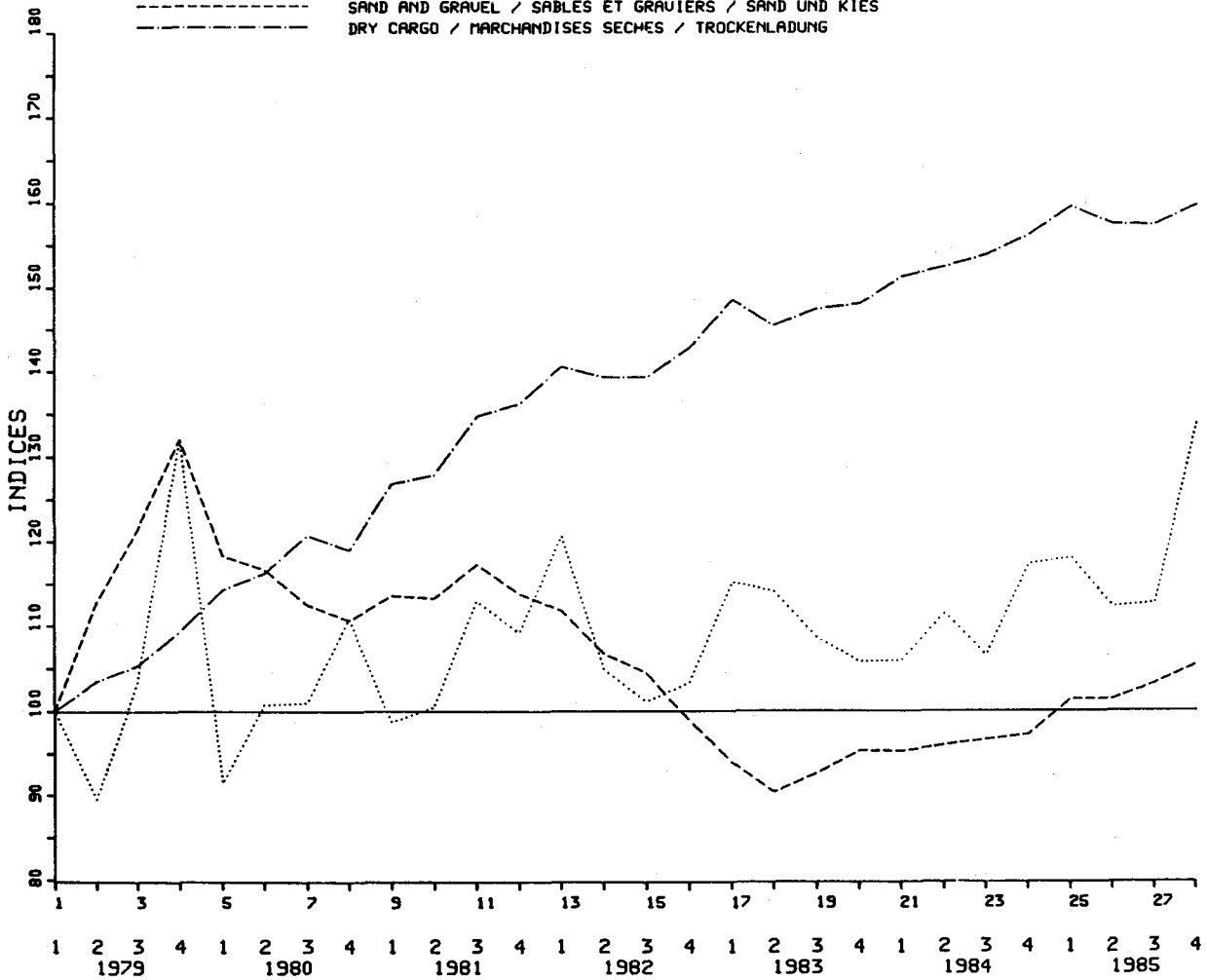
Price indices (ECU)  
 North-South  
 .dry cargo  
 (Regulated market)  
 .liquid cargo  
 .sand/gravel

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

PRICE INDICES FOR SAND AND GRAVEL, DRY AND LIQUID CARGO ON THE NORTH-SOUTH MARKET (1-1-1979 = 100)  
 INDICES DES PRIX DE SABLES ET GRAVIERS, MARCHANDISES SECHES ET LIQUIDES EN TRAFIC NORD-SUD (1-1-1979 = 100)  
 FRACHTENINDICES FUER SAND UND KIES, TROCKENLADUNG UND TANKLADUNG IM NORD-SUED VERKEHR (1-1-1979 = 100)

..... LIQUID CARGO / MARCHANDISES LIQUIDES / TANKLADUNG  
 - - - - SAND AND GRAVEL / SABLES ET GRAVIERS / SAND UND KIES  
 - - - - DRY CARGO / MARCHANDISES SECHES / TROCKENLADUNG



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	Q3 84	Q4 84	Q3 85	Q4 85
België-Belgique (BF)	159	161	163	166
France (FF)	185	187	187	187
Nederland (HFL)	120	123	125	127

Figure 3.7

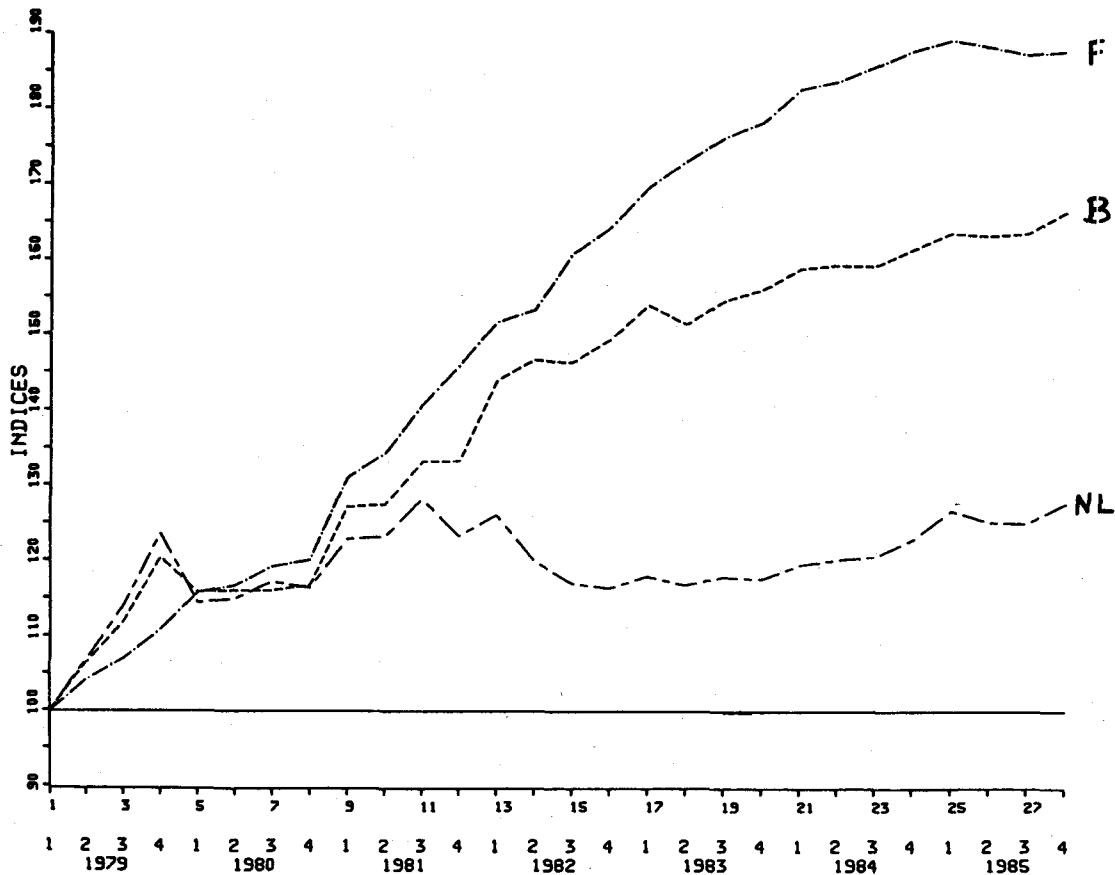
Graphique 3.7

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.

Remarque . 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				1986
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
B	0	- 6	- 6	+21	- 3	-11	-16	+29	+ 4	+ 8	-21	+27	-29
NL	-10	-12	-13	+35	-35	+19	- 6	+20	+12	+12	+10	+40	+11
Total/Zusammen	- 7	-10	-11	+31	-23	+ 6	-10	+25	+ 9	+11	0	+32	-16

3.4 Profitability

Rentabilité

Rentabilität

Cost/price developments  
(in ECU)

Comparaison Coûts/prix  
(en ECU)

Entwicklung der Kosten  
und Preise (in ECU)

3.4.1 Figure 3.8

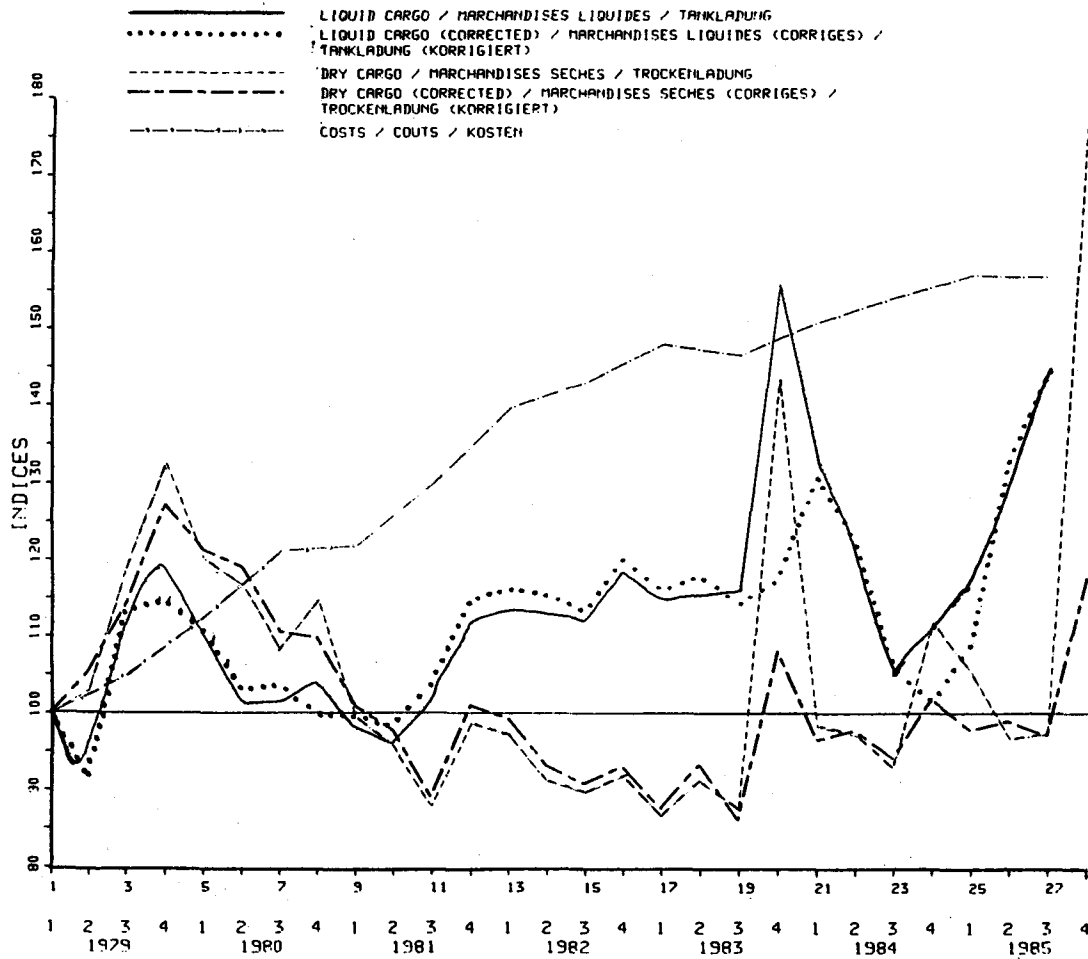
Graphique 3.8

Schaubild 3.8

Rhine market  
(1.1.1979=100)

Trafic rhénan  
(1.1.1979=100)

Rheinverkehr  
(1.1.1979=100)



Comment : In Q4 85 water levels on the Rhine were extremely low, so the ships could not take full loads. In these circumstances transporters receive normally a compensation: the so called Low-water-allowance per transported ton (half load  $\approx$  double price per ton).  
In Q4 85 prices actually payed for dry cargo went up by about 80%, but corrected for the low water effect (revenues per trip) the rise was no more than 20 %.  
Prices for tanker traffic and costs for Q4 85 are not available as yet.

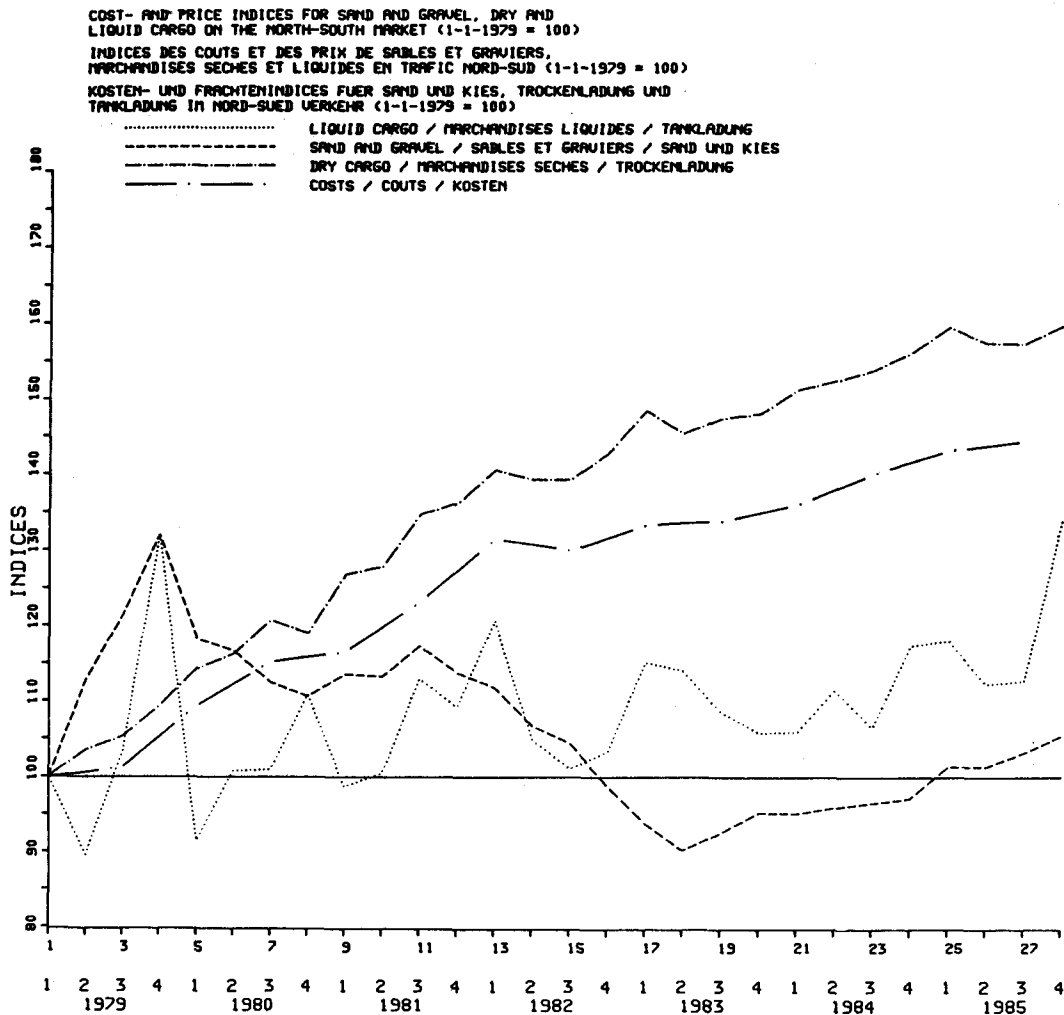
Remarque : Pendant Q4 85, le niveau des eaux rhénanes est resté très bas, obligeant les bateaux à transporter de faibles charges. Dans ces circonstances, les bateliers reçoivent une "indemnité pour basses eaux" par tonne transportée (demi-charge  $\approx$  double prix à la tonne). C'est ainsi que les prix payés à la tonne pour le transport de matières sèches ont grimpé de 80% alors que les revenus par voyage n'ont augmenté effectivement que de 20%.  
Les prix pour le transport de matières liquides et les indices de coût du Q4 85 ne sont pas encore disponibles.

Anmerkung : Die Rheinwasserstände während Q4 85 waren sehr niedrig, so daß die Schiffe nur teilweise beladen werden konnten. Unter diesen Umstände erhalten die Transporteure normalerweise einen Ausgleich die sogenannten Niedrigwasserzuschläge (halbe Beladung  $\Rightarrow$  doppelt Preis pro tonne).  
Die bezahlten Preise für Trockenladung sind etwa 80 % gestiegen in Q4 85, aber nach Abzug des Niedrigwasserzuschläge sind die Preisen (Ertrag pro Reise) effektiv nur etwa 20 % gestiegen.  
Die Preisen für Tankladungen und die Kosten für Q4 85 stehen noch nicht zur Verfügung.

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 %) Q3 85/Q3 84  
by transport relation  
(1)

Tableau 4.1

Evolution des tonnages  
EUR-10 (en %) Q3 85/Q3 84  
par relation de transport  
(1)

Tabelle 4.1

Entwicklung des EUR-10-  
Verkehrsaufkommens (%)  
Q3 85/Q3 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	- 9	+ 8	- 4	+ 1	- 6	0	+18	+36	- 0.3
F	-11	x	-18	+13	-17	- 4	0	+30	-36	-14.8
I	+18	- 7	x	- 9	+11	+24	0	+19	+ 1	+ 8.5
NL	+ 5	0	+ 9	x	+38	-60	0	+16	0	+ 7.6
B+L	+12	- 2	-18	+ 6	x	-21	0	+68	+ 73	+ 1.3
UK	+55	+117	-42	-40	+28	x	N	-100	N	-10.1
IRL	0	0	0	0	0	0	x	0	0	0
DK	+39	+26	-11	-50	-55	+533	0	x	+167	+25.0
GR	+ 2	+74	-27	+35	+172	N	N	0	x	+ 7.7
EUR 10	+5.3	-5.1	-8.7	+2.0	-5.5	+6.7	0	+21.8	+22.2	- 2.7

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

$$\frac{(Q1+Q2+Q3)1985}{(Q1+Q2+Q3)1984}$$

Tableau 4.2

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

$$\frac{(Q1+Q2+Q3)1985}{(Q1+Q2+Q3)1984}$$

Tabelle 4.2

Entwicklung des EUR-10-Verkehrsaufkommens (%)

$$\frac{(Q1+Q2+Q3)1985}{(Q1+Q2+Q3)1984}$$

	Inward traffic evolution Evolution du trafic entrant Entwicklung des eingehenden Verkehrs  (%) $\frac{(Q1+Q2+Q3)1985}{(Q1+Q2+Q3)1984}$	Outward traffic evolution Evolution du trafic sortant Entwicklung des ausgehenden Verkehrs  (%) $\frac{(Q1+Q2+Q3)1985}{(Q1+Q2+Q3)1984}$	In+outward traffic total Evolution du trafic total Entwicklung des ein- und ausgehenden Verkehrs  (%) $\frac{(Q1+Q2+Q3)1985}{(Q1+Q2+Q3)1984}$
D	+ 4	+ 4	+ 4.0
F	- 5	- 6	- 5.6
I	- 2	- 3	- 2.0
NL	+ 2	+ 9	+ 5.3
B+L	0	- 2	- 0.6
UK	- 4	+ 8	- 0.3
IRL	-	-	-
DK	+ 28	+ 31	+28.8
GR	+ 14	+ 32	+18.2
EUR 10	- 0.2	- 0.2	- 0.2

Table 4.3

EUR-10 National  
rail traffics

Tableau 4.3

Activité EUR-10  
traffics nationaux

Tabelle 4.3

Innerstaatliche Eisenbahn-  
verkehre EUR-10

1985	Q1	Q2	Q3	Q4	Total/Insgesamt	
D	57 617 - 2.0	58 672 + 2.2	59 534 + 2.4		175 823 + 0.9	'000 TON % *
F	29 559 - 6.9	30 142 + 2.8	26 052 - 3.0		85 753 - 2.5	'000 TON %
I	4 281 - 7.9	4 596 + 0.6	3 827 - 4.3		12 704 - 3.9	'000 TON %
NL	1 273 - 8.0	1 215 - 15.0			2 488 - 11.6	'000 TON %
B	8 435 - 0.3	9 270 + 5.3	8 092 + 3.8		25 797 + 2.9	'000 TON %
L	488 - 40.3	657 - 30.0	781 - 0.5		1 926 - 24.2	'000 TON %
UK	17 777 - 42.7	34 510 + 89.7			52 287 + 6.2	'000 TON %
IRL	835 - 2.2				835 - 2.2	'000 TON %
DK	624 - 2.2	536 - 3.8	519 + 0.2		1 679 - 2.0	'000 TON %
GR	177 - 43.6				177 - 43.6	'000 TON %
Total/ Insgesamt	121 066 - 12.7	139 598 + 15.2	98 805 + 0.7		359 469 + 0.4	'000 TON %

\* The traffic evolution is monitored by comparing the results of a quarter with the same quarter of the previous year

\* L'observation de l'évolution se fait en comparant les résultats d'un trimestre à ceux du trimestre correspondant de l'année précédente

\* Bei der Beobachtung der Verkehrsentwicklung werden die Quartalergebnisse jeweils mit dem entsprechenden Quartal des Vorjahres verglichen

## 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)

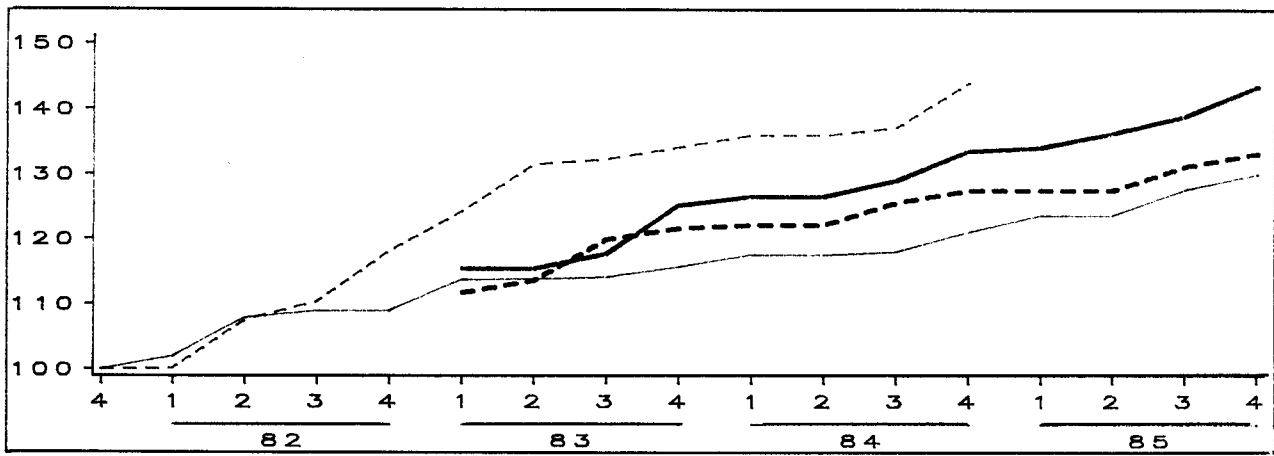
Tarifentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (Wagenladungen)

A) SNCF's elaboration

Calculs de la SNCF

Aufstellung der SNCF

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.12.84	31.3.85	30.6.85	30.9.85	31.12.85
F-B ———	100.0	133.57	134.13	136.26	138.87	143.39
F-NL - - - -	100.0	127.51	127.51	127.51	131.17	133.13
F-D ———	100.0	121.10	123.67	123.67	127.61	129.96
F-I - - - -	100.0	144.00	-	-	-	-

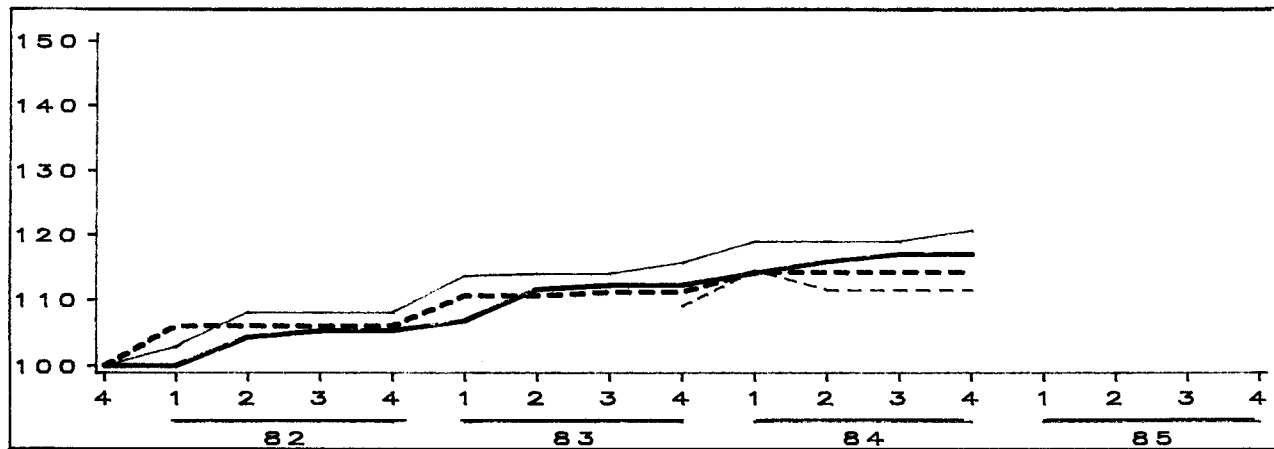


B) DB's Elaboration

Calculs de la DB

Aufstellung der DB

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.12.84	31.3.85	30.6.85	30.9.85	31.12.85
D-F ———	100.0	120.65				
D-BL ———	100.0	116.99				
D-NL - - - -	100.0	114.21				
D-I - - - -	100.0	115.97				

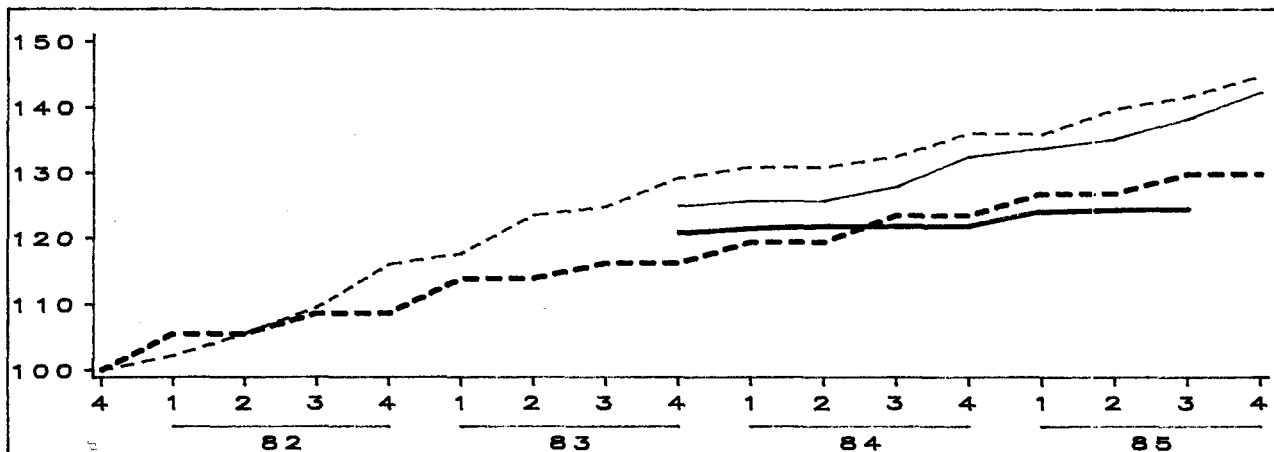


C) SNCB's Elaboration

Calculs de la SNCB

Aufstellung der SNCB

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.12.84	31.3.85	30.6.85	30.9.85	31.12.85
B-F ————	100.0	132.59	133.87	135.26	138.32	142.36
B-NL - - - - -	100.0	123.58	126.92	126.92	129.90	129.90
B-D ————	100.0	121.95	124.19	124.44	124.58	124.58
B-I - - - - -	100.0	136.16	135.97	139.79	141.70	144.84

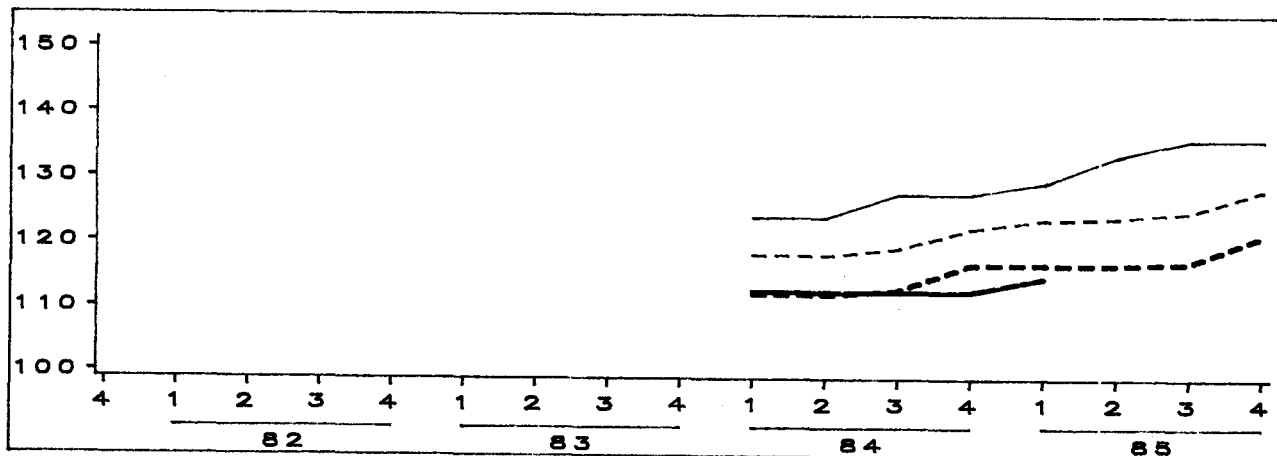


D) NS's Elaboration

Calculs des NS

Aufstellung der NS

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.12.84	31.3.85	30.6.85	30.9.85	31.12.85
NL-B ————	100.0	127.52	129.22	133.37	135.93	135.93
NL-D ————	100.0	112.47	114.59	116.69	117.09	121.21
NL-F - - - - -	100.0	116.69	116.69	116.69	117.09	121.21
NL-I - - - - -	100.0	122.21	123.61	123.92	124.91	128.22



SECTION - CHAPITRE - TEIL 5

COMBINED TRANSPORT - TRANSPORT COMBINE - KOMBINIERTER VERKEHR

. At the time of going to press, data for :

Container traffic (Q4 85)  
Piggy back traffic (Q3 85)

were not available and will be published in the next quarterly report n° 20.

. Au moment de mettre sous presse, les données statistiques :

Transport conteneurisé (Q4 85)  
Transport par ferroutage (Q3 85)

n'étaient pas disponibles; elles seront publiées dans le prochain rapport trimestriel n° 20.

. Bei Drucklegung waren noch keine Angaben erhältlich über :

Containerverkehr (Q4 85)  
Huckepackverkehr (Q3 85)

Diese werden im nächsten Quartalbericht Nr. 20 veröffentlicht.



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 ELEM

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 AAALTD 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) 439 0124

Öffentliche Preise in Luxemburg ohne Mehrwertsteuer □ Price (excluding VAT) in Luxembourg □ Prix publics au Luxembourg (TVA exclue)  
ECU 3,35 BFR 150 DKR 27 DM 7,50 DRA 435 ESC 420 FF 23 HFL 8,50 IRL 2.40 LT 5000 PTA 500 UKL 2.00 USD 3.00



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  
OFICINA DE PUBLICACIONES OFICIALES DE LAS COMUNIDADES  
OFFICE DES PUBLICATIONS OFFICIELLES DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES  
UFFICIO DELLE PUBBLICAZIONI UFFICIALI DELLE COMUNITÀ EUROPEE  
BUREAU VOOR OFFICIËLE PUBLIKATIES DER EUROPESE GEMEENSCHAPPEN  
SERVIÇO DAS PUBLICAÇÕES OFICIAIS DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

ISSN 0257-0491