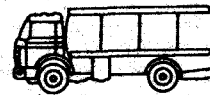
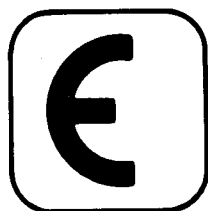


EUROPA TRANSPORT



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

MARKTENTWICKLUNG MARKET DEVELOPMENTS EVOLUTIONS DU MARCHÉ



20

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

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

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

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

MARKTENTWICKLUNG
MARKET DEVELOPMENTS
EVOLUTIONS DU MARCHÉ

Manuskript im Juni 1986 abgeschlossen
Manuscript finished in June 1986
Manuscrit terminé en juin 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-86-020-3A-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".

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 "Évolutions 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	- 1.0% Q4 85/Q4 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	+ 4.7% Q4 85/Q4 84 + 2.4% Q4 85/Q4 84	tab. 1.1 tab. 1.1 tab. 2.1	13 13 17
	COST indices PRICE indices	Indices COUTS Indices PRIX	Kostenerhebung Preiserhebung	1.1.86 Q4 85		26 29
	EUR-5 tonnage Modal share EUR-5 matrix Rhine traffic N/S traffic	Tonnage EUR-5 Part modale Matrice EUR-5 Traffic Rhénan Traffic N/S	EUR-5 Tonnage Marktanteil EUR-5 Matrix Rheinverkehr N/S Verkehr	- 8.6% Q4 85/Q4 84 - 3.3% Q4 85/Q4 84 - 14 % Q4 85/Q4 84 - 1 % Q4 85/Q4 84	tab. 1.1 tab. 1.1 tab. 3.1 tab. 3.2	13 13 33 34 38
	PRICE indices COST indices	Indices PRIX Indices COUTS	Preiserhebung Kostenerhebung	1.1.86 Q1 86		
	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	+ 4.6% Q4 85/Q4 84 + 0.9% Q4 85/Q4 84	tab. 1.1 tab. 1.1 tab. 4.1	13 13 53
	Container traffic Piggy-back traffic	Trafic conteneur rail/route	Containerverkehr Huckepackverkehr	31.12.85 Q4 85/Q4 84 Q1 86/Q1 85 Q4 85/Q4 84		56
Combined Combiné Kombi- niert	Container traffic	Trafic conteneur	Containerverkehr	+ 6 % Q4 85/Q4 84	tab. 5.1.1	59
	Piggy-back traffic	Trafic rail/route	Huckepackverkehr	- 2 % Q1 86/Q1 85 + 17 % Q4 85/Q4 84	tab. 5.1.2 tab. 5.2	60 61

GENERAL ASSESSMENT

(Comments refer to Q4 85 and comparisons to Q4 84 unless otherwise stated)

3 MODES

Total international tonnage for all 3 modes was -1.0% down. The decrease was caused exclusively by a drop in inland navigation activity (-8.6%). Road and rail both recorded a considerable growth (+4.7 and +4.6%).

Road is now clearly the biggest mode on the EUR-10 market with a market share of 44.6%, followed by inland navigation (39.7%) and rail (16.1%) in third position.

ROAD

International intra EUR-10 tonnage was +4.7% up, confirming an average growth for the year 1985 of about +5%. During Q4 85, German exports (+7.2%) and French imports (+8.9%) increased significantly; this was mainly due to the growth of traffic exchanges between the two Member States (D → F = +13%). Traffic to Italy went up by +6.3%, with spectacular increases from the Benelux, Ireland and Denmark. Traffic to and from Greece decreased.

The opinions surveys carried out among EEC-hauliers reflect a decrease in activity for the first quarter 1986 but an improved situation for Q2 86.

INLAND WATERWAYS

The exceptional low water levels on the Rhine during Q4 85 were responsible for a drop in Rhine activity - monitored at the NL/D border - by about -14%. North-South traffic was slightly down (-1%). Taken together, a decrease of -8.6% was noted in international traffic.

National traffic for the total of the five Member States was fairly stable (-1%). The evaluation by Member State is shown in table 3.1.

Preliminary figures for the year 1985 show a decrease of -3.0% and -7.1% respectively for international and national tonnage. The strong frost during the first quarter, when many canals were frozen, is mainly responsible for the negative evolution in national traffic.

Over the last year (Q1 86/85) prices showed an upward trend. However, the majority of the transporters expect a fall in prices in the next quarter.

RAILWAYS

International rail tonnage was +4.6% up during the fourth quarter 1985 compared to the fourth quarter 1984, with which total growth reached +1.1% in 1985 compared to 1984.

The good results in the last quarter are partly explained by the extremely low water levels on the Rhine, which caused a shift from inland waterways to rail for certain transports on the relations NL to D (+48%) and to a lesser extent B/L to D (+15%). Practice has shown that these shifts are of a temporarily nature in general.

The pattern on the important relations - inwards plus outwards for D, F, I and B/L - was fairly stable. In this groupe only B/L recorded a significant growth.

COMBINED TRANSPORT

Containers by rail

During the fourth quarter 1985 the strong growth continued (+6%), which resulted in a provisional growth figure for 1985 compared to 1984 of +10%. A slight decrease of -2% in container traffic in Q1 86 could be noted.

Piggy-back

Traffic increased by +17% in the fourth quarter 1985. Particularly good results could be noted from Kombiverkehr (+19%) and Novatrans (+17%).

SYNTHÈSE DU RAPPORT

(les commentaires portent principalement sur le quatrième trimestre de 1985 (Q4 85) et les comparaisons sont faites par rapport à Q4 84, sauf avis contraire)

3 MODES

Le tonnage international EUR-10 pour les trois modes de transport a baissé de - 1.0%. Cette réduction provient exclusivement de la navigation intérieure (- 8.6%). La route et le rail ont enregistré tous deux une considérable croissance (+ 4.7% et + 4.6%).

En s'octroyant une part de marché de 44.6%, la route est à présent de loin le mode de transport le plus utilisé en trafic EUR-10. Elle est suivie par la navigation intérieure (39.7%), le rail se situant, avec 16.1%, en troisième position.

ROUTE

Le tonnage international EUR-10 a augmenté de + 4.7%, confirmant par là une croissance moyenne pour l'année 1985 d'environ + 5%. Durant le 4ème trimestre de 1985, les importations allemandes (+ 7.2%) et les importations françaises (+ 8.9%) se sont accrues de façon significative; cette évolution est essentiellement due à l'accroissement des échanges de trafic entre les deux Etats membres D → F = + 13%). Le trafic vers l'Italie s'est intensifié de + 6.3%, avec des hausses spectaculaires de trafic provenant du Benelux, d'Irlande et du Danemark. Par contre, le trafic de et vers la Grèce a diminué.

Les enquêtes de conjoncture réalisées auprès de transporteurs de la CEE reflètent un fléchissement dans l'activité pour le 1er trimestre de 1986, mais une amélioration pour le deuxième trimestre de 1986.

VOIES NAVIGABLES

Le niveau exceptionnellement bas des eaux du Rhin pendant le 4ème trimestre de 1985 a été responsable de la diminution d'activité sur le Rhin (contrôlée à la frontière NL/D) d'environ - 14%. Le trafic Nord-Sud a, quant à lui, légèrement baissé (- 1%). L'activité sur le Rhin et l'activité Nord-Sud, prises ensemble, on enregistre une réduction de - 8.6% du trafic international.

Le trafic national pour le total des 5 Etats membres est resté relativement stable (- 1%). L'évolution par Etat membre est montrée dans le tableau 3.1.

Les premières estimations pour l'année 1985 montrent un recul de respectivement - 3% et - 7.1% pour le tonnage international et national.

Les fortes gelées immobilisant plusieurs canaux durant le premier trimestre sont principalement responsables de l'évolution négative en trafic national.

Par rapport au premier trimestre de l'année précédente (Q1 86/85), les prix ont enregistré une hausse. Néanmoins, la majorité des transporteurs s'attendent à une baisse des prix pour le prochain trimestre.

RAIL

Le tonnage international EUR-10 a augmenté, par rapport au 4ème trimestre de 1984, de + 4.6% durant le 4ème trimestre de 1985. Par rapport à 1984, la croissance totale a été de + 1.1% en 1985.

Les bons résultats enregistrés pendant Q4 85 s'expliquent en partie par le glissement du transport de certaines marchandises des voies navigables vers le rail (suite au niveau anormalement bas des eaux rhénanes). Ceci se vérifie principalement sur la relation NL → D (+ 48%) et en moindre mesure sur la relation B/L → D (+ 15%). Habituellement, ce type de glissement d'un mode vers l'autre est temporaire.

En ce qui concerne les relations de trafic importantes, seuls les flux entrant et sortant de B/L ont enregistré un accroissement significatif.

TRANSPORTS COMBINES

Trafic conteneurisé

Durant le 4ème trimestre de 1985, la forte croissance s'est poursuivie (+ 6%), d'où une hausse provisoire pour 1985, comparée à 1984, de + 10%. Par contre, une légère diminution de - 2% dans le trafic par container a pu être notée au Q1 86.

Ferroutage

Le trafic a augmenté de + 17% dans le 4ème trimestre de 1985. Des résultats particulièrement bons ont pu être notés chez Kombiverkehr (+ 19%) et Novatrans (+ 17%).

ALLGEMEINE BEURTEILUNG

(Die Bemerkungen beziehen sich - soweit nichts anderes gesagt wird - auf Q4/85 und Vergleiche aus Q4/84)

DREI VERKEHRSTRÄGER

Das gesamte Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr aller drei Verkehrsträger verringerte sich um 1,0%. Die Abnahme wurde durch einen Rückgang der Binnenschifffahrt (-8,6%) verursacht. Der Straßen- und Schienenverkehr meldeten beiden einen erheblichen Zuwachs (4,7% und 4,6%).

Der Straßengüterverkehr ist jetzt eindeutig der größte Verkehrsträger auf dem EUR-10 Markt, mit einem Marktanteil von 44,2%, gefolgt von der Binnenschifffahrt (39,7%) und der Eisenbahn (16,1%) an dritter Stelle.

STRASSENVERKEHR

Das Verkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden EUR-10 Straßenverkehr stieg um 4,7%, und bestätigte damit einen durchschnittlichen Zuwachs von etwa 5% für das Jahr 1985. Während Q4 85 stiegen die deutschen Exporte (+7,2%) und französischen Importe (+8,9%) deutlich, dies hauptsächlich als Folge des Zuwachses des bilateralen Verkehrs zwischen diesen beiden Mitgliedstaaten (D → F = 13%).

Der Verkehr nach Italien erfuhr eine Zunahme von +6,3%, mit einer starken Zunahme von Importen aus den Beneluxländern, aus Irland und Dänemark. Der Verkehr nach und von Griechenland verringerte sich.

Die Konjunkturerhebung unter EG-Verkehrsunternehmer indiziert eine abnehmende Aktivität im ersten Vierteljahr von 1986, zeigt aber eine bessere Lage für Q2/86.

BINNENSCHIFFSVERKEHR

Die besonders niedrigen Wasserstände auf dem Rhein während Q4 85 hatten einen Rückgang der Rheinschifffahrtsaktivität (Erhebungen an der D/NL Grenze) von etwa 14% zur Folge. Der Nord-Süd Verkehr nahm leicht ab (-1%). Insgesamt ergab sich ein Rückgang von 8,6% im internationalen Verkehr.

Der gesamte nationale Verkehr für die fünf Mitgliedstaaten blieb nahezu stabil (-1%). Die Entwicklung pro Mitgliedstaat ergibt sich aus Tabelle 3.1.

Provisorische Zahlen für das Jahr 1985 zeigen einen Rückgang von 3,0% und 7,1% für grenzüberschreitende bzw. nationale Verkehre. Der strenge Frost während des ersten Vierteljahres, als viele Kanäle zugefroren waren, ist der hauptsächliche Grund für die negative Entwicklung beim nationalen Verkehr.

Über das letzte Jahr (Q1 86/85) zeigen die Preise eine Aufwärtstendenz. Aber die Mehrheit der Verkehrsunternehmer erwartet jedoch wieder einen Preisrückgang im nächsten Quartal.

EISENBAHNVERKEHR

Das Aufkommen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr nahm im letzten Quartal um 4,6% zu, womit der gesamte Zuwachs für das Jahr 1985 einen Wert von +1,1% erreichte.

Das gute Ergebnis im letzten Quartal ist teilweise ein Folge der besonders niedrigen Wasserstände auf dem Rhein, welche für bestimmte Transporte eine Verlagerung verursacht haben, auf der Verbindung NL → D (+48%) und für B/L → D (+15%). Die Praxis zeigt jedoch, daß diese Verlagerungen im allgemeinen nur vorübergehender Natur sind.

Auf den wichtigen Verkehrsverbindungen (von D, F, I und B/L, Importen und Exporten), zeigt sich ein stabiles Bild. Hier meldete nur B/L einen erheblichen Zuwachs (Exp. +9,4%, Imp. +5,5%)

KOMBINIRTER VERKEHR

Containerverkehr der Eisenbahn

Der Containerverkehr zeigte eine leichte Abnahme von 2,0% während des ersten Quartals 1986; ein starker Zuwachs hielt aber während des letzten Quartals 1985 (+6%) an, was eine vorläufige Zuwachsrate von 10% für 1985 verglichen mit 1984 ergab.

Huckepackverkehr

Das Verkehrsaufkommen nahm zu mit 17% im Q4 85. Insbesondere konnten gute Ergebnisse von Kombiverkehr (+19%) und Novatrans (+17%) verzeichnet werden.

SECTION - CHAPITRE - TEIL 1

All 3 modes

3 modes confondus

Alle 3 Verkehrszweige

Table 1.1




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

Tableau 1.1

Activité du transport international EUR-10, quatrième trimestre 1985

Tabelle 1.1

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

Activity Activité Beschäftigung Q4 85				Total Total Insgesamt
Tonnage moved Tonnage transporté Beförderungsleistung Mio ton. (1)	49.7	18.1	44.6	112.3
Tonnage evolution Evolution du tonnage Verkehrsentwicklung Q4 85/84 (2)	+ 4.7 %	+ 4.6 %	- 8.6 %	- 1.0 %
Modal split Répartition modale Verkehrsanteil nach Verkehrszweigen Q4 85	44.2 %	16.1 %	39.7 %	100.0%
Modal split evolution Evolution part modale Entwicklung der Verkehrsanteile Q4 85/84	+ 2.4	+ 0.9	- 3.3	--

(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.

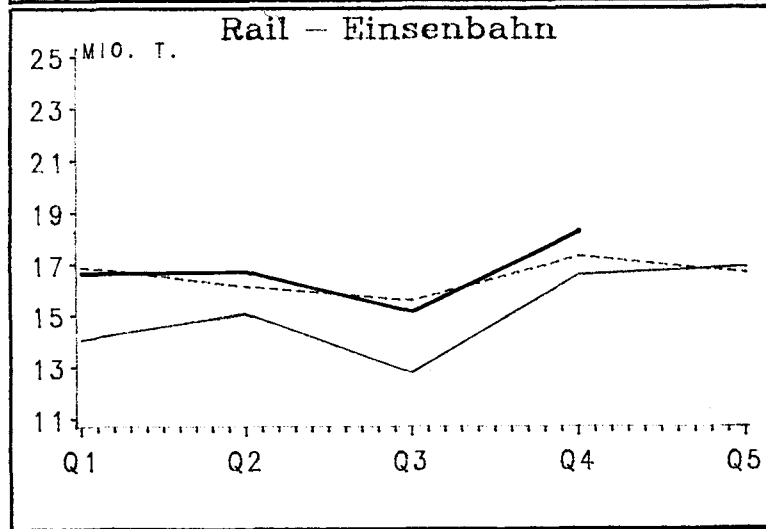
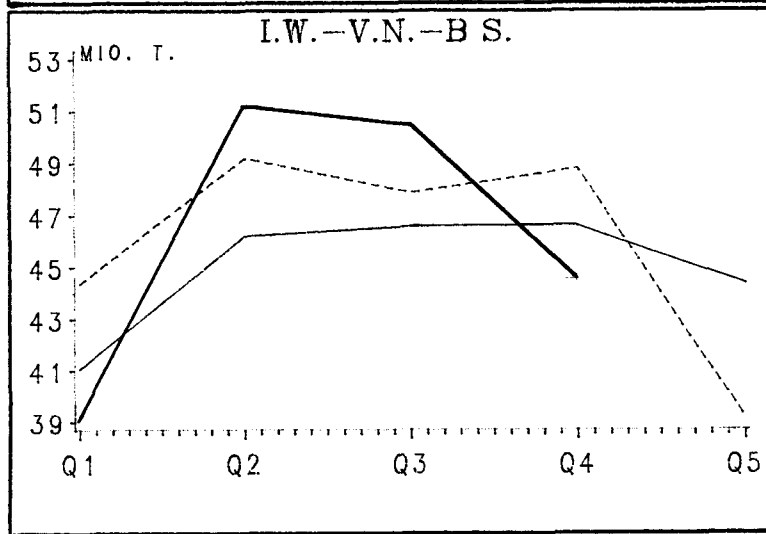
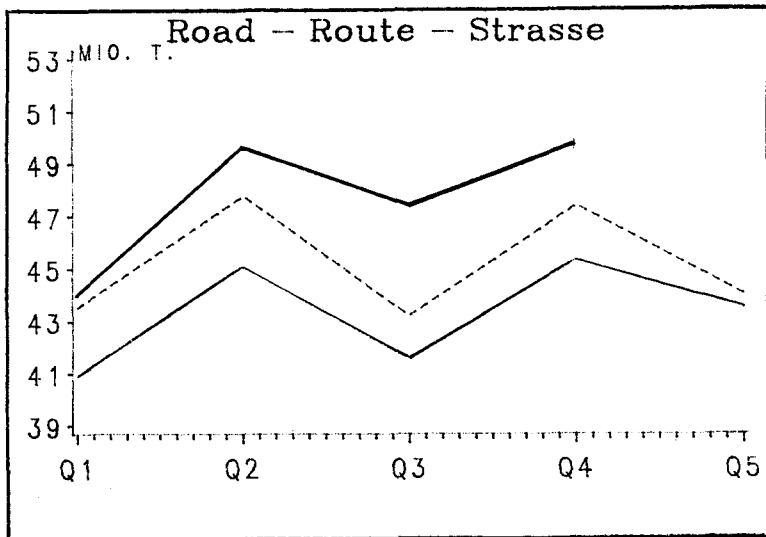


Fig. 1.1

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 (%)







	$\frac{Q4\ 84}{Q4\ 83}$	$\frac{Q1\ 85}{Q1\ 84}$	$\frac{Q2\ 85}{Q2\ 84}$	$\frac{Q3\ 85}{Q3\ 84}$	$\frac{Q4\ 85}{Q4\ 84}$
	+ 4.9	+ 1.2	+ 3.9	+ 9.8	+ 4.7
	+ 4.4	- 1.5	+ 3.7	- 2.7	+ 4.6
	+ 4.7	-11.7	+ 4.5	+ 5.4	- 8.6
All modes 3 modes Zusammen	+ 4.7	- 4.9	+ 4.2	+ 6.1	- 1.0

Figure 1.2

Graphic representation of growth rates by mode

Road 
 Rail 
 I.W. 

Graphique 1.2


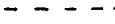


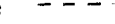

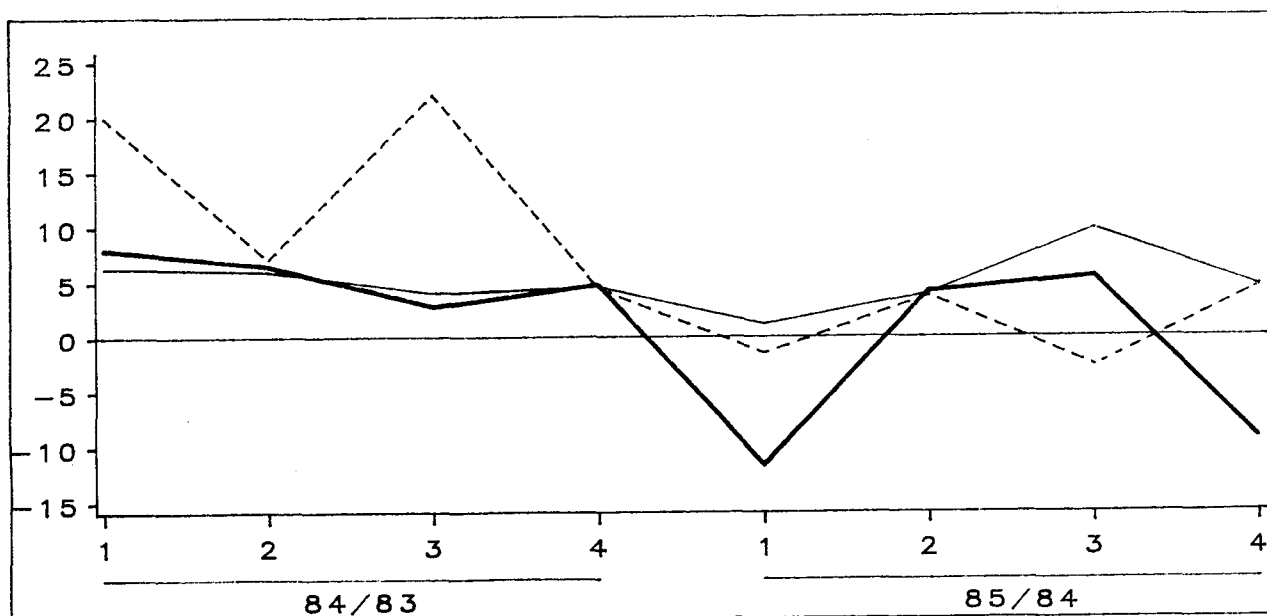
Représentation graphique des taux de croissance par mode
 Route 
 Rail 
 Navigation Intér. 

Schaubild 1.2

Graphische Darstellung der Wachstumsraten nach Verkehrszweigen
 Straße 
 Schiene 
 Binnenschifffahrt 



SECTION - CHAPITRE - TEIL 2



Table 2.1 Q4 85/Q4 84

Tableau 2.1 Q4 85/Q4 84

Tabelle 2.1 Q4 85/Q4 84

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

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

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

To/vers/ nach From/ de/von	D	F	I	NL	B+L	UK	IRL	DK	GR	EUR 10
D	x	+13	+ 6	+ 7	+ 4	- 7	+ 5	+11	- 7	+ 7.2
F	+ 3	x	0	+ 6	+ 8	+ 3	+ 6	+ 3	- 3	+ 4.4
I	+ 4	+ 5	x	+10	- 6	+ 1	-14	+11	- 5	+ 3.7
NL	+ 4	+10	+25	x	0	N.	N.	0	-27	+ 4.5
B+L	+ 6	+ 8	+12	- 3	x	- 5	0	+17	-34	+ 3.7
UK	- 3	+ 1	+ 3	N.	- 3	x	N.	0	-24	+ 0.2
IRL	- 3	+28	+43	N.	+ 8	N.	x	+21	0	+21.1
DK	+ 1	+ 9	+17	-10	+ 5	- 4	+ 5	x	+ 7	+ 1.4
GR	- 5	- 2	- 7	- 6	+18	-68	0	- 8	x	- 6.6
EUR 10	+3.7	+ 8.9	+ 6.3	+ 3.1	+ 3.9	- 1.5	- 2.2	+ 8.6	-12.1	+ 4.7

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

Tab. 2.2 : Cumulative international EUR-10 tonnage evolution in %, by direction (1985/1984 - First estimates)
 Evolution cumulée, en %, du tonnage international EUR-10 par direction (1985/1984 - Premières estimations)
 Entwicklung des EUR-10-Verkehrsaufkommens (%) (1985/1984 - Erste Berechnungen)

	Inward traffic evolution Evolution du trafic entrant Entwicklung des eingehenden Verkehrs % $\frac{1985}{1984}$	Outward traffic evolution Evolution du trafic sortant Entwicklung des ausgehenden Verkehrs % $\frac{1985}{1984}$	In+Outward traffic Evolution du trafic total Entwicklung des ein- und ausgehenden Verkehrs (%) $\frac{1985}{1984}$
D	+ 2.9	+ 9.0	+ 5.9
F	+ 8.6	+ 4.1	+ 6.4
I	+ 6.5	+ 4.4	+ 5.5
NL	+ 8.9	- 3.0	+ 3.0
B+L	- 1.2	+ 7.9	+ 3.7
UK	+ 3.8	+ 3.3	+ 3.6
IRL	+ 2.5	+23.9	+11.0
DK	+ 9.6	+ 2.0	+ 5.3
GR	- 1.4	- 6.4	- 3.9
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 (%)			
	Q1 86/Q1 85	Q1 86/Q4 85	Q2 86/Q2 85	Q2 86/Q1 86
Actual activity Réalisation d'activité tatsächliche <u> </u> Beschäftigung	- 7	-16		
Forecast of activity Prévision d'activité erwartete <u> </u> Beschäftigung			+ 8	+21
Utilisation of rolling stock Utilisation du maté- riel roulant Auslastung der Fahr- zeuge <u> </u>	+ 3	-13		

Figure 2.1

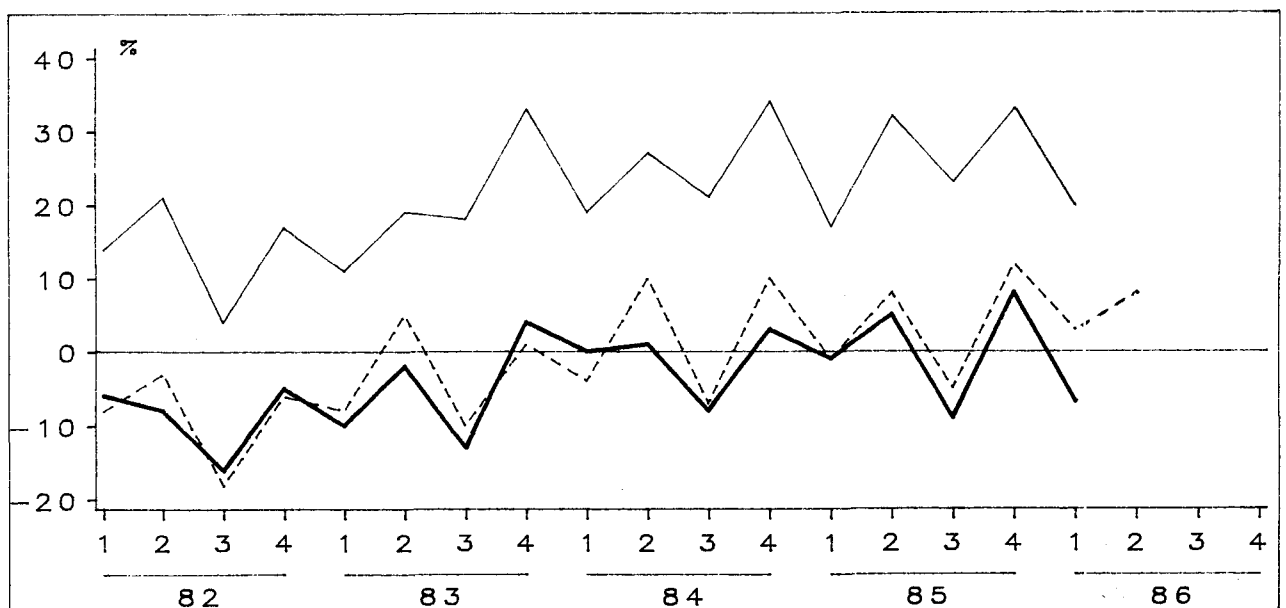
Graphique 2.1

Schaubild 2.1

Activity indicators

Indicateurs d'activité

Beschäftigungsindikatoren



TAB.2.3		ACTIVITY / ACTIVITE / BESCHAEFITUNG																Q1 / 1986	
		FORECAST / PREVISIONS / VORAUSSCHAETZUNG																Q2 / 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	22	17				
	=	48	45	48	53	56	54	52	55	51	62	55	55	55	72				
	-	29	31	31	24	22	26	27	24	26	17	25	20	23	11				
	S	-6	-7	-10	-1	-6	-6	-3		-3	4	-5	5	-1	6				
FRANCE	+	14	15	11	17	18	18	17	17	17	16	13	14	15	13				
	=	43	49	47	51	53	55	51	57	54	53	62	60	57	63				
	-	43	36	42	32	29	27	32	26	29	31	25	26	28	24				
	S	-29	-21	-31	-15	-11	-9	-15	-9	-12	-15	-12	-12	-13	-11				
ITALIA	+	14	15	17	23	16	19	16	16	14	19	21	25	14	31				
	=	45	54	47	49	53	48	47	55	46	53	52	53	43	60				
	-	41	31	36	28	31	33	37	29	40	28	27	22	43	9				
	S	-27	-16	-19	-5	-15	-14	-21	-13	-26	-9	-6	3	-29	22				
NEDERLAND	+	31	37	26	40	31	34	22	35	36	44	16	43	33	29				
	=	44	44	38	42	49	48	38	32	43	40	40	41	44	67				
	-	25	19	36	18	20	18	40	33	21	16	44	16	23	4				
	S	6	18	-10	22	11	16	-18	2	15	28	-28	27	10	25				
BELGIQUE-BELGIE	+	27	28	21	35	30	31	19	32	28	33	19	30	24	26				
	=	46	51	44	47	47	55	47	50	47	50	50	50	49	64				
	-	27	21	35	18	23	14	34	18	25	17	31	20	27	10				
	S		7	-14	17	7	17	-15	14	3	16	-12	10	-3	16				
LUXEMBOURG	+	21	35	26	21	33	29	24	25	27	72	24	91	28	50				
	=	52	49	52	61	44	47	51	47	59	21	15	9	45	50				
	-	27	16	22	18	23	24	25	28	14	7	61		27					
	S	-6	19	4	3	10	5	-1	-3	13	65	-37	91	1	50				
UNITED KINGDOM	+	23	24	20	26	21	24	20	29	25	23	17	24	22	22				
	=	61	63	63	66	66	65	72	64	64	64	65	65	58	69				
	-	16	13	17	8	13	11	8	7	11	13	18	11	20	9				
	S	7	11	3	18	8	13	12	22	14	10	-1	13	2	13				
IRELAND	+	21	23	23	21	13	16	21	33	29	27	14	15	17	16				
	=	47	50	60	60	68	67	67	53	43	51	77	77	68	75				
	-	32	27	17	19	19	17	12	14	28	22	9	8	15	9				
	S	-11	-4	6	2	-6	-1	9	19	1	5	5	7	2	7				
DANMARK	+	26	19	19	29	21	24	22	26	16	32	29	27	24	33				
	=	66	65	64	64	62	65	65	68	77	60	57	59	55	61				
	-	8	16	17	7	17	11	13	6	7	8	14	14	21	6				
	S	18	3	2	22	4	13	9	20	9	24	15	13	3	27				
HELLAS	+	19	32	24	29	27	23	22	23	26	23	22	23	17	41				
	=	39	39	43	43	45	49	48	54	53	49	47	51	40	38				
	-	42	29	33	28	28	28	30	23	21	28	31	26	43	21				
	S	-23	3	-9	1	-1	-5	-8		5	-5	-9	-3	-26	20				
EUR-10	+	21	24	19	26	23	23	20	25	23	26	18	26	20	25				
	=	48	50	49	52	54	55	52	53	53	53	55	56	52	63				
	-	31	26	32	22	23	22	28	22	24	21	27	18	28	12				
	S	-10	-2	-13	4		1	-8	3	-1	5	-9	8	-8	13				

% 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																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	+	27	31	27	33	34	35	29	36	34	39	32	41	35							
	=	51	51	51	50	50	48	51	47	51	50	49	49	54							
	-	22	18	22	17	16	17	20	17	15	11	19	10	11							
	S	5	13	5	16	18	18	9	19	19	28	13	31	24							
FRANCE	+	22	29	27	30	23	24	21	27	25	28	30	29	27							
	=	41	37	43	44	45	50	52	50	45	46	49	52	50							
	-	37	34	30	26	32	26	27	23	30	26	21	19	23							
	S	-15	-5	-3	4	-9	-2	-6	4	-5	2	9	10	4							
ITALIA	+	11	14	22	36	21	18	19	20	11	14	29	23	20							
	=	54	69	57	49	44	56	63	64	52	65	54	60	66							
	-	35	17	21	15	35	26	18	16	37	21	17	17	14							
	S	-24	-3	1	21	-14	-8	1	4	-26	-7	12	6	6							
NEDERLAND	+	42	63	51	69	65	80	66	78	64	77	46	67	62							
	=	46	30	40	30	27	19	30	21	27	22	46	31	28							
	-	12	7	9	1	8	1	4	1	9	1	8	2	10							
	S	30	56	42	68	57	79	62	77	55	76	38	65	52							
BELGIQUE-BELGIE	+	48	57	54	57	60	59	48	59	55	64	50	56	46							
	=	40	33	37	36	33	34	43	36	36	32	41	38	40							
	-	12	10	9	7	7	7	9	5	9	4	9	6	14							
	S	36	47	45	50	53	52	39	54	46	60	41	50	32							
LUXEMBOURG	+	38	39	38	42	48	46	39	32	42	94	25	84	73							
	=	53	58	49	55	48	54	58	55	45	6	75	12	19							
	-	9	3	13	3	4	3	13	13	13	4	4	4	8							
	S	29	36	25	39	44	46	36	19	29	94	25	80	65							
UNITED KINGDOM	+	60	69	61	69	66	68	74	84	67	78	50	73	85							
	=	30	20	27	24	16	28	22	14	27	20	30	20	15							
	-	10	11	12	7	18	4	4	2	6	2	20	7	7							
	S	50	58	49	62	48	64	70	82	61	76	30	66	85							
IRELAND	+	37	49	43	86	41	35	52	78	51	41	54	76	46							
	=	39	30	41	8	21	42	30	19	23	49	37	19	54							
	-	24	21	16	6	38	23	18	3	26	10	9	5	5							
	S	13	28	27	80	3	12	34	75	25	31	45	71	46							
DANMARK	+	55	44	46	57	44	52	50	56	41	52	45	45	37							
	=	37	43	43	39	47	43	42	40	51	40	45	48	46							
	-	8	13	11	4	9	5	8	4	8	8	10	7	17							
	S	47	31	35	53	35	47	42	52	33	44	35	38	20							
HELLAS	+	17	15	25	35	32	31	34	37	21	24	25	41	14							
	=	41	50	41	49	36	51	34	40	54	55	44	36	36							
	-	42	35	34	16	32	18	32	23	25	21	31	23	50							
	S	-25	-20	-9	19	13	2	14	14	-4	3	-6	18	-36							
EUR-10	+	34	38	37	46	39	42	37	46	36	45	38	44	37							
	=	43	43	44	41	41	43	47	42	45	42	47	45	46							
	-	23	19	19	13	20	15	16	12	19	13	15	11	17							
	S	11	19	18	33	19	27	21	34	17	32	23	33	20							

% 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 (%)	
	Q1 86/Q1 85	Q1 86/Q4 85
having recruited drivers ayant recruté des conducteurs die Fahrer eingestellt haben —————	+ 1	+ 3
having liquidity problems ayant des difficultés de trésorerie die Liquiditätsschwierigkeiten meldeten -----	- 12	+ 2
having made investments ayant réalisé des investissements die Investitionen tätigten —————	+ 5	+ 3

Figure 2.2

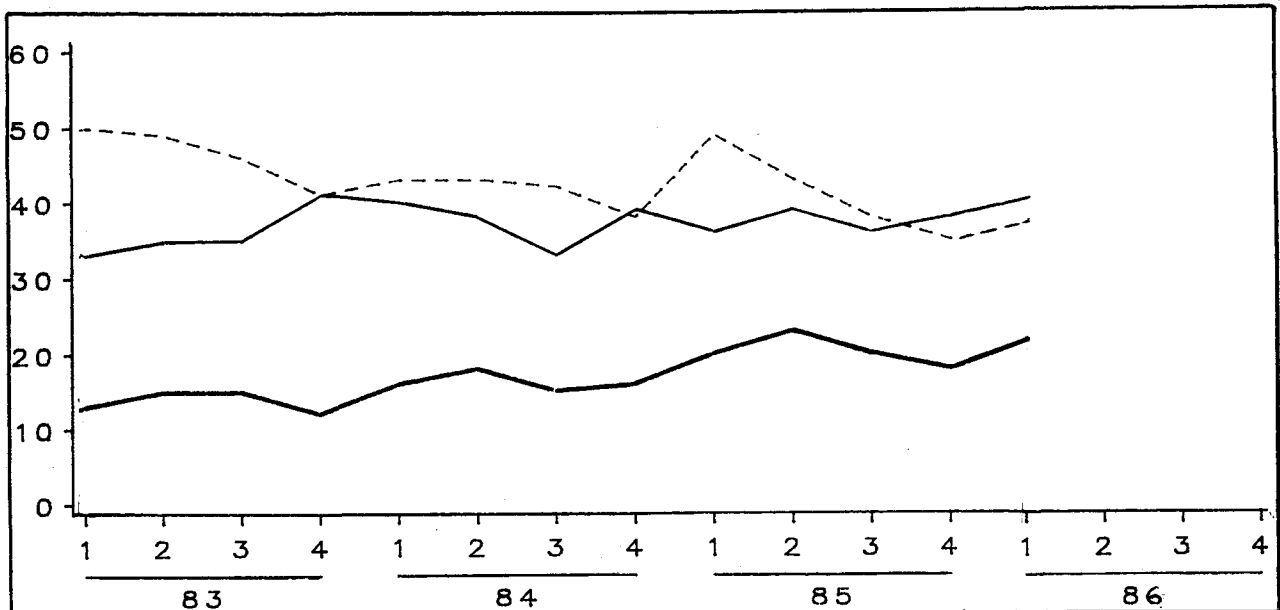
Graphique 2.2

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				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	6	5	8	5	4	8	5	5	8	7	9	8	7			
FRANCE	6	3	3	3	5	9	5	3	6	5	4	5	6			
ITALIA	17	25	19	20	15	19	17	17	16	18	22	18	21			
NEDERLAND	15	25	18	16	32	28	26	27	35	46	35	36	33			
BELGIQUE-BELGIE	18	22	21	15	23	28	21	18	29	31	27	23	26			
LUXEMBOURG	42	35	44	28	38	38	24	16	58	44	58	40	54			
UNITED KINGDOM	18	26	25	22	20	28	20	33	33	35	26	25	28			
IRELAND	21	15	27	24	26	20	43	35	38	34	35	24	45			
DANMARK	10	13	15	12	25	20	16	16	24	38	29	21	30			
HELLAS	29	28	25	19	22	22	22	20	24	14	28	22	21			
EUR-10	13	15	15	12	16	18	15	16	20	23	20	18	21			

TAB.2.6		% OF FIRMS HAVING LIQUIDITY PROBLEMS % D ENTREPRISES AYANT DES DIFFICULTES DE TRESORERIE % DER UNTERNEHMEN DIE LIQUIDITAETSSCHWIERIGKEITEN MELDEN				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	31	26	29	20	18	23	22	17	19	21	17	20	17			
FRANCE	64	65	59	59	59	57	53	50	65	61	53	49	52			
ITALIA	76	76	68	63	72	66	63	64	70	67	53	44	56			
NEDERLAND	13	6	7	3	6	3	3	2	4	6	3	3	6			
BELGIQUE-BELGIE	27	26	21	21	21	14	20	15	18	22	20	18	16			
LUXEMBOURG	27	16	19	15	23	17	43	45	42	8						
UNITED KINGDOM	49	44	42	41	46	47	33	38	33	29	28	35	33			
IRELAND	59	55	42	43	40	45	44	32	54	45	40	25	44			
DANMARK	20	19	17	6	16	8	9	6	12	6	8	7	10			
HELLAS	72	68	76	67	60	57	59	61	56	54	57	55	65			
EUR-10	50	49	46	41	43	43	42	38	49	43	38	35	37			

TAB.2.7	% OF FIRMS HAVING MADE INVESTMENTS % D ENTREPRISES AYANT REALISE DES INVESTISSEMENTS % DER UNTERNEHMEN DIE DURCHFUEHRUNG INVESTITIONEN MELDEN																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	34	44	39	52	42	42	34	40	33	38	41	41	52				
FRANCE	29	29	29	34	35	32	28	31	31	33	26	30	36				
ITALIA	18	24	25	34	24	33	23	31	25	26	35	28	27				
NEDERLAND	41	47	44	44	58	66	55	52	51	56	51	60	56				
BELGIQUE-BELGIE	42	40	42	46	41	42	36	44	47	41	41	41	42				
LUXEMBOURG	38	20	47	39	33	31	46	45	54	53	42	44	62				
UNITED KINGDOM	49	67	68	65	71	74	62	75	69	73	66	69	50				
IRELAND	31	24	44	46	55	36	49	44	53	51	37	42	46				
DANMARK	43	51	51	55	53	52	52	57	54	59	59	51	55				
HELLAS	42	34	34	37	42	22	37	36	31	26	25	38	26				
EUR-10	33	35	35	41	40	38	33	39	36	39	36	38	41				

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	119.0
F	77.8	89.8	98.2	100.0	102.6	108.5	110.0	111.3	116.1	120.1	121.7	124.2
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	117.1

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	105.2
F	70.9	89.8	98.6	100.0	102.3	111.8	106.8	106.6	111.7	118.7	119.9	114.0
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	102.1

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	127.4
F	82.2	91.1	95.7	100.0	105.4	110.0	116.4	116.8	121.1	124.3	127.5	136.5
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	119.0

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	106.0
F	73.0	86.3	94.8	100.0	108.5	113.8	121.1	123.7	128.3	132.3	134.1	133.6
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	117.0

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	93.7
F	66.5	86.2	95.1	100.0	108.2	117.2	117.6	118.5	123.5	130.6	132.1	122.6
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	102.0

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	113.5
F	77.2	87.5	92.3	100.0	111.4	115.3	128.2	129.8	133.9	136.8	140.4	146.8
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	118.9

2.3 Price Surveys-Road Q4 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 Q4 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 Q4 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	Q4	
DF	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	105.7	107.4	
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	106.1	107.2	
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	104.3	106.9	
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	105.2	107.1	
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	113.0	
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	110.7	
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	108.5	
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	109.7	
NLND	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	94.4	97.4		
BLBD	100.5	95.9	105.7	104.6	101.9	100.0	101.6	107.3	103.3	103.0	116.3	109.9	(91.7)	107.5	100.2	
BLBF	84.3	85.9	85.4	86.1	90.1	100.0	97.0	86.2	81.5	88.9	90.3	91.1	86.3	90.1	92.0	
BLBI	86.8	95.6	97.1	92.9	103.2	100.0	100.3	96.4	100.0	104.5	94.6	103.9	103.5	101.1	113.3	
BLBL	75.0	76.8	77.0	81.8	86.4	100.0	82.9	85.6	98.3	88.1	88.3	94.6	94.4	94.1	92.1	
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	107.3	
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	107.1	
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	102.2	
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	104.9	
GRGD						100.0	95.5	89.0	90.4	94.2	95.4	102.6	100.4	98.2	97.0	
GRGF						100.0	97.7	99.1	93.1	97.5	111.0	114.6	109.0	103.4	95.5	
GRGI						100.0	94.6	93.7	94.7	100.4	93.2	96.1	98.6	101.4	79.7	
GRNL						100.0	97.6	82.8	79.4	88.1	100.3	105.6	97.2	88.7	82.7	
GRBL						100.0	104.0	110.0	113.0	116.9	114.5	127.8	124.1	120.3	108.6	

DF 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		Q1	Q2	Q3	Q4			
	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2					Q3	Q4	
ECU D F I NL BL GR	94.4	95.7	96.3	98.3	99.4	100.0	102.1	102.7	103.3	103.0	103.3	104.4	104.1	105.3	107.2
	98.2	96.6	100.1	102.3	98.1	100.0	101.4	102.3	104.9	105.0	105.4	108.6	108.2	109.7	110.9
	104.8	102.4	101.4	99.1	101.5	100.0	96.3	107.0	103.5	112.8	108.5	109.1	109.9	106.8	106.4
	95.7	96.0	96.8	99.8	97.7	100.0	98.1	99.2	100.1	99.8	100.3	99.4	100.7	102.8	-
	87.9	88.0	90.7	91.4	93.9	100.0	95.5	93.3	93.5	94.2	97.7	98.5	90.1	96.2	94.9
						100.0	97.8	94.2	93.2	98.6	102.0	108.4	103.1	101.2	101.2
NC D F I NL BL GR	98.9	99.2	98.8	98.6	99.0	100.0	101.4	101.3	101.5	101.4	103.0	104.1	102.5	103.2	103.6
	90.2	93.0	96.4	97.5	97.5	100.0	101.9	103.0	105.2	105.3	105.3	108.0	107.9	109.0	108.9
	102.3	100.1	100.2	97.0	100.9	100.0	97.4	109.1	105.6	114.8	110.7	111.3	115.9	116.9	117.3
	99.3	97.9	97.2	99.0	97.8	100.0	97.6	98.6	99.1	99.0	99.2	99.4	100.1	101.4	-
	86.8	87.0	90.2	89.7	93.0	100.0	96.0	93.7	93.3	93.3	96.3	97.7	89.0	94.9	92.9
						100.0	103.4	104.6	107.4	114.5	122.1	130.3	132.7	138.1	138.1

3.1. Total activity
Q4 85

. total international traffic = 44.6 mio t.
Q4 1985/1984 = - 9%

. total national traffic = 50.2 mio t.
Q4 1985/1984 = - 1%

Activité générale
Q4 85

. trafic international total = 44.6 mio t.
Q3 1985/1984 = - 9%

. trafic national total = 50.2 mio t.
Q4 1985/1984 = - 1%

Gesamtbeschäftigung
Q4 85

. gesamt grenzüberschreitender Verkehr = 44.6 mio t.
Q4 1985/1984 = - 9%

. gesamt nationaler Verkehr = 50.2 mio t.
Q4 1985/1984 = - 1%

Table 3.1.

Transported tonnage in mio t. and tonnage evolution in % Q4 85/Q4 84, by relation

Tableau 3.1.

Tonnage transporté en mio t. et évolution en % du tonnage Q4 85/Q4 84, par relation

Tabelle 3.1.

Verkehrsaufkommen in mio t. und Entwicklung des Verkehrsaufkommens (%) nach Verkehrsbeziehungen Q4 1985/Q4 1984

To/vers/nach From/de/von	B/L	D	F	NL	Total/ Zusammen internat.
B/L mio t. Q4 85 " Q4 84 85/84 %	5.5* 6.1 -10	2.1 2.6 -18	0.7 0.9 -16	4.2* 4.0 + 4	7.0 7.5 - 6
D mio t. Q4 85 " Q4 84 85/84 %	2.2* 3.2 -32	16.2 17.5 - 8	0.7 0.9 -22	6.2* 7.7 -19	9.1 11.7 -22
F mio t. Q4 85 " Q4 84 85/84 %	0.8* 0.9 - 5	1.9 2.1 -10	8.1 8.2 - 2	0.9* 1.0 -14	3.6 4.0 -10
NL mio t. Q4 85 " Q4 84 85/84 %	6.8* 7.0 - 2	17.1 17.8 - 4	0.9 0.8 + 8	20.5 18.9 + 9	24.8 25.6 - 3
Total/Zusammen international Q4 85 Q4 84 85/84 %	9.9 11.1 -11	21.2 22.5 - 6	2.3 2.5 -10	11.3 12.7 -11	44.6 48.8 - 9

* preliminary figures

* valeurs provisoires

* provisorische Zahlen

3.2. Rhine traffic

Trafic Rhénan

Rheinschifffahrt

3.2.1. 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 % 1985 / 1984
	1983	1984	1985	
Q1	30.2	33.1	29.7	- 10.3
Q2	32.4	36.3	36.5	+ 0.6
Q3	32.1	34.8	35.9	+ 3.2
Q4	31.6	32.8	28.3	- 13.8
Total/Zusammen	126.3	137.0	130.4	- 4.8%

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 vorausge-
schätzte Verkehrsauf-
kommen (Schaubild
3.1.1 + 3.1.2)

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 - - - - -

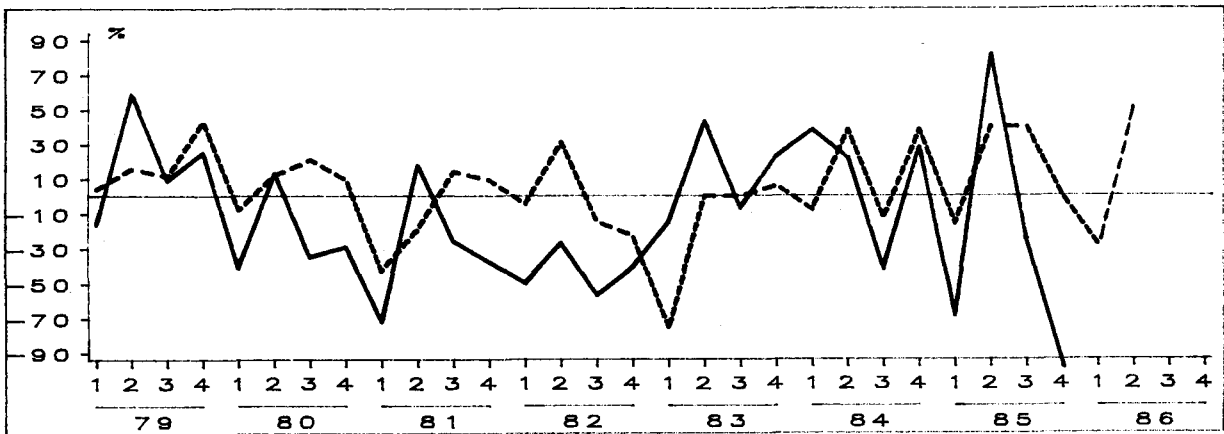


Figure 3.1.2.

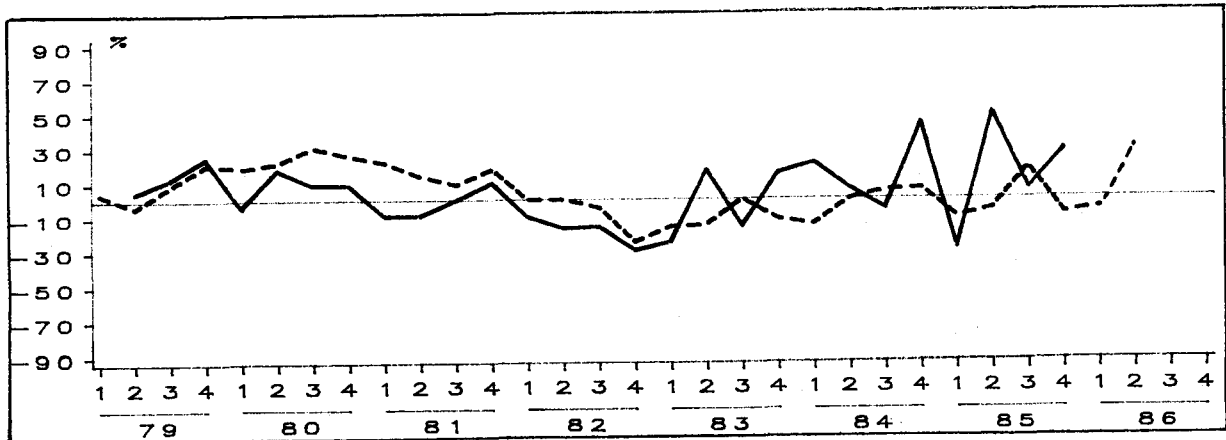
Graphique 3.1.2.

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 - - - - -



.forecast of activity
for 4 importants NST
groups

.prévisions d'activité
pour 4 groupes NST impor-
tants

.das vorausgeschätzte
Verkehrsaufkommen bei den
vier wichtigsten NST-
Gruppen

Figure 3.2 Rhine

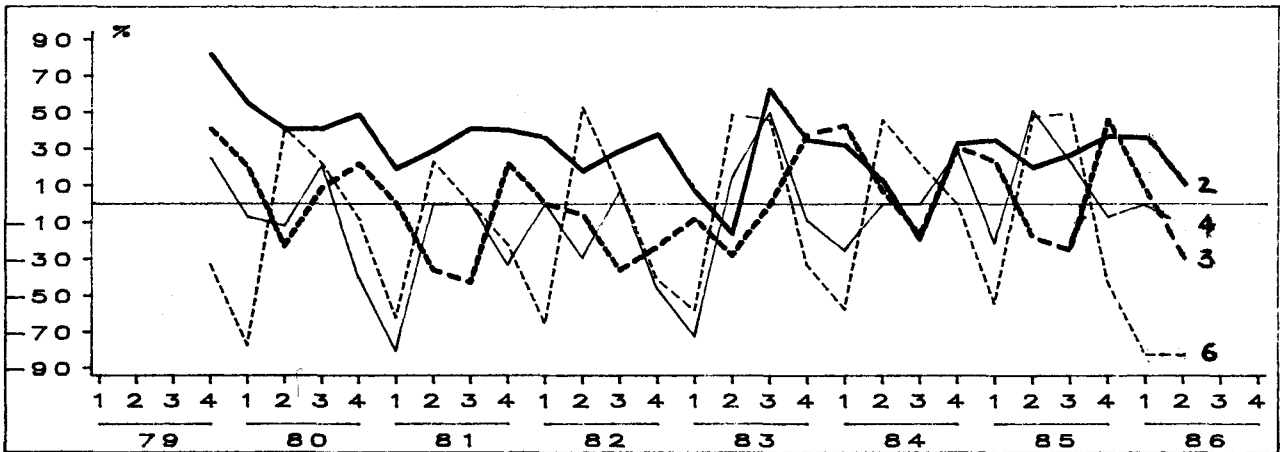
Graphique 3.2 Rhin

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

Freightrates - Rhine

Taux de fret - Rhin

Frachtraten in der Rheinschifffahrt

Figure 3.3

Graphique 3.3

Schaubild 3.3

Price indices (ECU)

Indices de prix (ECU)

Preisindizes (ECU)

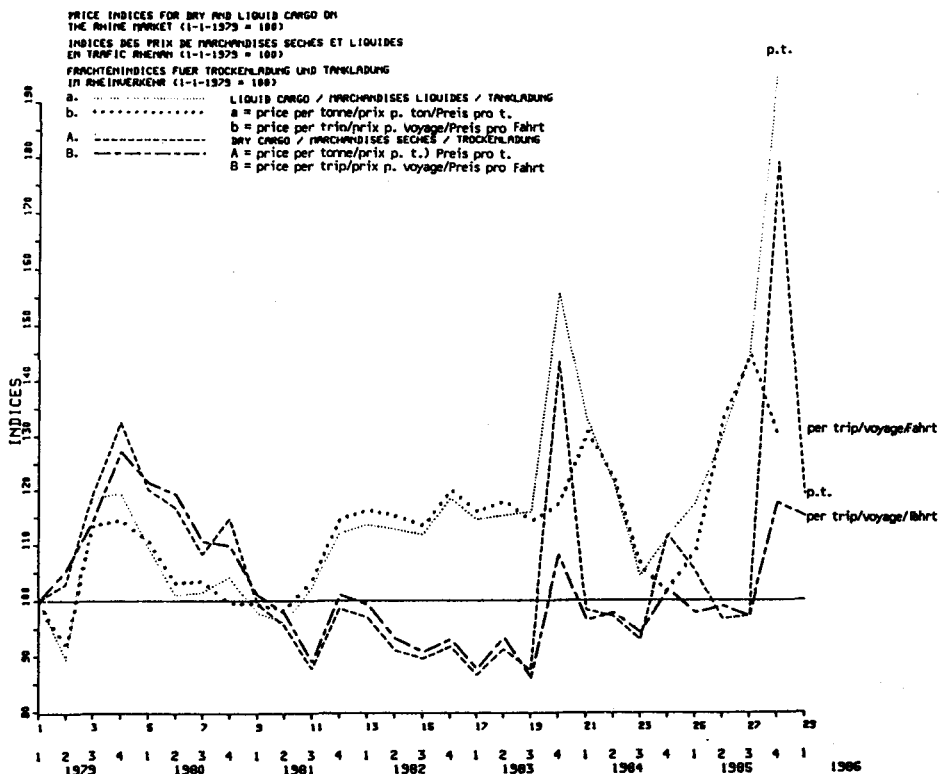


Figure 3.4

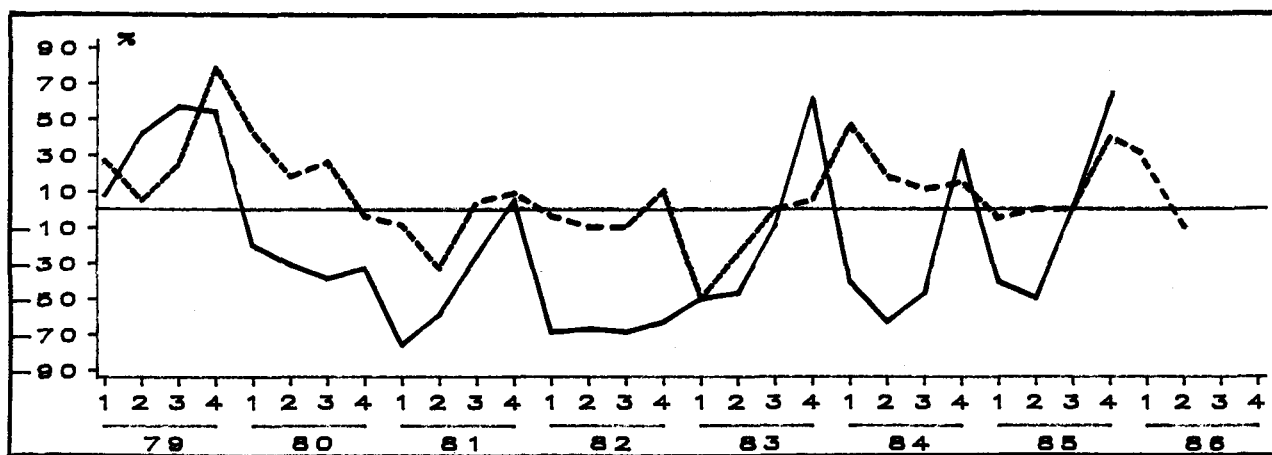
Graphique 3.4

Schaubild 3.4

Balance of opinions (%)
 on freight rates ———
 on forecast of fr. rates

Solde d'opinions (%) sur
 .taux de fret ———
 .prévisions de taux de fr.

Meinungssalden (%) für die
 .erzielten Frachtraten ———
 .erwarteten Frachtraten



3.3. Nord/South Traffic

Trafic Nord/Sud

Nord-Süd-Verkehr

3.3.1. Activity N-S (Q4 85)

Activité N-S (Q4 85)

Verkehrsaufkommen N-S (Q4 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 Q4 85 was about 1 or 2% below the level of Q4 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 Q4 85 se situait à environ 1 ou 2% au-dessous du niveau Q4 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 Q4 85 etwa 1 oder 2% unter dem im Q4 84 lag.

3.3.2 Transport Inquiry Survey (Q1 86)

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. 3.3.	1982	1983	1984	1985	1986
Q1	- 57	- 58	- 39	- 34	- 4
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 (Q1 86)

.Soldes d'opinions de la demande par relation bilatérale (Q1 86)

.Meinungssalden bei der Nachfrage nach bilateralen Verkehrsbeziehungen (Q1 86)

De From/Von	Vers/To Nach		
	B	F	NL
B	- 34	- 39	- 24
F	+ 2	-	- 8
NL	- 28	- 5	+ 13

Tab. 3.5

.Balance of opinion on demand by tonnage class (Q1 86).

.Soldes d'opinions de la demande par catégorie de tonnage (Q1 86).

.Meinungssalden bei der Nachfrage nach Tragfähigkeitsklassen (Q1 86).

Tonnage- Class(e) Tragfähig- keitsklassen	B	NL	B + NL
200- 450	- 32	- 4	- 21
451- 750	- 18	- 18	- 18
751-1150	- 57	- 8	- 19
1151-1550	- 70	+ 65	+ 28
1551 +	- 33	+ 44	+ 13

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	+ 5
	NL	- 24	+ 23	+ 12	+ 28
	B + NL	- 33	- 6	+ 2	+ 13
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 Trockenladungverkehr ohne Sand, Kies und andere Beförderungsgüter aus den Niederlanden.

Table 3.7

Quarterly average of waiting days in international N/S traffic by traffic relation

Tableau 3.7

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

Tabelle 3.7

Durchschnittliche Wartetage je Vierteljahr im grenzüberschreitenden Nord-Süd-Verkehr nach bilateralen Verkehrsbeziehungen

Traffic relation Relation bilaterale Verkehrsbeziehung	Q1	Q2	Q3	Q4	Yearly average Moyenne annuelle Jahresdurchschnitt
1) NL -- F 1982	10.1	16.6	20.0	15.0	15.4
1983	11.5	18.8	17.6	8.9	14.2
1984	14.3	20.1	16.2	11.4	19.1
1985	14.2	19.3	18.0	13.9	16.3
1986	17.1	-	-	-	-
2) NL -- B 1982	8.7	10.9	14.7	13.3	11.9
1983	12.7	13.3	12.9	8.4	11.8
1984	12.5	12.2	14.0	10.7	12.3
1985	13.5	12.9	13.6	8.7	12.2
1986	10.9	-	-	-	-
3) B --- F 1982	5.8	6.0	8.2	6.1	6.5
1983	7.5	7.7	8.4	4.7	7.1
1984	7.7	7.5	8.1	7.0	7.6
1985	10.1	7.8	9.9	7.9	8.9
1986	10.9	-	-	-	-
4) B --- NL 1982	-	-	-	9.5	-
1983	8.1	8.6	9.5	6.9	8.3
1984	8.9	8.7	8.7	8.5	8.7
1985	10.7	10.6	11.3	8.5	10.3
1986	8.8	-	-	-	-
5) F -- B+NL 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
1986	18.3	-	-	-	-

3.3.4

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

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

N-S	Q1 85	Q4 85	Q1 86
liquid cargo matières liquides Tankladung	118	134	133
sand/gravel, etc. sable/gravier, etc. Sand, Kies usw.	101	106	112
other dry cargo autres matières sèches sonstige Trockenladung	159	160	159

Figure 3.6

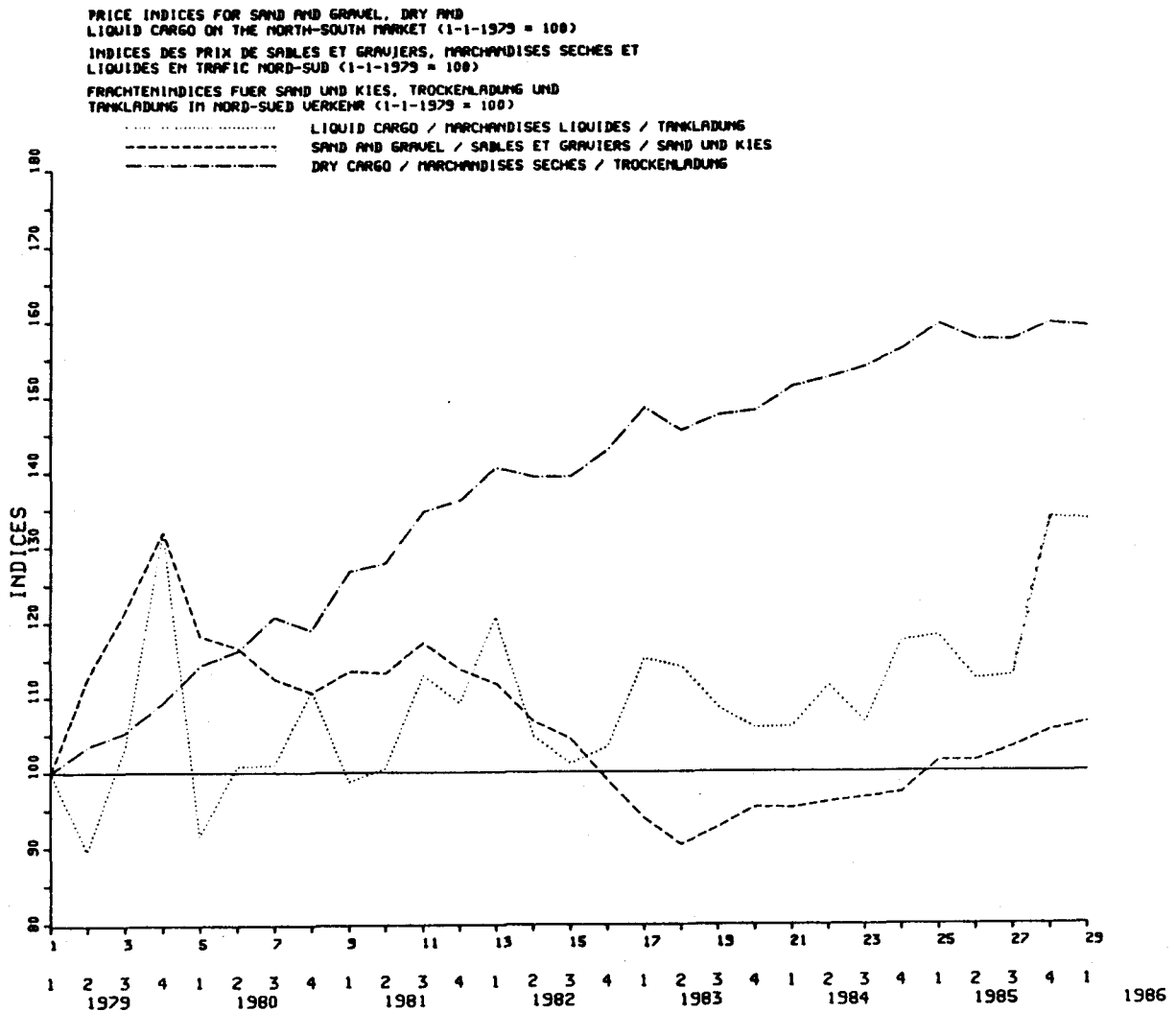
Graphique 3.6

Schaubild 3.6

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

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

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



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

N-S	Q1 85	Q4 85	Q1 86
België-Belgique (BF)	163	166	165
France (FF)	189	187	185
Nederland (HFL)	127	127	126

Figure 3.7

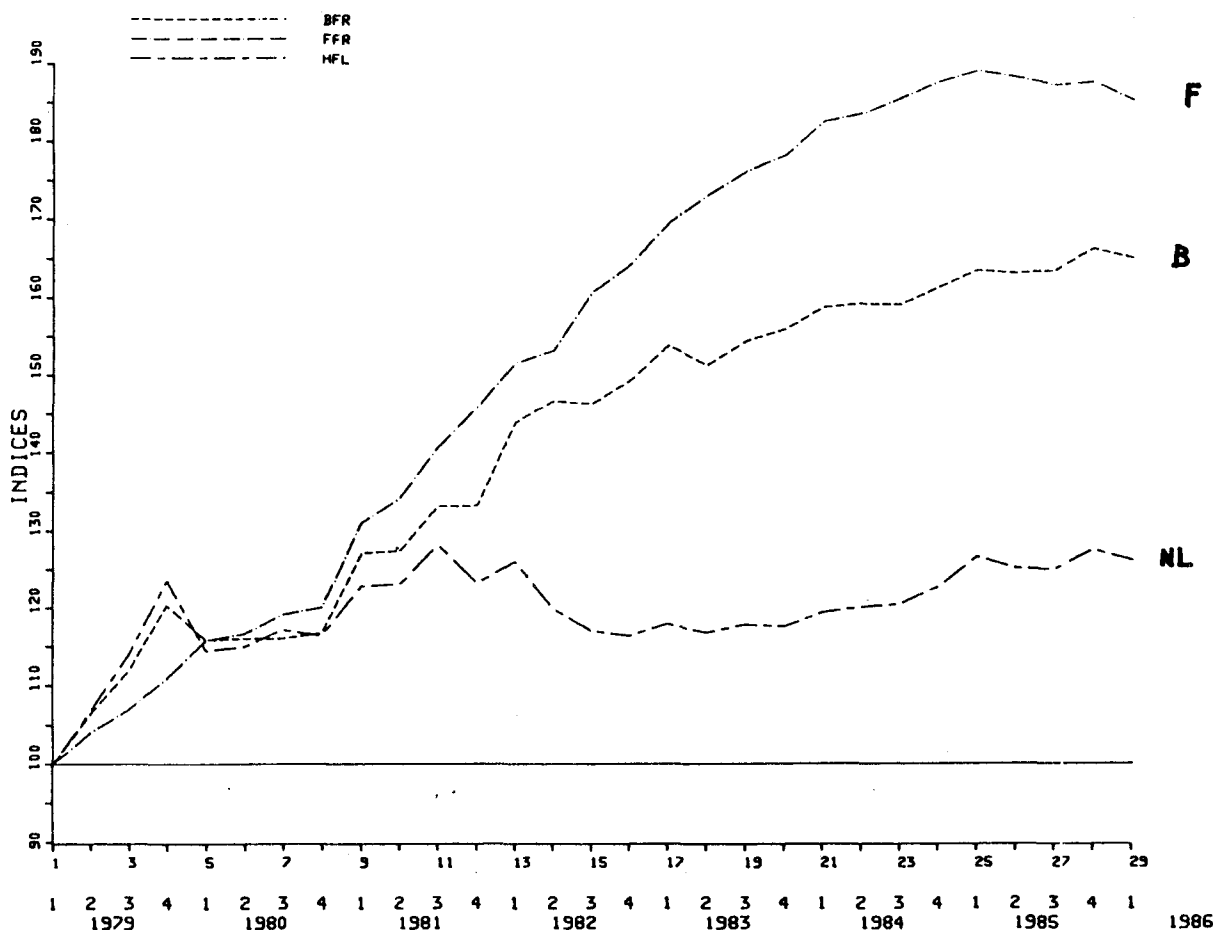
Graphique 3.7

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 Q2 86.
 .Solde d 'opinions sur les previsions de taux de fret pour Q2 86.
 .Meinungssalden bei den für Q2 86 erwarteten Frachtraten.

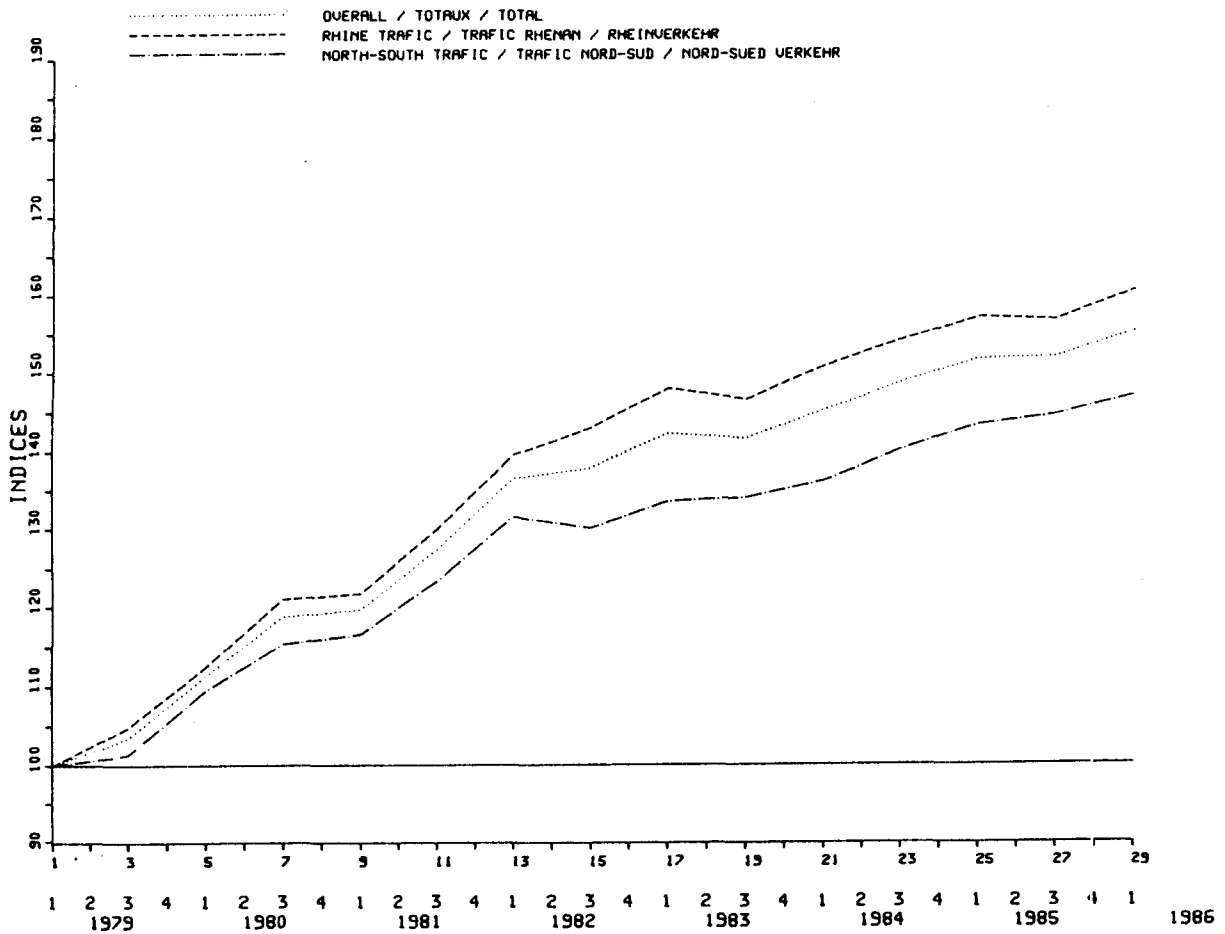
N-S	1983				1984				1985				1986	
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
B	0	- 6	- 6	+21	- 3	-11	-16	+20	+ 4	+ 8	-21	+27	+11	-10
NL	-10	-12	-13	+35	-35	+18	- 6	+29	+12	+12	+10	+40	-29	- 9
Tot./Zusammen	- 7	-10	-11	+31	-23	+ 6	-10	+25	+ 9	+11	0	+32	-16	- 9

3.4 Cost Indices Rhine + North/South	Indices de coût Rhin + Nord/Sud	Kostenindizes Rheinschiff- fahrt und Nord-Süd-Verkehr
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)	Coûts (Rhin+N.S.)	Kosten (Rhein+Nord-Süd)
Rhine costs	Coûts Rhin	Kosten Rhein
North/South costs	Coûts Nord-Sud	Kosten Nord-Süd

Figure 3.8

Grahique 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	
	1.7.85	1.1.86	1.7.85	1.1.86	1.7.85	1.1.86
Wages/salaires/ Lohnkosten	153	158	154	160	151	156
Capital/Kapital- kosten	122	122	126	126	116	115
Fuel/Kraftstoff- kosten	261	258	263	263	258	250
Others/autres/ übrige Kosten	140	145	142	148	135	139
Total/zusammen	152	155	157	160	144	147

Figure 3.9

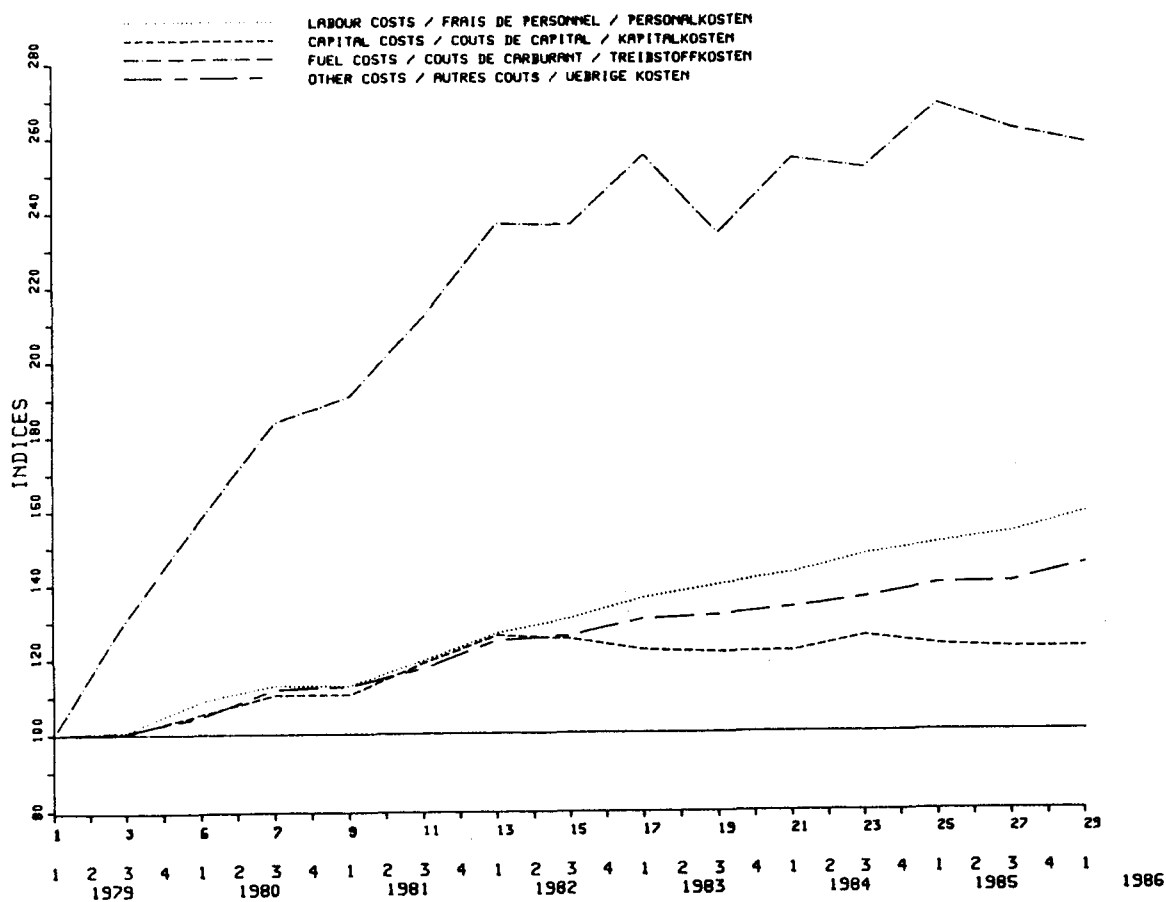
Graphique 3.9

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	
	1.7.85	1.1.86	1.7.85	1.1.86	1.7.85	1.1.86	1.7.85	1.1.86
Wages/salaires/ Lohnkosten	158	163	142	147	152	158	151	157
Capital/Kapital- kosten	111	111	21	119	123	123	143	143
Fuel/Kraftstoff- kosten	263	253	253	246	261	259	263	264
Others/autres/ sonstige	136	140	134	138	140	145	148	154
Total/zusammen	148	151	139	142	150	153	180	183

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)	
	1.7.85	1.1.86	1.7.85	1.1.86	1.7.85	1.1.86	1.7.85	1.1.86
Rh. + N-S	152	150	141	140	191	190	146	144
Rhin(e) Rhein	153	150	141	140	182	182	150	148
N-S	152	150	-	-	196	196	138	137

- 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

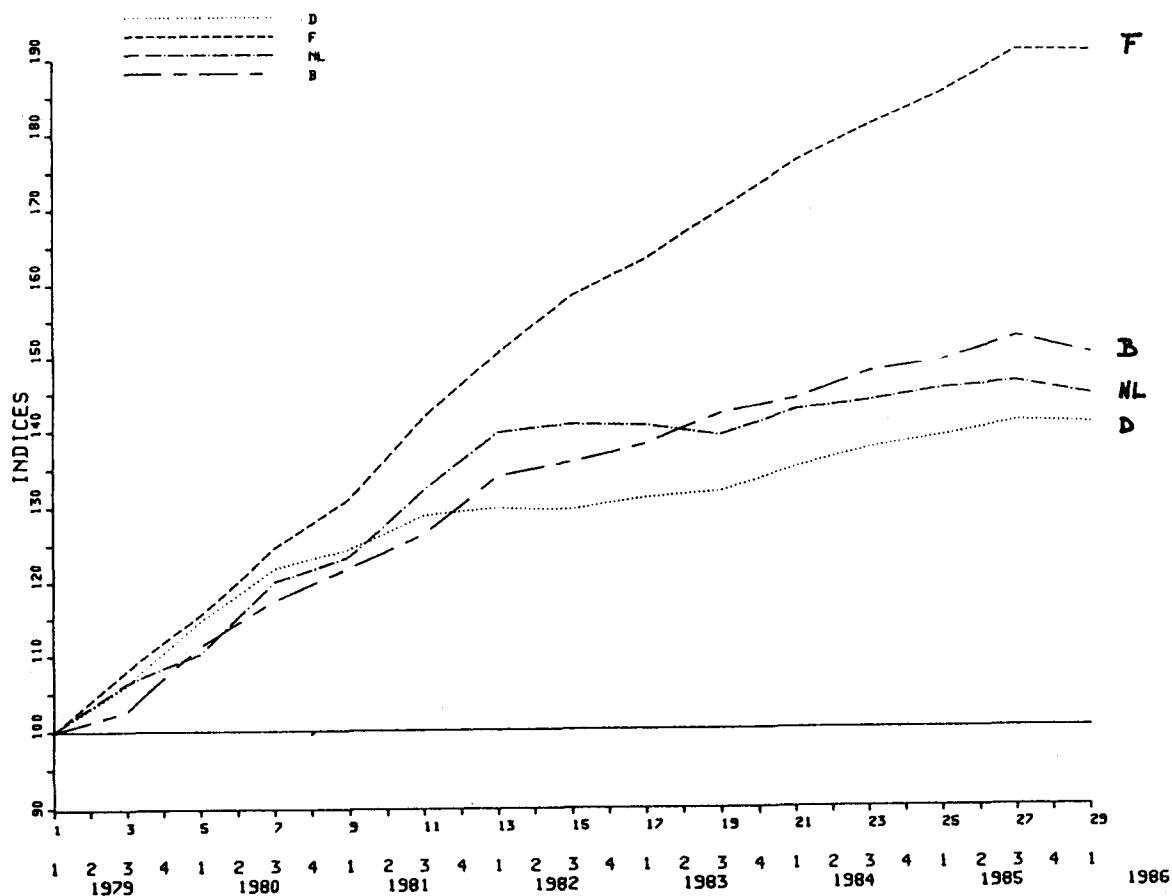
Graphique 3.10

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

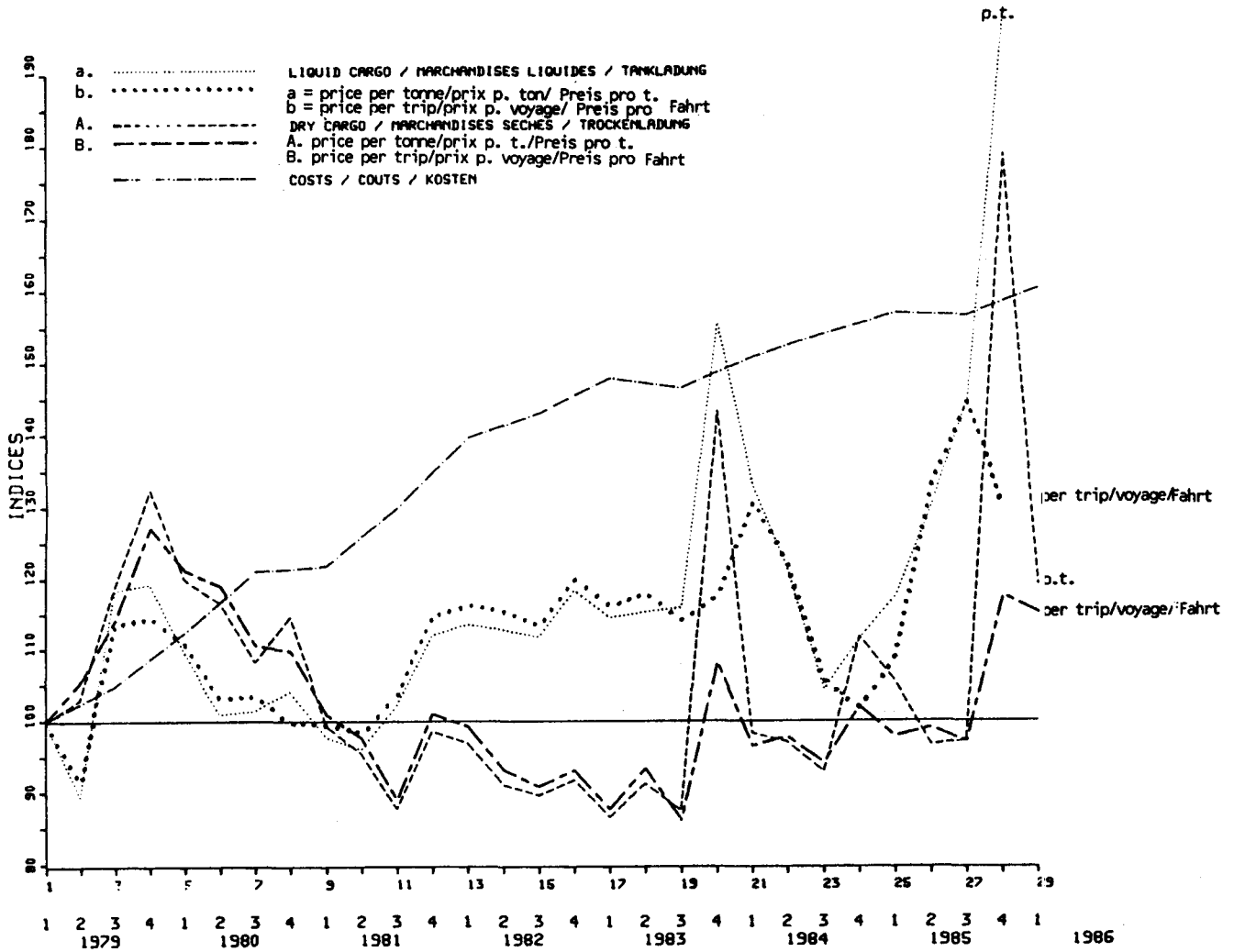
Graphique 3.11

Schaubild 3.11

Rhine market
(1.1.1979=100)

Trafic rhénan
(1.1.1979=100)

Rheinverkehr
(1.1.1979=100)



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 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 %.

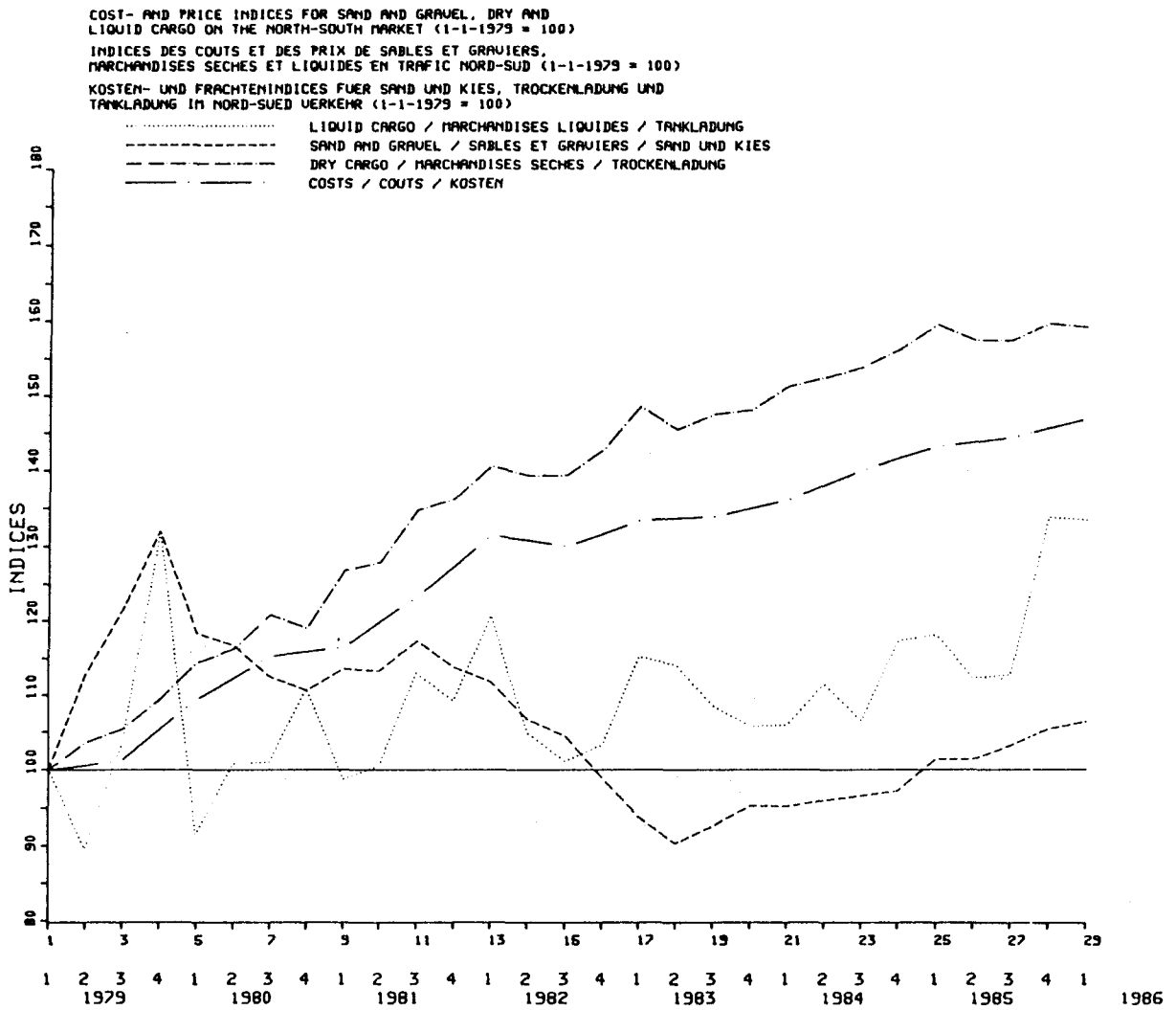
Remarque : Pendant Q4 85, le niveau des eaux rhénanes est resté très bas, obligeant les bateaux à transporter de faibles charges. Dans ces circonstances, les bateliers reçoivent une "indemnité pour basses eaux" par tonne transportée (demi-charge → double prix à la tonne). C'est ainsi que les prix payés à la tonne pour le transport de matières sèches ont grimpés de 80% alors que les revenus par voyage n'ont augmenté effectivement que de 20%.

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 = 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) effectiv nur etwa 20 % gestiegen.

North-South market
(1.1.1979=100)

Trafic Nord-Sud
(1.1.1979=100)

Nord-Süd-Verkehr
(1.1.1979=100)



SECTION - CHAPITRE - TEIL 4



Table 4.1

EUR-10 tonnage evolution
(in %) Q4 85/Q4 84
by transport relation
(1)

Tableau 4.1

Evolution des tonnages
EUR-10 (en %) Q4 85/Q4 84
par relation de transport
(1)

Tabelle 4.1

Entwicklung des EUR-10-
Verkehrsaufkommens (%)
Q4 85/Q4 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	- 3	+11	-17	- 3	-15	0	+34	-29	0
F	-12	x	- 9	- 2	+12	0	0	+20	-42	- 2.1
I	+19	- 4	x	+10	- 3	-37	0	+57	-65	+ 1.7
NL	+48	+ 1	+19	x	+14	+22	0	+30	-18	+32.4
B+L	+15	+ 9	+11	+ 3	x	-48	0	+70	+79	+ 9.4
UK	-32	+ 25	-40	- 5	+28	x	N	-100	N	-20.5
IRL	0	0	0	0	0	0	x	0	0	0
DK	+26	+32	+27	-80	+15	+ 67	0	x	-33	+20.5
GR	-48	-15	-45	+52	+287	N	N	0	x	-38.1
EUR 10	+ 1	+2.0	+0.2	-5.2	+5.5	-25.4	0	+35.7	-27.3	+ 4.6

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.
First estimates.

Tableau 4.2

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

Tabelle 4.2

Entwicklung des EUR-10-Verkehrsaufkommens (%).
Erste Berechnungen.

	$\frac{1985}{1984}$	$\frac{1985}{1984}$	$\frac{1985}{1984}$
	Inward traffic evolution Evolution du trafic entrant Entwicklung des eingehenden Verkehrs (%) $\frac{1985}{1984}$	Outward traffic evolution Evolution du trafic sortant Entwicklung des ausgehenden Verkehrs (%) $\frac{1985}{1984}$	In+outward traffic Evolution du trafic total Entwicklung des ein- und ausgehenden Verkehrs (%) $\frac{1985}{1984}$
D	+ 8	+ 3	+ 4.7
F	- 3	- 5	- 4.3
I	- 1	- 2	- 1.3
NL	0	+ 15	+ 7.9
B+L	+ 2	+ 1	+ 1.5
UK	- 10	0	- 6.8
IRL	-	-	-
DK	+ 30	+ 28	+29.2
GR	+ 3	+ 8	+ 4.3
EUR 10	+ 1.1	+ 1.1	+ 1.1

Table 4.3

EUR-10 National
rail traffics

Tableau 4.3

Activité EUR-10
trafics 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	63 112 - 0.7	238.935 + 0.4	'000 TON %
F	29 559 - 6.9	30 142 + 2.8	26 052 - 3.0	28 539 - 7.1	114.292 - 3.6	'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	8 629 - 9.0	34 426 - 0.4	'000 TON %
L	488 - 40.3	657 - 30.0	781 - 0.5	614 - 19.9	2 539 - 23.3	'000 TON %
UK	17 777 - 42.7	34 510 + 89.7	33 427 +127.8	35 098 +552.5	120 812 + 74.6	'000 TON %
IRL	835 - 2.2				835 - 2.2	'000 TON %
DK	624 - 2.2	536 - 3.8	519 + 0.2	633 - 4.7	2 312 - 2.7	'000 TON %
GR	177 - 43.6	141 - 47.8	431 + 3.9		749 - 25.0	'000 TON %
Total/ Insgesamt	121 066 - 12.7	139 739 + 15.0	132 663 + 17.2	136 625 + 23.7	530 092 + 9.6	'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 Tariff indices für den Eisenbahnverkehr

4.2.1 Erfassungsbereich

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

Währung = UIC (Internationale Rechnungseinheit).

4.2.2

Tariff development by relation
(full wagon loads)

Evolution des tarifs par relation
(Wagons complets)

Tarifentwicklung nach Verkehrsbeziehungen
(Wagenladungen)

A) SNCF's elaboration

Calculs de la SNCF

Aufstellung der SNCF

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.85	30.6.85	30.9.85	31.12.85	31.3.86
F-B	100.0	134.13	136.26	138.87	143.39	143.79
F-NL	100.0	127.51	127.51	131.17	133.13	133.13
F-D	100.0	123.67	123.67	127.61	129.96	131.99
F-I	100.0	147.00	147.00	151.27	155.12	-

B) DB's Elaboration

Calculs de la DB

Aufstellung der DB

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.85	30.6.85	30.9.85	31.12.85	31.3.86
D-F	100.0	124.09	124.09	126.47	126.47	
D-B	100.0	123.48	125.03	125.07	125.07	
D-NL	100.0	115.40	115.40	115.40	115.40	
D-I	100.0	120.04	120.38	121.41	125.39	

C) SNCB's Elaboration

Calculs de la SNCB

Aufstellung der SNCB

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.85	30.6.85	30.9.85	31.12.85	31.3.86
B-F	100.0	133.87	135.26	138.32	142.36	
B-NL	100.0	126.92	126.92	129.90	129.90	
B-D	100.0	124.19	124.44	124.58		
B-I	100.0	135.97	139.79	141.70	144.84	

D) NS's Elaboration

Calculs des NS

Aufstellung der NS

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.85	30.6.85	30.9.85	31.12.85	31.3.86
NL-B	100.0	129.22	133.37	135.93	135.93	
NL-D	100.0	114.59				
NL-F	100.0	116.69	116.69	117.09	121.21	
NL-I	100.0	123.61	123.92	124.91	128.22	

E) FS's Elaboration

Calculs des FS

Aufstellung der FS

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.85	30.6.85	30.9.85	31.12.85	31.3.86
I - F	100.0	143.56	143.56	147.42	151.03	
I - NL	100.0	134.14	134.32	136.29	141.07	
I - B	100.0	144.71	144.78	146.74	146.74	
I - D	100.0	121.05	116.93	112.13	116.04	

SECTION - CHAPITRE - TEIL 5

COMBINED TRANSPORT - TRANSPORT COMBINE - KOMBINIERTER VERKEHR

5.1 Container traffic Trafic conteneurisé Containerverkehr

5.1.1. Q4 85

Q4 85

Q4 85

INTERCONTAINER
elaboration

Statistiques
INTERCONTAINER

Aufstellung von
INTERCONTAINER

Tab. 5.1.1	Ports traffic Trafic-ports Hafenverkehr	Continental traffic Trafic continental Kontinentalverkehr	Total traffic Trafic total Zusammen
Number of units Nombre d'unités Q4 85 Ladeeinheiten TEU (1000)	123.5	94.9	234.3
Evolution Entwicklung % $\frac{Q4\ 85}{Q4\ 84}$	- 3%	+ 23%	+ 6%
Evolution Entwicklung % $\frac{Q4\ 85}{Q3\ 85}$	- 1%	+ 23%	+ 8%

5.1.2. Q1 86

Q1 86

Q1 86

INTERCONTAINER
elaborationStatistiques
INTERCONTAINERAufstellung von
INTERCONTAINER

Tab. 5.1.2	Ports traffic Trafic-ports Hafenverkehr	Continental traffic Trafic continental Kontinentalverkehr	Total traffic Trafic total Zusammen
Number of units Nombre d'unités Q1 86 Ladeeinheiten TEU (1000)	115.8	103.9	224.7
Evolution Entwicklung $\frac{\% \text{ Q1 86}}{\text{Q1 85}}$	- 13%	+ 13%	- 2%
Evolution Entwicklung $\frac{\% \text{ Q1 86}}{\text{Q4 85}}$	- 6%	- 6%	- 6%

5.2 Piggy-back - Ferroutage - Huckepack Q4 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 Q4 85	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q4\ 85}{Q4\ 84}$	$\frac{Q4\ 85}{Q3\ 85}$
D Kombiverkehr	21 204	+ 19	
F Novatrans	2 859	+ 6	
I Novatrans (except to D) (sauf vers D) (ohne nach D)	6 230	+ 17	
I Ferpac (to D) (vers D) (nach D)	2 713	+ 7	
I Cemac	537		
NL Trailstar	1 445	- 10	
B TRW	4 038	+ 9	
UK Novatrans	2 063	+ 51	
Total - zusammen	41 089	+ 17	

Tab. 5.3 Important Intra-EUR 10 relations (over 1000 units in Q4 85)
 Relations intra-EUR 10 importantes (plus de 1000 unités au Q4 85)
 Wichtige Verkehrsverbindungen innerhalb EUR-10 (mehr als 1000 Lade-
 einheiten in Q4 85)

Relation Verbindung	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q4\ 85}{Q4\ 84}$	$\frac{Q4\ 85}{Q3\ 85}$
D ——— I	9 229	+ 7	
I ——— D	9 082	+ 15	
B ——— I	2 782	- 1	
I ——— B	2 959	+ 75	
UK ——— I	1 931	+ 45	
I ——— UK	2 076	- 14	
F ——— I	1 452	+ 1	
I ——— F	1 445	+ 16	
NL ——— I	1 088	+ 8	

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)

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 5.00 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