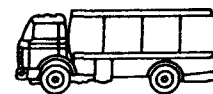
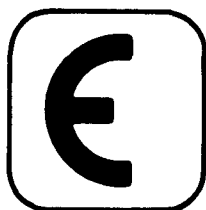


EUROPA TRANSPORT



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

MARKTENTWICKLUNG MARKET DEVELOPMENTS EVOLUTIONS DU MARCHÉ



22

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 Dezember 1986 abgeschlossen
Manuscript finished in December 1986
Manuscrit terminé en décembre 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-86-022-3A-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 of the "Market Developments" reports, they are now presented in a standard lay out.

The results are mainly in tabular and graphic form and the report is written tri-lingually. A general assessment has been included in the first part of the report, outlining the main trends in the period under review. This approach should ensure that the report will be more quickly available to an overwhelming majority of Community readers.

Traffics with SPAIN and FORTUGAL are now included. Time series have been adapted from EUR-10 to EUR-12 starting from first quarter 1983

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

PRESENTATION DU RAPPORT

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

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

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

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

La série Europa Transport est complétée par:

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

Les statistiques de transport, incluant l'ESPAGNE et le PORTUGAL sont publiées à partir du rapport trimestriel n° 21 qui analyse les résultats du premier trimestre de 1986. Les séries statistiques ont ainsi été revues et étendues à EUR-12 à partir du 1er trimestre 1983.

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 Marktbeobachtungsberichte werden jetzt in einheitlicher Aufmachung vorgelegt, damit sie schneller erscheinen können.

Die Ergebnisse selbst werden überwiegend in Form von Tabellen und Schaubildern dargestellt und in drei Sprachen erläutert. In dem ersten Teil des Berichts wurde eine allgemeine Beurteilung der wichtigsten Tendenzen während des Berichtszeitraums aufgenommen. Diese Konzeption soll dafür sorgen, daß der Bericht der überwiegenden Mehrheit der EG-Leser schneller vorliegt.

Der Verkehr mit Spanien und Portugal wird von Bericht Nr. 21 an einbezogen. Die Zeitreihen wurden ab dem 1. Quartal 1983 von EUR-10 auf EUR-12 umgestellt.

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

SUMMARY - RESUME - ZUSAMMENFASSUNG

ITEM	RUBRIQUE	GEGENSTAND	EVOLUTION ENTWICKLUNG	REFERENCE VERWEIS	PAGE SEITE
3 MODES 3 ZWEIGE	Total tonnage international	Gesamttonnage international	+ 4.0% Q2 86/Q2 85	tab. 1.1	11
	EUR-12 tonnage Modal share	EUR-12 Tonnage Marktanteil	+ 7.6% Q2 86/Q2 85	tab. 1.1	11
	EUR-12 matrix	EUR-12 Matrix	+ 1.5% Q2 86/Q2 85	tab. 1.1	11
	COST indices	Kostenerhebung	1.7.86	tab. 2.1	16
	PRICE indices	Preiserhebung	Q2 86		24 30
	EUR-5 tonnage Modal share	EUR-5 Tonnage Marktanteil	+4.4 % Q2 86/Q2 85	tab. 1.1	11
	EUR-5 matrix	EUR-5 Matrix	-0.1 % Q2 86/Q2 85	tab. 1.1	11
	PRICE indices	Preiserhebung	Q2 86/Q2 85	tab. 3.1	37
	COST indices	Kostenerhebung			
	EUR-12 tonnage Modal share	EUR-12 Tonnage Marktanteil	- 8.3% Q2 86/Q2 85	tab. 1.1	11
	EUR-12 matrix	EUR-12 Matrix	- 1.6% Q2 86/Q2 85	tab. 1.1	11
	Tariff indices	Tarifindizes	Q2 86/Q2 85 31.09.86	tab. 4.1	60 61
Combined Combiné Kombi- niert	Container traffic	Containerverkehr	- 1.5% Q3 86/Q3 85	tab. 5.1	65
	Piggy-back traffic	Huckepackverkehr	+ 23 % Q2 86/Q2 85	tab. 5.2	66

GENERAL ASSESSMENT

(Comments refer to Q2 86 and comparisons to Q2 85 unless otherwise stated).

3 Modes

Total international EUR-12 tonnage for all 3 modes reached its highest ever level with more than 126 m. tonnes, 4% up on the previous year.

Road, with an increase of nearly 8%, pushed up its market share by 1.5 %, while the market share for rail dropped 1.6%; Inland Waterways was able to maintain its Q2 85 share.

Road

Tonnage carried (57.6 m.t.) is the highest ever recorded. The increase on Q2 85 (+7.6%) was spectacular, and could be seen on virtually all relations (except D → B/L among the important relations, down 6%, see table 2.1).

Traffic with Spain and Portugal continues to enjoy an above average rate of growth.

Inland Waterways

Like road, this mode has also had its best ever result in absolute tonnage carried (53.1 m.t.), and this after two very disappointing quarters. The 4% increase in tonnage on Q2 85 has allowed Inland Waterways to retain its market share at the level of the previous year despite the exceptional performance of Road and to the detriment of Rail.

Rail

EUR-12 tonnage dropped 8%, continuing the downward tendency seen since end 1984. Only the severe winters, which have particularly hit Inland Waterways, gave some relief to Rail, the market share of which is the weakest ever recorded. Among the important relations, the only positive figures were for traffic out of Italy and Belgium/Luxembourg and in to Germany.

Combined Transport

Container Traffic

In Q3 86 total traffic was down on Q3 85 (-1.5%). This drop was felt more for port traffic (-2.7%) than continental traffic (-0.8%).

Piggy-Back

Total units dispatched in Q2 86 was 23% up on Q2 85. Best results were Kombiverkehr (D) 24862 units (+28%) and Transnova (E) up 118%.

SYNTHESE DU RAPPORT

Les commentaires portent principalement sur le second trimestre de 1986 (Q2 86) et les comparaisons sont faites par rapport à Q2 85, sauf avis contraire.

3 Modes

Le tonnage international EUR-12 transporté par les 3 modes a atteint son plus haut niveau avec plus de 126 millions de tonnes, soit une progression de +4% par rapport à l'année précédente. La route a augmenté sa part de marché (+1.5%) grâce à une progression du tonnage de près de 8% alors que le rail perdait -1.6% de part de marché; les voies navigables sont parvenues à maintenir leur niveau de Q285.

Route

Le tonnage transporté (57.6 mio t.) est le plus élevé qui ait jamais été enregistré. L'augmentation par rapport à Q285 été spectaculaire (+7.6%) et a pu être observée sur quasiment toutes les relations (sauf D → B/L a enregistré un recul de -6% parmi les relations de tonnage importantes) cf. tableau 2.1.

Le trafic avec l'Espagne et le Portugal continue à s'accroître plus que la moyenne.

Voies navigables

Tout comme la route, les voies navigables ont enregistré leur meilleur résultat en tonnage absolu transporté (53.1 mio t.), et ceci après 2 trimestres très décevants. L'accroissement de 4% de son tonnage par rapport à Q285 permet à la voie navigable de maintenir sa part de marché au niveau de l'année précédente malgré la performance exceptionnelle de la route et au détriment du rail.

Rail

Le tonnage international EUR-12 transporté a chuté de -8%, ce qui confirme la tendance à la baisse observée depuis fin 1984.

Seuls des hivers rigoureux frappant plus particulièrement les voies navigables ont donné un sursis au transport par rail dont la part de marché (12.4%) est la plus faible que l'on ait enregistré.

Sur les relations de trafic important, les seules évolutions positives ont été enregistrées pour le trafic sortant d'Italie et de Belux et pour le trafic entrant en RFA.

Transports Combinés

Trafic conteneurisé

Pendant le troisième trimestre 1986, le trafic total a diminué de -1.5% par rapport à 1985. Cette diminution a été plus sensible pour le trafic portuaire (-2.7%) que pour le trafic continental (-0.8%).

Ferroutage

Le nombre total d'unités expédiées pendant Q286 s'est accru de 23% par rapport à Q285. Les augmentations les plus sensibles sont celles enregistrées par Kombiverkehr (RFA) avec 24862 unités soit une hausse de 28% et celles enregistrées par Transnova (Espagne) avec +118%.

ZUSAMMENFASSUNG DES BERICHTS

Soweit nicht anders angegeben, beziehen sich die Bemerkungen vor allem auf das zweite Quartal 1986 (Q2/86); Bezugszeitraum ist das Q2/85.

Drei Verkehrsträger

Das Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr aller drei Verkehrsträger in der Zwölfergemeinschaft hat mit mehr als 126 Mio t, d.h. einem Zuwachs von 4 % gegenüber dem Vorjahr, seinen höchsten Stand erreicht.

Der Marktanteil des Straßenverkehrs ist aufgrund eines 8 %igen Aufkommenszuwachses um 1,5 % angestiegen; dem gegenüber büßte der Schienenverkehr 1,6 % seines Marktanteils ein, während sich die Zahlen beim Binnenschiffsverkehr gegenüber dem Q2/85 nicht veränderten.

Straßenverkehr

Mit einer Beförderungsleistung von 57,6 Mio t erreicht der Straßenverkehr das höchste je verzeichnete Aufkommen. Die Steigerung gegenüber dem Q2/85 war mit 7,6 % spektakulär und betraf fast alle Verbindungen (außer D --> B/L, wo ein Rückgang von 6 % bei den wichtigsten Verbindungen zu verzeichnen war). Vgl. Tabelle 2.1.

Der Verkehr mit Spanien und Portugal nimmt weiterhin überdurchschnittlich zu.

Binnenschiffsverkehr

Der Binnenschiffsverkehr erzielte, ebenso wie der Straßenverkehr, mit einer beförderten Gütermenge von 53,1 Mio t sein absolut bestes Ergebnis, und dies trotz zwei sehr enttäuschender Quartale. Dank des gegenüber dem Q2/85 um 4 % höheren Aufkommens ist der Marktanteil des Binnenschiffsverkehrs trotz des außergewöhnlich guten Abschneidens des Straßenverkehrs der gleiche wie im Vorjahr, was zu Lasten des Schienenverkehrs geht.

Eisenbahnverkehr

Das Aufkommen im grenzüberschreitenden EUR-12 Verkehr ist um 8 % gesunken, womit sich die seit Ende 1984 zu beobachtende Tendenz bestätigt. Ein leichter Auftrieb war dem Schienenverkehr, dessen Marktanteil mit 12,4 % so niedrig wie noch nie lag, lediglich durch die strengen Winter vergönnt, die in erster Linie den Schiffsverkehr trafen. Positive Entwicklungen auf den wichtigen Verbindungen wurden nur für den Verkehr aus Italien und Benelux sowie für den Verkehr in die Bundesrepublik Deutschland gemeldet.

Kombinierter Verkehr

Containerverkehr

Im dritten Quartal 1986 ist das Gesamtaufkommen gegenüber 1985 um 1,5 % zurückgegangen. Beim Seeverkehr war dieser Rückgang mit 2,7 % deutlicher spürbar als beim Binnenverkehr (- 0,8 %).

Huckepackverkehr

Die Anzahl der im Q2/86 insgesamt beförderten Einheiten ist gegenüber dem Q2/85 um 23 % gestiegen. Besonders ausgeprägt war der Anstieg bei Kombiverkehr (Bundesrepublik Deutschland) mit 24.862 Einheiten (+ 28 %) und der bei Transnova (Spanien) mit + 118 %.

SECTION - CHAPITRE - TEIL 1

Q2 86

All 3 modes

3 modes confondus

Alle 3 Verkehrszweige

Table 1.1

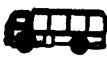


International EUR-12
traffic activity in the
second quarter of 1986

Tableau 1.1

Activité du transport
international EUR-12,
deuxième trimestre 1986

Tabelle 1.1

Beschäftigung im grenzüber-
schreitenden EUR-12-Verkehr
im zweites Quartal 1986

Activity Activité Q2 86 Beschäftigung				Total Total Insgesamt
Tonnage moved Tonnage transporté Beförderungsleistung Mio ton. (1)	57.6	15.7	53.1	126.3
Tonnage evolution Evolution du tonnage Verkehrsentwicklung Q2 86/85 (2)	+ 7.6 %	- 8.3 %	+ 4.4 %	+ 4.0 %
Modal split Répartition modale Verkehrsanteil nach Verkehrszweigen Q2 86	45.6 %	12.4 %	42.0 %	100.0 %
Modal split evolution Evolution part modale Entwicklung der Verkehrsanteile Q2 86/85	+ 1.5 %	- 1.6 %	- 0.1 %	—

(1) Total international intra EUR-12 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-12, à l'exception des relations B-L et L-B. Gesamter innergemeinschaftlicher EUR-12-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.

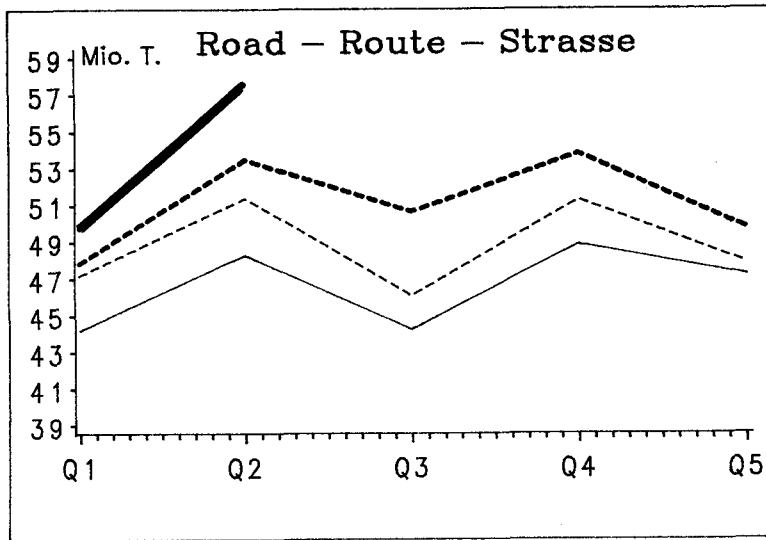


Fig. 1.1

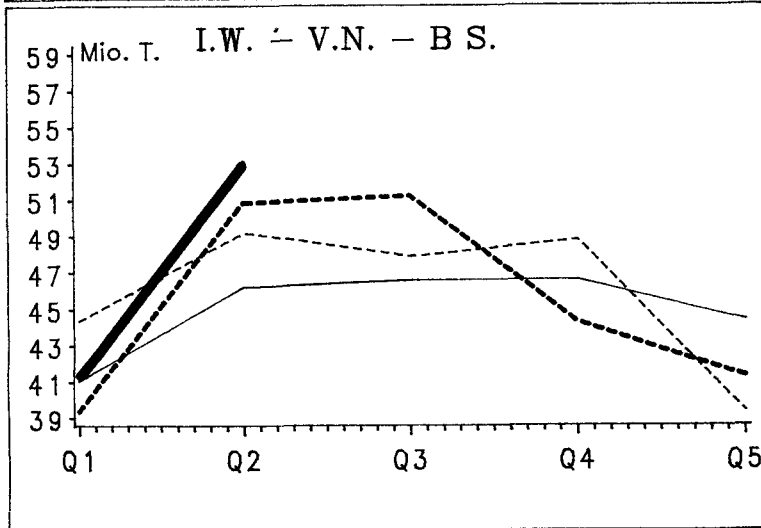
Graphic representation of the evolution of EUR-12 quarterly tonnages by mode of transport.

Graph. 1.1

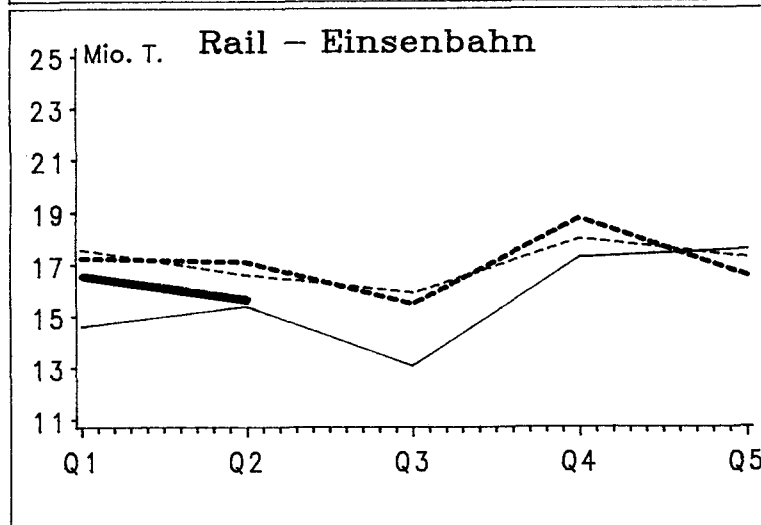
Représentation graphique de l'évolution des tonnages EUR-12 trimestriels par mode de transport.

Schaubild 1.1

Graphische Darstellung der Entwicklung des vierteljährlichen EUR-12-Verkehrsaufkommens nach Verkehrszweigen.



1986 =
 1985 =
 1984 =
 1983 =



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

Table 1.2

Traffic evolution by mode (in percentage)

Tableau 1.2

Evolution du trafic par mode (en pourcentage)

Tabelle 1.2

Verkehrsentwicklung nach Verkehrszweigen (%)




	$\frac{Q2\ 85}{Q2\ 84}$	$\frac{Q3\ 85}{Q3\ 84}$	$\frac{Q4\ 85}{Q4\ 84}$	$\frac{Q1\ 86}{Q1\ 85}$	$\frac{Q2\ 86}{Q2\ 85}$
	+ 4.1	+ 9.9	+ 4.9	+ 4.0	+ 7.6
	+ 3.0	- 2.7	+ 4.4	- 4.0	- 8.3
	+ 3.4	+ 7.1	- 9.3	+ 4.8	+ 4.4
All modes 3 modes Zusammen	+ 3.7	+ 6.8	- 1.0	+ 3.0	+ 4.0

Figure 1.2

Graphic representation of growth rates by mode

Road ———
Rail - - - -
I.W. - - - -

Graphique 1.2

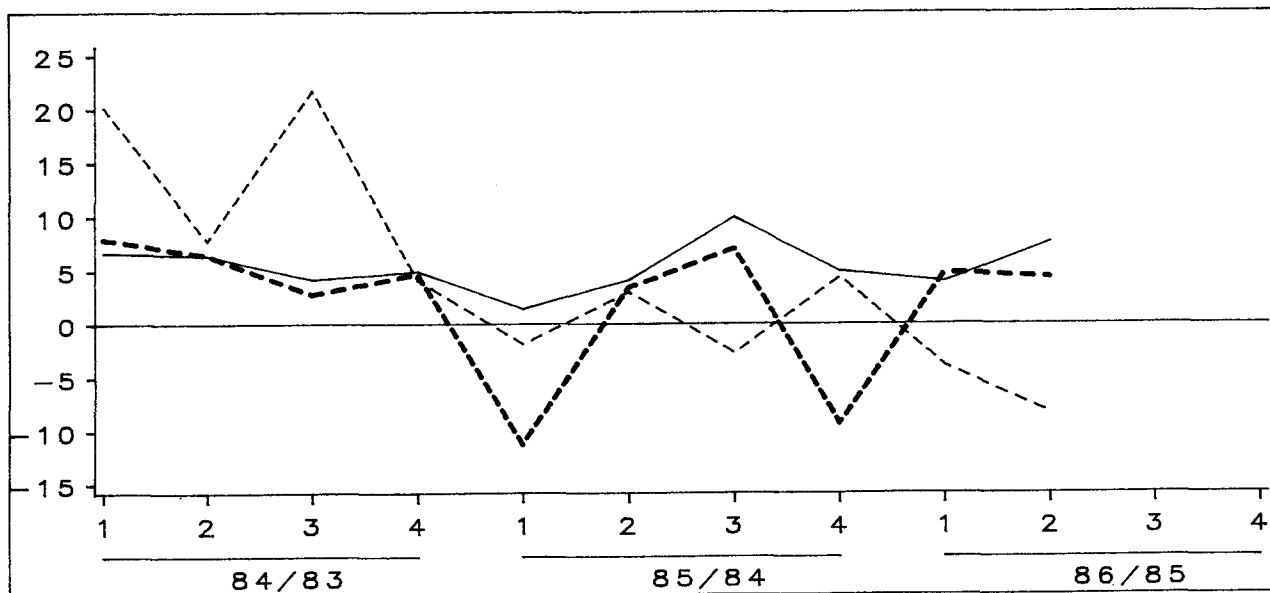
Représentation graphique des taux de croissance par mode

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

Schaubild 1.2

Graphische Darstellung der Wachstumsraten nach Verkehrszweigen

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





International Intra-EUR 12 road activity

Table 2.1 : . tonnages moved - Q2 86 - in thousand tonnes = 57 559
. evolution Q2 86/Q2 85 - in % = + 7.6%
. Belgium and Luxembourg are combined as several statistical data come from foreign trade sources. That excludes from the table the tonnages moved between B-L.
. N = not available

Activité de transport par route - Trafic international intra EUR-12

Tableau 2.1 : . tonnages transportés - Q2 86 - en milliers de tonnes = 57 559
. évolution Q2 86/Q2 85 - en % = + 7.6%
. Belgique et Luxembourg ont été combinés puisqu'une partie substantielle des données statistiques proviennent de sources du Commerce Extérieur. Ceci exclut des résultats les tonnages transportés entre B et L.
. N = non disponible

Beschäftigung im Grenzüberschreitende Straßenverkehr - EUR-12

Tabelle 2.1 : . beförderte Gütermenge - Q2 86 - in 1000 t. = 57 559
. Entwicklung Q2 86/Q2 85 - in %. = + 7.6%
. Belgien und Luxemburg werden zusammengefaßt, da der größte Teil der statistischen Daten aus Außenhandelsquellen stammt. Daher ist der Verkehr zwischen B und L in der Tabelle nicht enthalten.
. N = keine Angaben

Table 2.1

Tableau 2.1

Tabelle 2.1

To/vers/ Fran/ de/von	D	F	I	NL	B/L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR 12
D '000 ton %		3017 + 5	1730 + 5	4970 + 4	2689 - 6	325 - 6	17 +10	657 +16	93 +17	276 +35	41 +15	13815 + 3.0
F '000 ton %	3478 +11		1638 + 4	885 + 7	3414 + 5	645 + 1	10 -10	96 +13	19 -18	884 +10	56 + 4	11125 + 6.8
I '000 ton %	1692 + 6	1424 +11		226 + 2	262 +20	380 +12	16 +16	62 +23	41 +69	154 +45	34 +37	4291 + 10.9
NL '000 ton %	4747 +12	1374 +13	548 + 8		2821 +14	284 +21	23 +21	158 +15	9 -38	138 +59	15 + 9	10117 + 12.9
BL '000 ton %	3168 +13	5022 + 6	402 +14	3872 + 1		248 - 2	21 +15	91 +15	18 -10	91 - 9	16 + 4	12949 + 5.9
UK '000 ton %	242 +11	403 +12	359 +35	117 +14	162 0		152 N	60 +19	4 +110	48 N	6 N	1553 + 13.6
IRL '000 ton %	16 + 6	30 + 7	18 +46	11 -41	14 -25	116 - 2		3 +67	0 0	2 N	0 N	210 - 2.1
DK '000 ton %	862 +11	78 +11	70 +15	74 - 4	43 +28	124 - 4	6 +14		10 +13	12 +57	3 + 57	1282 + 9.6
GR '000 ton %	100 +33	20 +17	23 -26	11 - 8	7 +20	1 -67	0 0	3 + 8		0 -57	0 0	165 + 11.2
E '000 ton %	288 +40	906 +20	203 +25	124 +42	86 + 5	104 N	5 N	16 +80	0 +120		88 N	1820 + 21.8
P '000 ton %	26 + 2	80 +17	27 +45	20 +33	15 +13	5 N	0 N	3 - 6	0 0	56 N		232 + 13.2
EUR 12	14619 +11.4	12354 + 8.3	5019 + 8.4	10309 + 3.4	9512 + 4.2	2232 + 2.8	250 + 4.2	1149 +16.6	195 +13.0	1661 +17.4	259 + 8.2	57559 + 7.6

- 2.1 .Inquiry Survey
.Enquête de Conjoncture
.Konjunkturerhebung

2.1.0 Introductionary Note

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

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

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

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

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

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

2.1.0 Note d'introduction

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

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

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

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

2.1.0 Einleitung

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

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

Die Verkehrsunternehmen werden befragt, ob ihre Beschäftigung

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

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

Der folgende Bericht faßt die Ergebnisse auf EUR-10-Ebene zusammen. Detailliertere Ergebnisse sind bei den im Anhang aufgeführten Instituten erhältlich.

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


EUR-10 	Aggregate balance of opinions (in %) / Soldes globaux d'opinions (en %) / Gesamter Meinungssaldo (%)			
	Q3 86/Q3 85	Q3 86/Q2 86	Q4 86/Q4 85	Q4 86/Q3 86
Actual activity Réalisation d'activité tatsächliche Beschäftigung	+ 1	- 12		
Forecast of activity Prévision d'activité erwartete ----- Beschäftigung			0	+ 20
Utilisation of rolling stock Utilisation du maté- riel roulant Auslastung der Fahr- zeuge	+ 1	- 3		

Figure 2.1

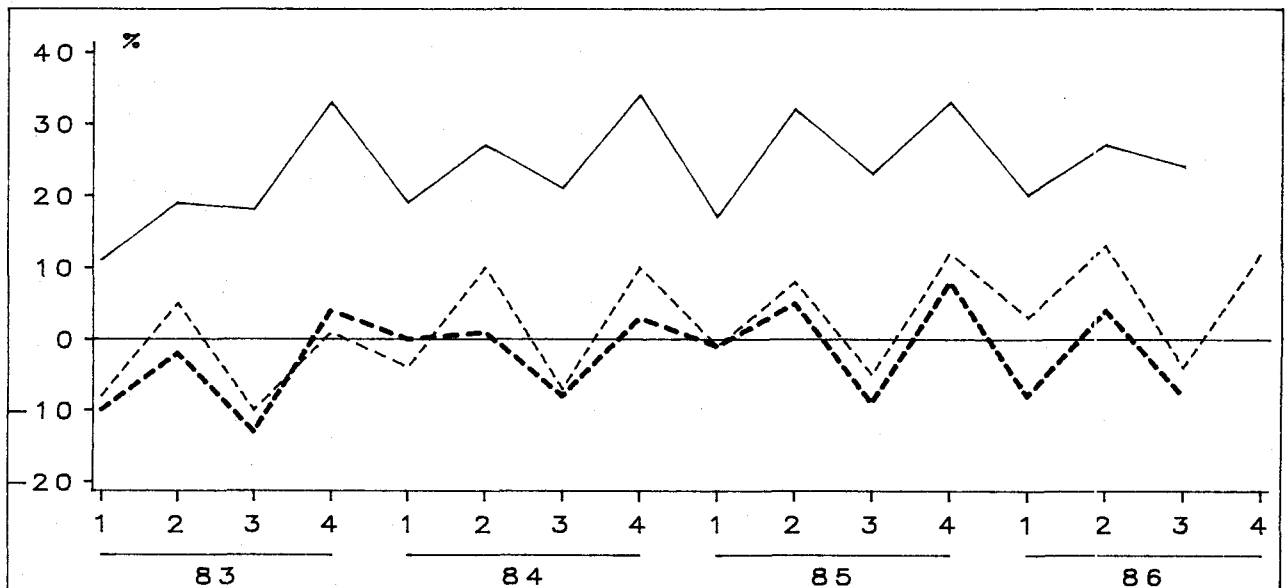
Activity indicators

Graphique 2.1

Indicateurs d'activité

Schaubild 2.1

Beschäftigungsindikatoren



TAB.2.3		ACTIVITY / ACTIVITE / BESCHAEFTIGUNG												Q3 / 1986			
		FORECAST / PREVISIONS / VORAUSSCHAETZUNG												Q4 / 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	27	14	19
	=	48	45	48	53	56	54	52	55	51	62	55	55	55	54	56	66
	-	29	31	31	24	22	26	27	24	26	17	25	20	23	19	30	15
	S	-6	-7	-10	-1		-6	-6	-3	-3	4	-5	5	-1	8	-16	4
FRANCE	+	14	15	11	17	18	18	17	17	17	16	13	14	15	16	15	15
	=	43	49	47	51	53	55	51	57	54	53	62	60	57	59	59	64
	-	43	36	42	32	29	27	32	26	29	31	25	26	28	25	26	21
	S	-29	-21	-31	-15	-11	-9	-15	-9	-12	-15	-12	-12	-13	-9	-11	-6
ITALIA	+	14	15	17	23	16	19	16	16	14	19	21	25	14	22	21	16
	=	45	54	47	49	53	48	47	55	46	53	52	53	43	51	51	59
	-	41	31	36	28	31	33	37	29	40	28	27	22	43	27	28	25
	S	-27	-16	-19	-5	-15	-14	-21	-13	-26	-9	-6	3	-29	-5	-7	-9
NEDERLAND	+	31	37	26	40	31	34	22	35	36	44	16	43	33	32	23	41
	=	44	44	38	42	49	48	38	32	43	40	40	41	44	54	37	54
	-	25	19	36	18	20	18	40	33	21	16	44	16	23	14	40	5
	S	6	18	-10	22	11	16	-18	2	15	28	-28	27	10	18	-17	36
BELGIQUE-BELGIE	+	27	28	21	35	30	31	19	32	28	33	19	30	24	30	21	32
	=	46	51	44	47	47	55	47	50	47	50	50	50	49	51	44	55
	-	27	21	35	18	23	14	34	18	25	17	31	20	27	19	35	13
	S		7	-14	17	7	17	-15	14	3	16	-12	10	-3	11	-14	19
LUXEMBOURG	+	21	35	26	21	33	29	24	25	27	72	24	91	28	64	26	71
	=	52	49	52	61	44	47	51	47	59	21	15	9	45	30	17	20
	-	27	16	22	18	23	24	25	28	14	7	61	91	27	6	57	9
	S	-6	19	4	3	10	5	-1	-3	13	65	-37	91	1	58	-31	62
UNITED KINGDOM	+	23	24	20	26	21	24	20	29	25	23	17	24	22	24	23	27
	=	61	63	63	66	66	65	72	64	64	64	65	65	58	62	58	65
	-	16	13	17	8	13	11	8	7	11	13	18	11	20	14	19	8
	S	7	11	3	18	8	13	12	22	14	10	-1	13	2	10	4	19
IRELAND	+	21	23	23	21	13	16	21	33	29	27	14	15	17	16	20	19
	=	47	50	60	60	68	67	67	53	43	51	77	77	68	72	70	76
	-	32	27	17	19	19	17	12	14	28	22	9	8	75	12	10	5
	S	-11	-4	6	2	-6	-1	9	19	1	5	5	7	2	4	10	14
DANMARK	+	26	19	19	29	21	24	22	26	16	32	29	27	24	25	18	27
	=	66	65	64	64	62	65	65	68	77	60	57	59	55	61	63	66
	-	8	16	17	7	17	11	13	6	7	8	14	14	21	14	19	7
	S	18	3	2	22	4	13	9	20	9	24	15	13	3	11	-1	20
HELLAS	+	19	32	24	29	27	23	22	23	26	23	22	23	17	30	26	22
	=	39	39	43	43	45	49	48	54	53	49	47	51	40	40	42	46
	-	42	29	33	28	28	28	30	23	21	28	31	26	43	30	32	32
	S	-23	3	-9	1	-1	-5	-8		5	-5	-9	-3	-26		-6	-10
EUR-10	+	21	24	19	26	23	23	20	25	23	26	19	26	20	24	20	25
	=	48	50	49	52	54	55	52	53	53	53	55	56	52	56	52	62
	-	31	26	32	22	23	22	28	22	24	21	27	18	28	20	28	13
	S	-10	-2	-13	4		1	-8	3	-1	5	-9	8	-8	4	-8	12

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

TAB.2.4		UTILISATION OF ROLLING STOCK UTILISATION DU MATERIEL ROULANT AUSNOETZUNG DER FAHRZEUGE												Q3 / 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	38	31	
	=	51	51	51	50	50	48	51	47	51	50	49	49	54	50	56	
	-	22	18	22	17	16	17	20	17	15	11	19	10	11	12	13	
	S	5	13	5	16	18	18	9	19	19	28	13	31	24	26	18	
FRANCE	+	22	29	27	30	23	24	21	27	25	28	30	29	27	32	31	
	=	41	37	43	44	45	50	52	50	45	46	49	52	50	44	50	
	-	37	34	30	26	32	26	27	23	30	26	21	19	23	24	19	
	S	-15	-5	-3	4	-9	-2	-6	4	-5	2	9	10	4	8	12	
ITALIA	+	11	14	22	36	21	18	19	20	11	14	29	23	20	21	29	
	=	54	69	57	49	44	56	63	64	52	65	54	60	66	55	60	
	-	35	17	21	15	35	26	18	16	37	21	17	17	14	24	11	
	S	-24	-3	1	21	-14	-8	1	4	-26	-7	12	6	6	-3	18	
NEDERLAND	+	42	63	51	69	65	80	66	78	64	77	46	67	62	79	61	
	=	46	30	40	30	27	19	30	21	27	22	46	31	28	20	35	
	-	12	7	9	1	8	1	4	1	9	1	8	2	10	1	4	
	S	30	56	42	68	57	79	62	77	55	76	38	65	52	78	57	
BELGIQUE-BELGIE	+	48	57	54	57	60	59	48	59	55	64	50	56	46	56	46	
	=	40	33	37	36	33	34	43	36	36	32	41	38	40	41	47	
	-	12	10	9	7	7	7	9	5	9	4	9	6	14	3	7	
	S	36	47	45	50	53	52	39	54	46	60	41	50	32	53	39	
LUXEMBOURG	+	38	39	38	42	48	46	39	32	42	94	25	84	73	92	64	
	=	53	58	49	55	48	54	58	55	45	6	75	12	19	8	36	
	-	9	3	13	3	4		3	13	13			4	8			
	S	29	36	25	39	44	46	36	19	29	94	25	80	65	92	64	
UNITED KINGDOM	+	60	69	61	69	66	68	74	84	67	78	50	73	85	34	86	
	=	30	20	27	24	16	28	22	14	27	20	30	20	15	55	14	
	-	10	11	12	7	18	4	4	2	6	2	20	7	11			
	S	50	58	49	62	48	64	70	82	61	76	30	66	85	23	86	
IRELAND	+	37	49	43	86	41	35	52	78	51	41	54	76	46	47	45	
	=	39	30	41	8	21	42	30	19	23	49	37	19	54	30	47	
	-	24	21	16	6	38	23	18	3	26	10	9	5	23	8		
	S	13	28	27	80	3	12	34	75	25	31	45	71	46	24	37	
DANMARK	+	55	44	46	57	44	52	50	56	41	52	45	45	37	47	29	
	=	37	43	43	39	47	43	42	40	51	40	45	48	46	43	52	
	-	8	13	11	4	9	5	8	4	8	8	10	7	17	10	19	
	S	47	31	35	53	35	47	42	52	33	44	35	38	20	37	10	
HELLAS	+	17	15	25	35	32	31	34	37	21	24	25	41	14	18	26	
	=	41	50	41	49	36	51	34	40	54	55	44	36	36	40	39	
	-	42	35	34	16	32	18	32	23	25	21	31	23	50	42	35	
	S	-25	-20	-9	19		13	2	14	-4	3	7	-18	-36	-24	-9	
EUR-10	+	34	38	37	46	39	42	37	46	36	45	38	44	37	42	38	
	=	43	43	44	41	41	43	47	42	45	42	47	45	46	43	48	
	-	23	19	19	13	20	15	16	12	19	13	15	11	17	15	14	
	S	11	19	18	33	19	27	21	34	17	32	23	33	20	27	24	

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

2.1.2 Summary of economic indicators (see tables 2.5, 2.6, 2.7)

Synthèse des indicateurs économiques (voir tableaux 2.5, 2.6, 2.7)

Zusammengefaßte Wirtschaftsindikatoren (siehe Tabellen 2.5, 2.6 und 2.7)

EUR-10 Hauliers Transporteurs Verkehrsunternehmen	Aggregate balance of opinions (in %) Soldes globaux d'opinions (en %) Gesamter Meinungssaldo (%)	
	Q3 86/Q3 85	Q3 86/Q2 86
having recruited drivers ayant recruté des conducteurs die Fahrer eingestellt haben -----	0	- 2
having liquidity problems ayant des difficultés de trésorerie die Liquiditätsschwierigkeiten meldeten -----	- 6	- 5
having made investments ayant réalisé des investissements die Investitionen tätigten -----	+ 4	0

Figure 2.2

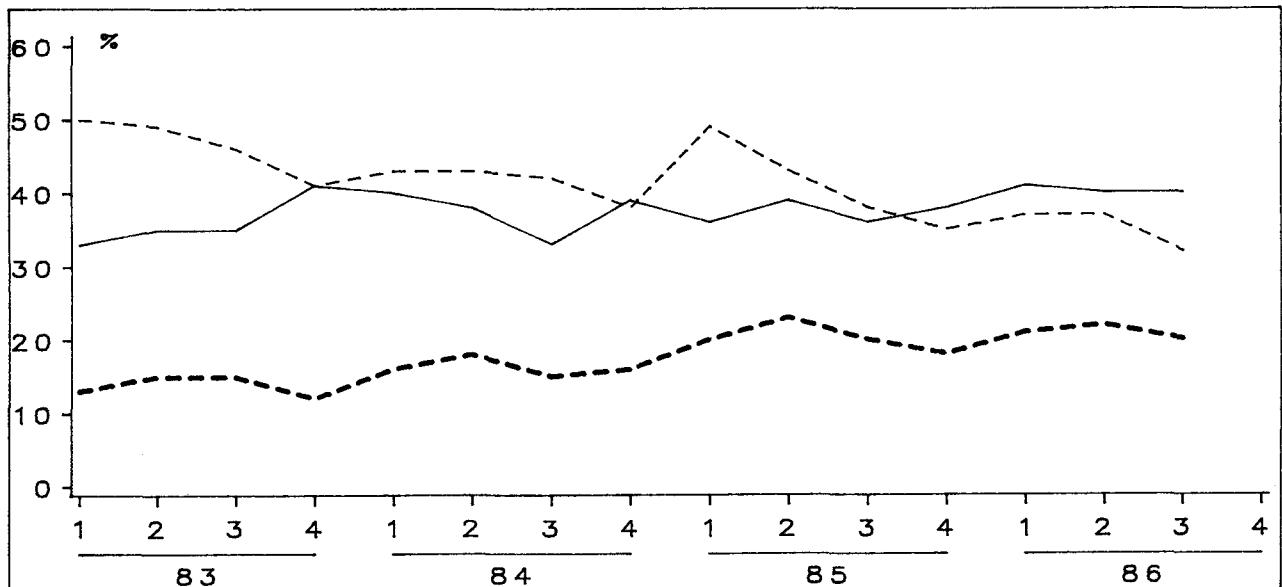
Graphique 2.2

Schaubild 2.2

Economic indicators

Indicateurs économiques

Wirtschaftsindikatoren



TAB.2.5		% OF FIRMS INDICATING HAVING RECRUITED DRIVERS % D ENTREPRISES AYANT RECRUTE DES CONDUCTEURS % DER UNTERNEHMEN DIE FAHREREINSTELLUNGEN MELDEN																Q3 / 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	8	7						
FRANCE	6	3	3	3	5	9	5	3	6	5	4	5	6	4	6						
ITALIA	17	25	19	20	15	19	17	17	16	18	22	18	21	24	25						
NEDERLAND	15	25	18	16	32	28	26	27	35	46	35	36	33	51	30						
BELGIQUE-BELGIE	18	22	21	15	23	28	21	18	29	31	27	23	26	28	28						
LUXEMBOURG	42	35	44	28	38	38	24	16	58	44	59	40	54	48	40						
UNITED KINGDOM	18	26	25	22	20	28	20	33	33	35	26	25	28	30	28						
IRELAND	21	15	27	24	26	20	43	35	38	34	35	24	45	33	35						
DANMARK	10	13	15	12	25	20	16	16	24	38	29	21	30	27	19						
HELLAS	29	28	25	19	22	22	22	20	24	14	28	22	21	25	24						
EUR-10	13	15	15	12	16	18	15	16	20	23	20	18	21	22	20						

TAB.2.6		% OF FIRMS HAVING LIQUIDITY PROBLEMS % D ENTREPRISES AYANT DES DIFFICULTES DE TRESORERIE % DER UNTERNEHMEN DIE LIQUIDITAETSSCHWIERIGKEITEN MELDEN																Q3 / 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	27	24						
FRANCE	64	65	59	59	59	57	53	50	65	61	53	49	52	48	39						
ITALIA	76	76	68	63	72	66	63	64	70	67	53	44	56	54	53						
NEDERLAND	13	6	7	3	6	3	3	2	4	6	3	3	6	3	1						
BELGIQUE-BELGIE	27	26	21	21	21	14	20	15	18	22	20	18	16	13	13						
LUXEMBOURG	27	16	19	15	23	17	43	45	42				8		4						
UNITED KINGDOM	49	44	42	41	46	47	33	38	33	29	28	35	33	36	25						
IRELAND	59	55	42	43	40	45	44	32	54	45	40	25	44	43	50						
DANMARK	20	19	17	6	16	8	9	6	12	6	8	7	10	9	13						
HELLAS	72	68	76	67	60	57	59	61	56	54	57	55	65	61	59						
EUR-10	50	49	46	41	43	43	42	38	49	43	38	35	37	37	32						

	% OF FIRMS HAVING MADE INVESTMENTS % D ENTREPRISES AYANT REALISE DES INVESTISSEMENTS % DER UNTERNEHMEN DIE DURCHFUEHRUNG INVESTITIONEN MELDEN																Q3 / 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	47	47				
FRANCE	29	29	29	34	35	32	28	31	31	33	26	30	36	33	32				
ITALIA	18	24	25	34	24	33	23	31	25	26	35	28	27	34	33				
NEDERLAND	41	47	44	44	58	66	55	52	51	56	51	60	56	60	53				
BELGIQUE-BELGIE	42	40	42	46	41	42	36	44	47	41	41	41	52	40	41				
LUXEMBOURG	38	20	47	39	33	31	46	45	54	53	42	44	62	52	48				
UNITED KINGDOM	49	67	68	65	71	74	62	75	69	73	66	69	50	61	67				
IRELAND	31	24	44	46	55	36	49	44	53	51	37	42	46	40	45				
DANMARK	43	51	51	55	53	52	52	57	54	59	59	51	55	55	50				
HELLAS	42	34	34	37	42	22	37	36	31	26	25	38	26	33	40				
EUR-10	33	35	35	41	40	38	33	39	36	39	36	38	41	40	40				

2.2 Cost Indices-Road 1.7.86

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 1.7.86

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 1.7.86

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	1.7.86
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	115.8
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	118.0
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	113.6
B/L				100.0	97.6	101.8	100.9	101.8	105.9	110.1	109.9	112.8	109.4
UK	68.5	96.8	101.7	100.0	108.5	100.4	110.9	111.7	111.8	111.9	127.5	114.1	106.5
DK		88.8	96.1	100.0	100.1	110.2	107.8	108.2	112.2	118.4	117.2	117.1	106.5

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	1.7.86
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	74.5
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	92.4
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	66.5
B/L				100.0	98.0	104.6	99.2	101.2	99.8	105.5	102.8	102.1	76.9
UK	62.7	87.4	105.0	100.0	104.8	103.3	108.8	109.3	108.3	114.8	134.3	121.7	76.9
DK		78.5	96.8	100.0	97.7	116.6	105.7	104.2	108.6	111.5	110.4	102.1	76.7

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	1.7.86
D	85.2	90.4	96.9	100.0	107.9	111.0	115.6	116.5	120.8	121	123.7	127.4	133.2
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	134.8
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	129.0
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	117.0
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	117.0
DK		94.7	97.6	100.0	101.0	109.0	107.8	107.9	107.8	117.9	116.7	119.0	120.9

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

	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85	1.1.86	1.7.86
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	101.8
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	130.2
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	102.6
B/L				100.0	105.6	110.2	110.4	114.6	115.3	118.7	119.7	120.6	115.4
UK	77.3	91.5	99.2	100.0	106.0	108.4	112.8	113.1	117.7	119.9	126.3	126.3	
DK		88.3	95.1	100.0	102.5	111.6	110.3	110.7	114.8	118.6	118.6	117.0	106.2

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	1.7.86
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	1.7.86
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	65.5
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	101.9
B/L				100.0	106.1	113.3	108.6	113.9	108.8	113.8	112.0	109.2	60.1
UK	70.7	82.6	102.4	100.0	100.4	111.5	110.7	110.7	114.0	123.1	133.1	134.7	81.1
DK		78.1	95.8	100.0	100.0	118.0	108.2	106.6	111.2	111.7	111.7	102.0	76.4

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	1.7.86
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	1.7.86
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	117.1
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	148.7
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	116.5
UK	78.5	94.4	99.1	100.0	106.6	106.6	111.3	111.4	118.0	117	122.7	123.6	123.5
DK		94.1	96.6	100.0	103.4	110.3	110.3	110.3	110.3	118.1	118.1	118.9	120.5

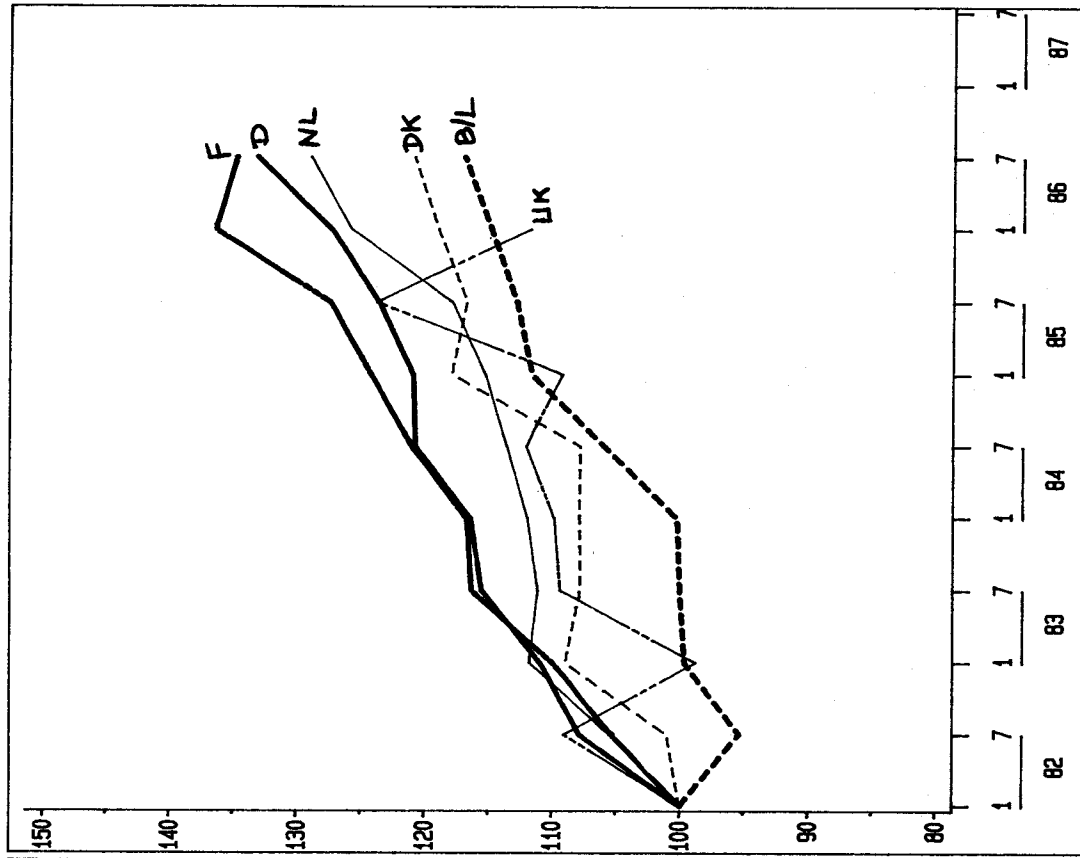


Fig. 2.4 Costs of wages in ECU
 Graph. 2.4 Coutis des salaires en ECU
 Schaub. 2.4 Lohnkosten in ECU

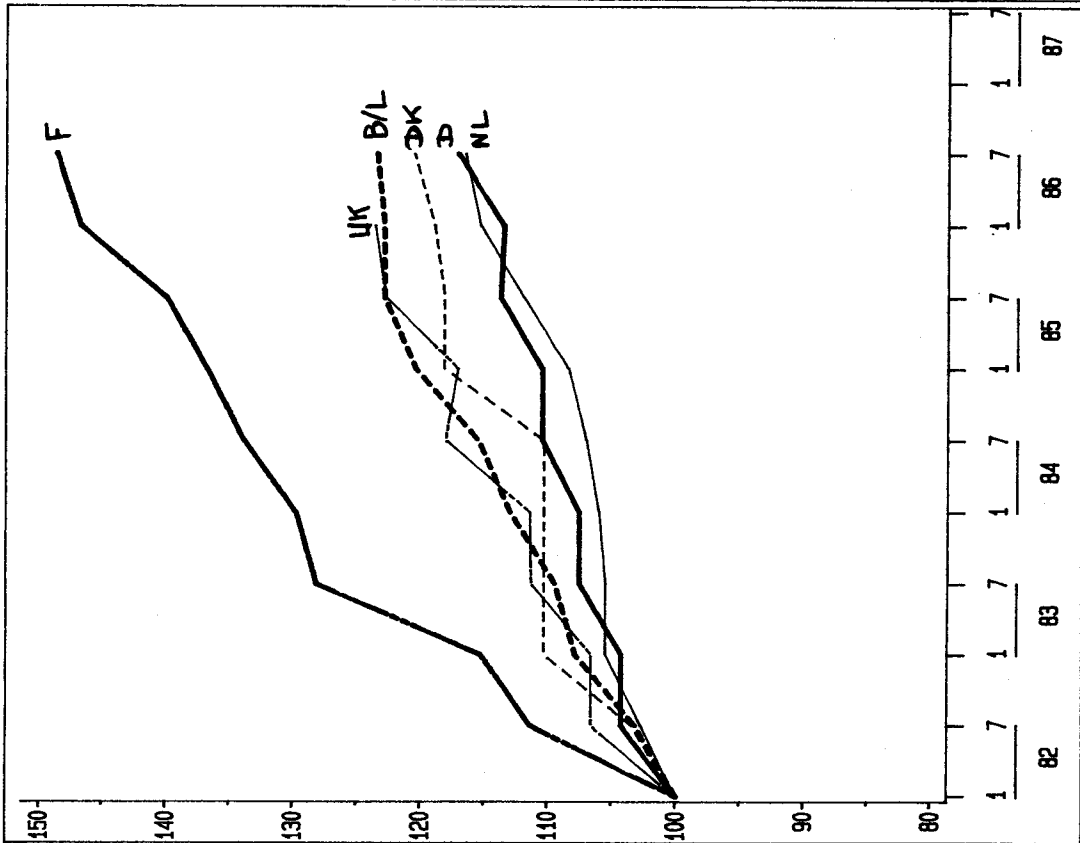


Fig. 2.3 Costs of wages in national currency
 Graph. 2.3 Coutis des salaires en monnaie nationale
 Schaub. 2.3 Lohnkosten in Landeswahrung

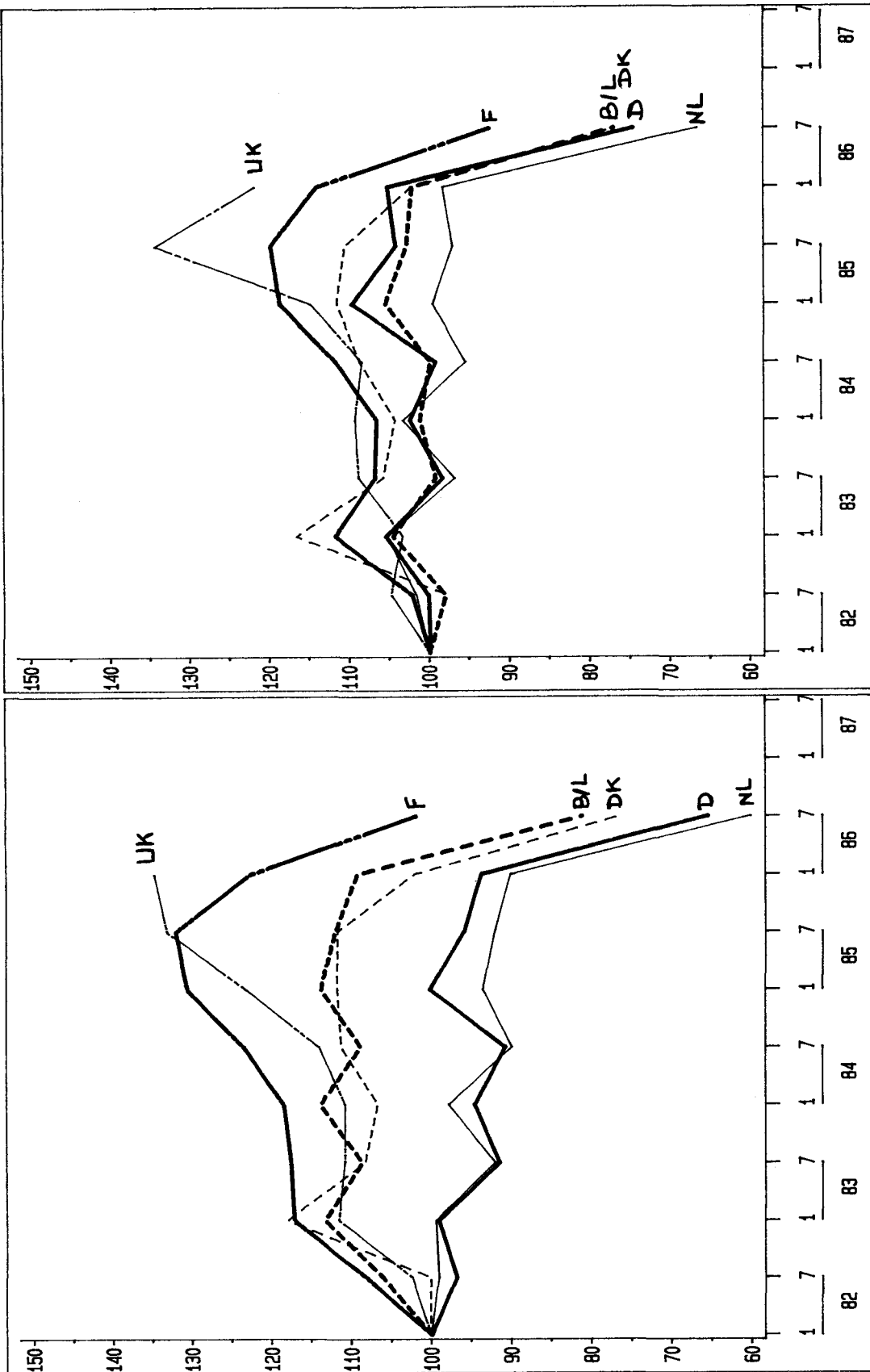


Fig. 2.5 Fuel costs in national currency
 Graph. 2.5 Couts du carburant en monnaie nationale
 Schaub. 2.5 Kraftstoffkosten in Landeswahrung

Fig. 2.6 Fuel costs in ECU
 Graph. 2.6 Couts du carburant en ECU
 Schaub. 2.6 Kraftstoffkosten in ECU

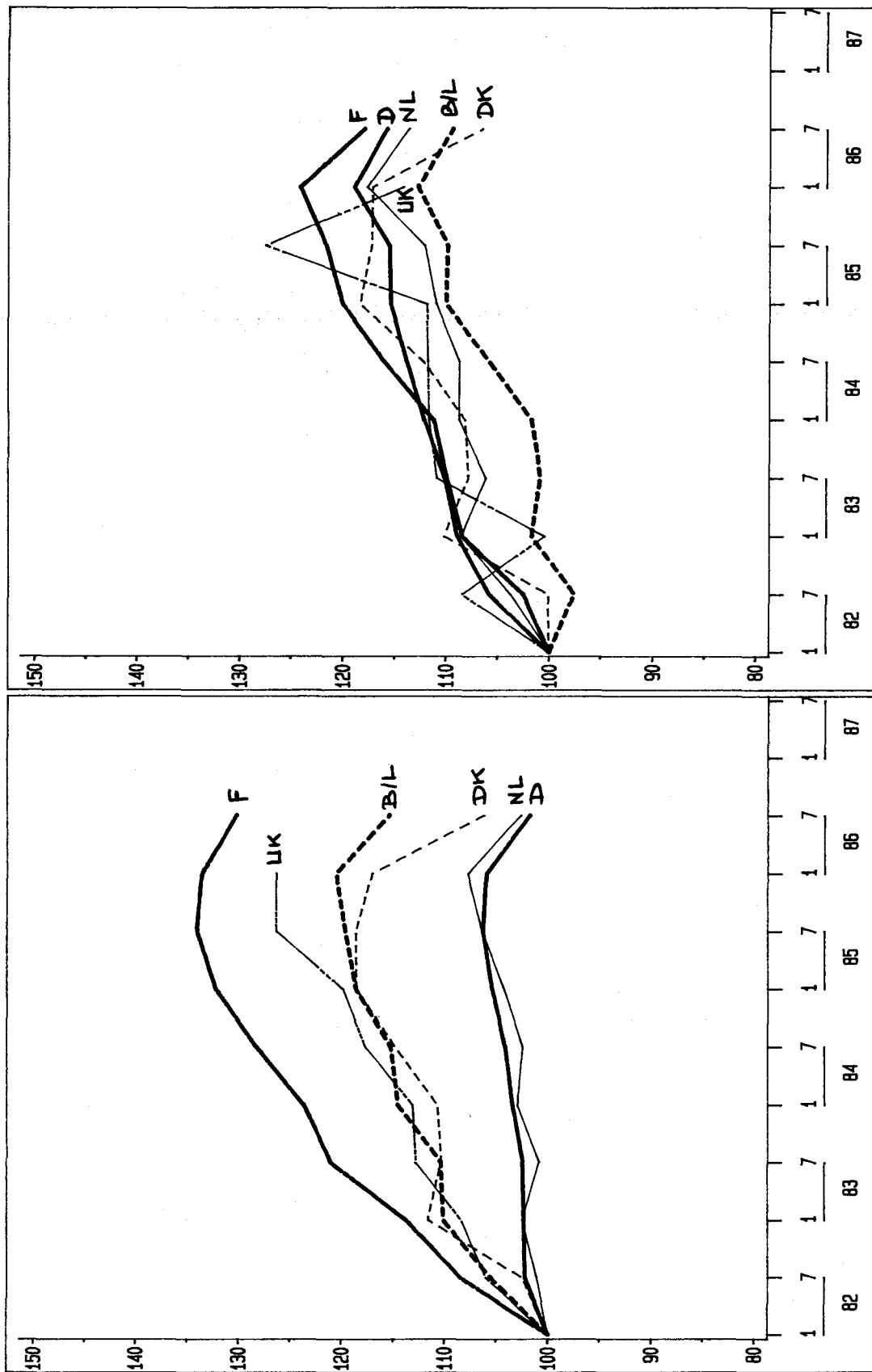


Fig. 2.7 Total costs in national currency
 Graph. 2.7 Coûts totaux en monnaie nationale
 Schaub. 2.7 Gesamtkosten in Landeswährung

Fig. 2.8 Total costs in ECU
 Graph. 2.8 Coûts totaux en ECU
 Schaub. 2.8 Gesamtkosten in ECU

2.3 Price Surveys-Road Q2 86

2.3.1 Coverage

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

2.3.2 Methodology

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

2.3 Enquêtes sur les prix-Route Q2 86

2.3.1 Couverture

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

2.3.2 Méthodologie

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

2.3 Preiserhebungen für den Straßenverkehr Q2 86

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. 1983-1986

Haulier Transp. Untern.	1983				1984				1985				1986			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
D D F	98.3	99.3	100.0	103.7	103.3	104.3	104.0	104.1	105.5	105.2	105.6	107.3	108.5	109.8	*****	*****
D D I	99.4	100.4	100.0	100.8	102.5	102.8	103.8	104.1	104.8	104.2	106.1	107.2	108.3	108.9	*****	*****
D D NL	97.5	98.8	100.0	101.5	102.1	102.8	102.1	102.5	102.8	103.2	104.4	106.9	107.8	110.8	*****	*****
D D BL	98.8	99.6	100.0	101.6	102.7	102.7	102.0	102.7	105.8	103.8	105.2	107.1	108.6	111.7	*****	*****
F F D	100.2	96.8	100.0	101.4	103.0	108.0	106.3	106.9	110.7	110.7	110.7	113.1	113.0	111.0	*****	*****
F F I	104.1	98.2	100.0	100.9	102.8	104.6	105.5	106.1	107.4	107.8	109.9	110.7	110.6	110.8	*****	*****
F F NL	105.3	100.2	100.0	104.9	100.6	103.8	105.8	104.8	109.4	104.5	109.2	108.6	114.1	109.8	*****	*****
F F BL	102.4	98.7	100.0	100.7	101.9	102.1	103.0	104.0	107.0	107.0	108.9	110.1	111.4	106.6	*****	*****
I I D	95.1	99.3	100.0	93.4	106.6	104.2	112.5	105.5	104.5	108.4	106.9	105.2	101.1	108.2	*****	*****
I I F	103.4	105.1	100.0	99.6	106.6	102.3	114.7	107.2	110.3	108.6	106.3	107.0	107.3	100.4	*****	*****
I I NL	93.6	97.0	100.0	91.7	97.2	98.5	104.4	110.0	107.4	103.7	99.8	102.3	104.6	109.1	*****	*****
I I BL	101.3	97.2	100.0	100.8	105.6	109.1	115.9	111.4	117.6	114.7	109.6	104.8	111.2	107.2	*****	*****
NLNL D	100.2	99.1	100.0	100.0	100.6	102.0	100.4	101.1	99.9	100.9	103.1	103.0	102.8	104.6	*****	*****
NLNL F	98.9	98.5	100.0	98.4	99.7	101.1	99.9	101.0	100.6	100.6	101.2	102.9	104.2	103.8	*****	*****
NLNL I	96.7	96.3	100.0	98.2	99.1	98.8	99.4	99.7	98.9	99.7	103.1	103.6	104.0	104.7	*****	*****
NLNL BL	99.5	95.3	100.0	91.9	94.4	94.1	98.3	97.8	97.3	94.4	97.5	97.9	101.6	*****	*****	*****
BLBL D	104.8	101.9	100.0	101.6	107.2	103.3	102.9	116.2	109.8	95.4	111.2	108.2	*****	*****	*****	*****
BLBL F	86.1	89.7	100.0	96.7	85.9	81.2	88.8	89.9	90.8	85.5	99.1	92.5	*****	*****	*****	*****
BLBL I	94.0	103.3	100.0	100.3	96.8	100.3	104.7	94.6	104.0	100.8	100.7	112.7	*****	*****	*****	*****
BLBL NL	82.3	86.7	100.0	83.0	85.6	98.5	88.8	88.2	94.1	94.1	100.3	101.2	*****	*****	*****	*****
GRGR D	*****	*****	100.0	95.4	91.8	93.2	97.0	98.2	106.0	104.8	101.3	97.0	103.4	97.9	*****	*****
GRGR F	*****	*****	100.0	96.8	101.4	95.9	99.8	114.0	117.3	108.5	105.8	95.7	92.7	112.2	*****	*****
GRGR I	*****	*****	100.0	94.3	93.6	94.8	100.9	93.1	96.2	99.1	102.0	79.2	71.9	89.1	*****	*****
GRGR NL	*****	*****	100.0	98.9	80.9	78.5	86.7	98.6	104.4	93.5	86.9	82.8	96.8	95.1	*****	*****
GRGR BL	*****	*****	100.0	103.5	105.5	108.4	111.7	109.8	122.0	114.0	116.2	108.7	113.2	115.5	*****	*****

TAB. 2.15 : Weighted average prices in ECU and in national currency (NC) . 1983-1986
 Indices des prix moyens en ECU et en monnaie nationale (NC) . 1983-1986
 Durchschnittspreise in ECU und in Landeswahrung (NC) . 1983-1986

Country Pays Land	1983				1984				1985				1986			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
ECU																
D	98.7	99.7	100.0	102.0	102.7	103.3	103.3	103.6	104.9	104.3	105.6	107.2	108.3	109.9	109.9	109.9
F	102.6	98.0	100.0	101.3	102.5	105.1	105.3	105.8	108.6	108.3	109.9	111.2	111.8	109.9	109.9	109.9
I	98.3	100.7	100.0	95.7	105.1	103.2	112.5	107.1	108.0	108.3	105.9	105.3	104.6	105.1	105.1	105.1
NL	99.3	98.0	100.0	98.1	99.2	100.1	99.8	100.3	99.4	99.6	101.9	102.2	103.0	104.4	104.4	104.4
BL	92.1	95.3	100.0	97.5	94.0	92.1	95.1	98.2	98.8	91.6	103.2	100.9	100.9	100.9	100.9	100.9
GR	*****	*****	100.0	96.4	91.3	91.3	96.3	99.7	106.5	102.8	99.7	93.5	99.1	98.8	98.8	98.8
NC																
D	99.0	99.3	100.0	101.2	101.4	101.5	101.7	101.7	102.6	102.8	103.5	103.6	103.2	103.9	103.9	103.9
F	97.7	97.4	100.0	101.8	103.1	105.5	105.6	105.7	107.8	108.0	109.2	109.2	108.6	109.8	109.8	109.8
I	96.3	100.2	100.0	96.8	107.2	105.3	114.5	109.2	110.2	114.2	115.9	116.1	113.9	114.5	114.5	114.5
NL	98.5	98.0	100.0	97.7	98.6	99.1	99.0	99.3	98.3	99.0	100.5	99.6	99.0	99.5	99.5	99.5
BL	90.4	94.3	100.0	98.1	94.4	91.9	94.2	96.8	96.6	90.5	101.8	98.7	101.8	101.8	101.8	101.8
GR	*****	*****	100.0	102.0	101.4	105.2	111.8	119.4	128.0	132.3	136.1	155.8	172.5	174.4	174.4	174.4

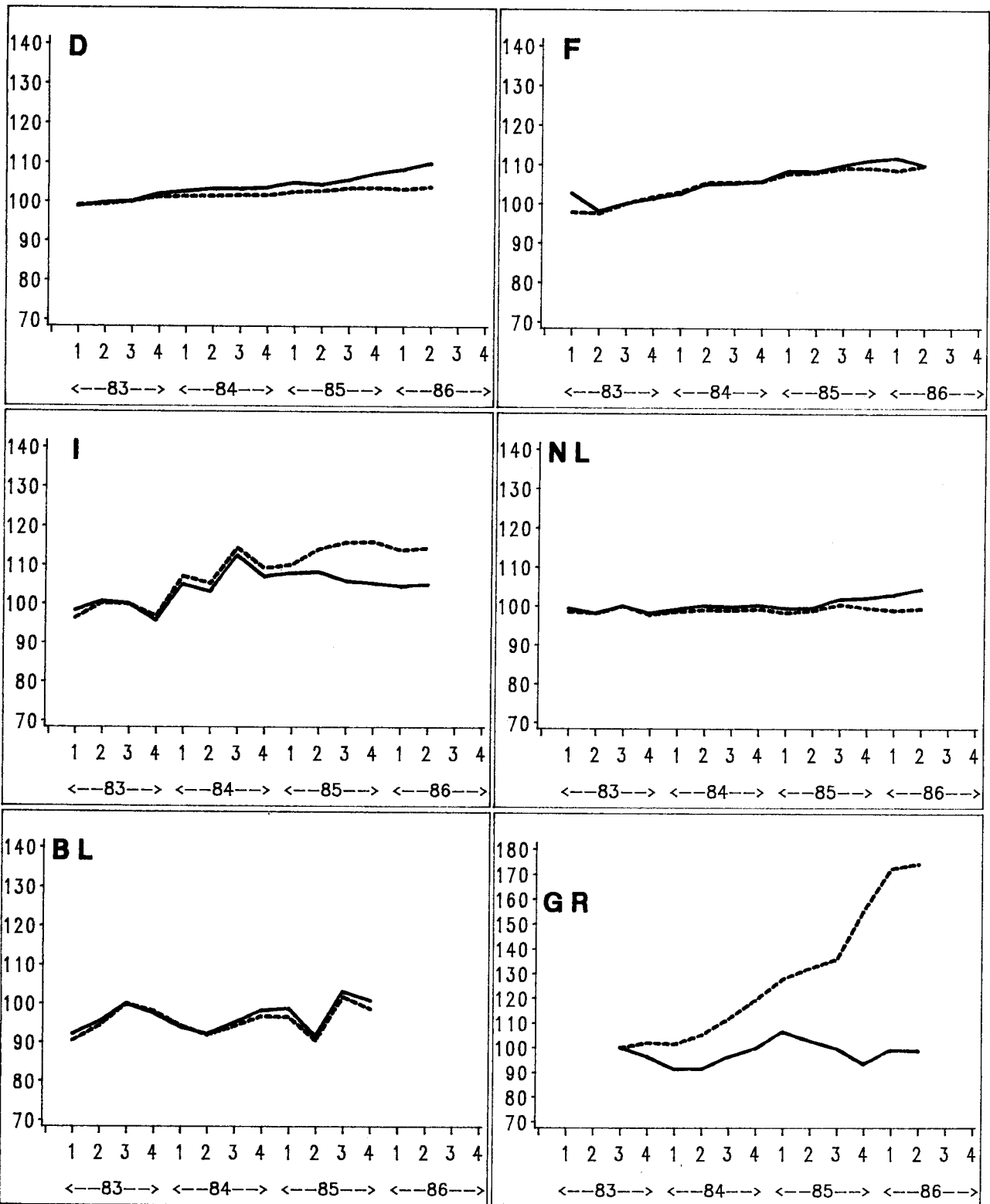


FIG. 2.9 Price indices by nationality of haulier.
 GRAPH. 2.9 Indices de prix par nationalite de transporteur.
 SCHAUB. 2.9 Preisindizes nach Staatszugehorigkeit des Verkehrsunternehmens.

— ECU - - - - National currency / monnaie nationale / Landeswahrung

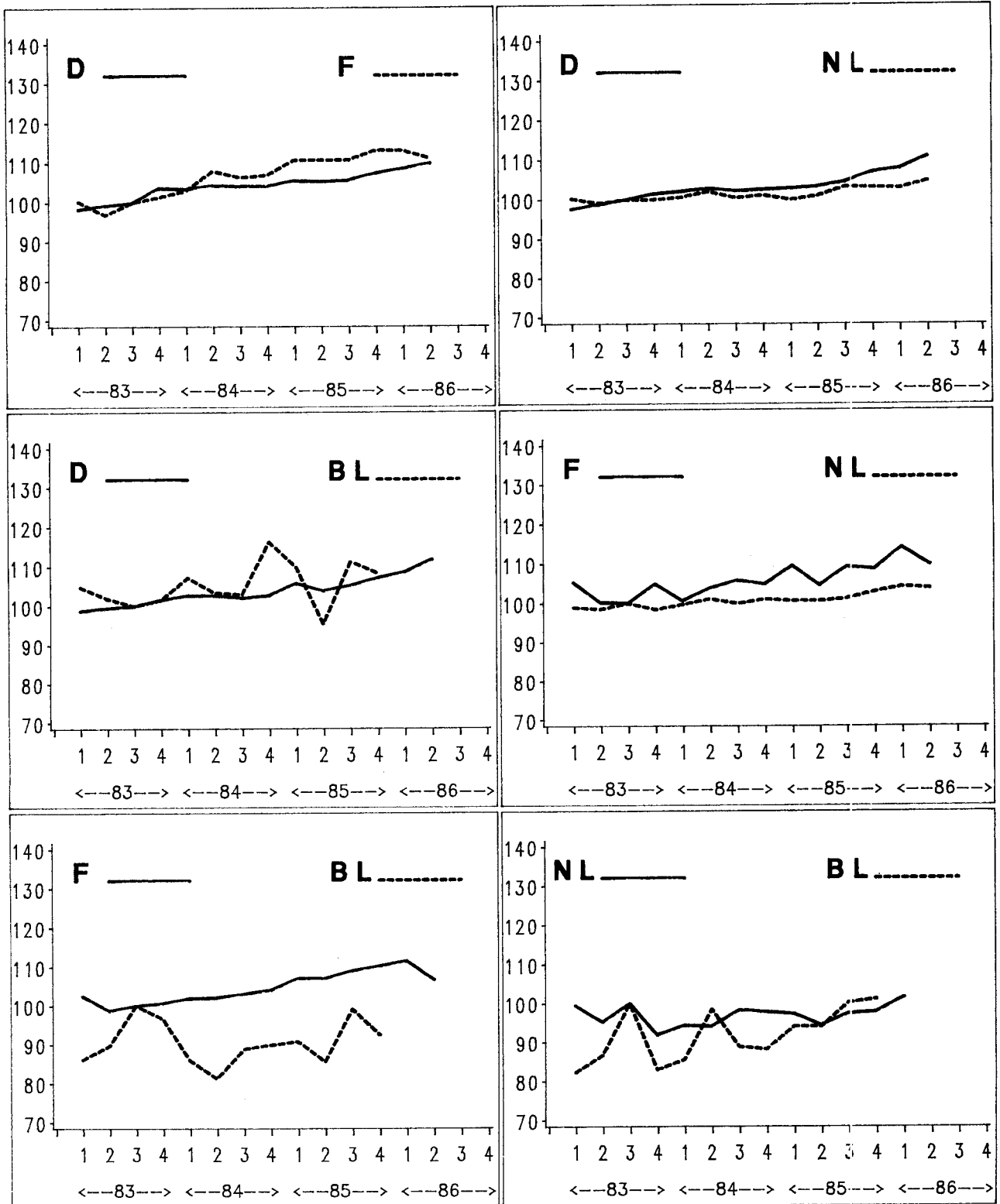


Fig. 2.10 Price indices developments by relations (in ECU)
 Graph. 2.10 Evolution des indices de prix par relation (en ECU)
 Schaub. 2.10 Preisindizesentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

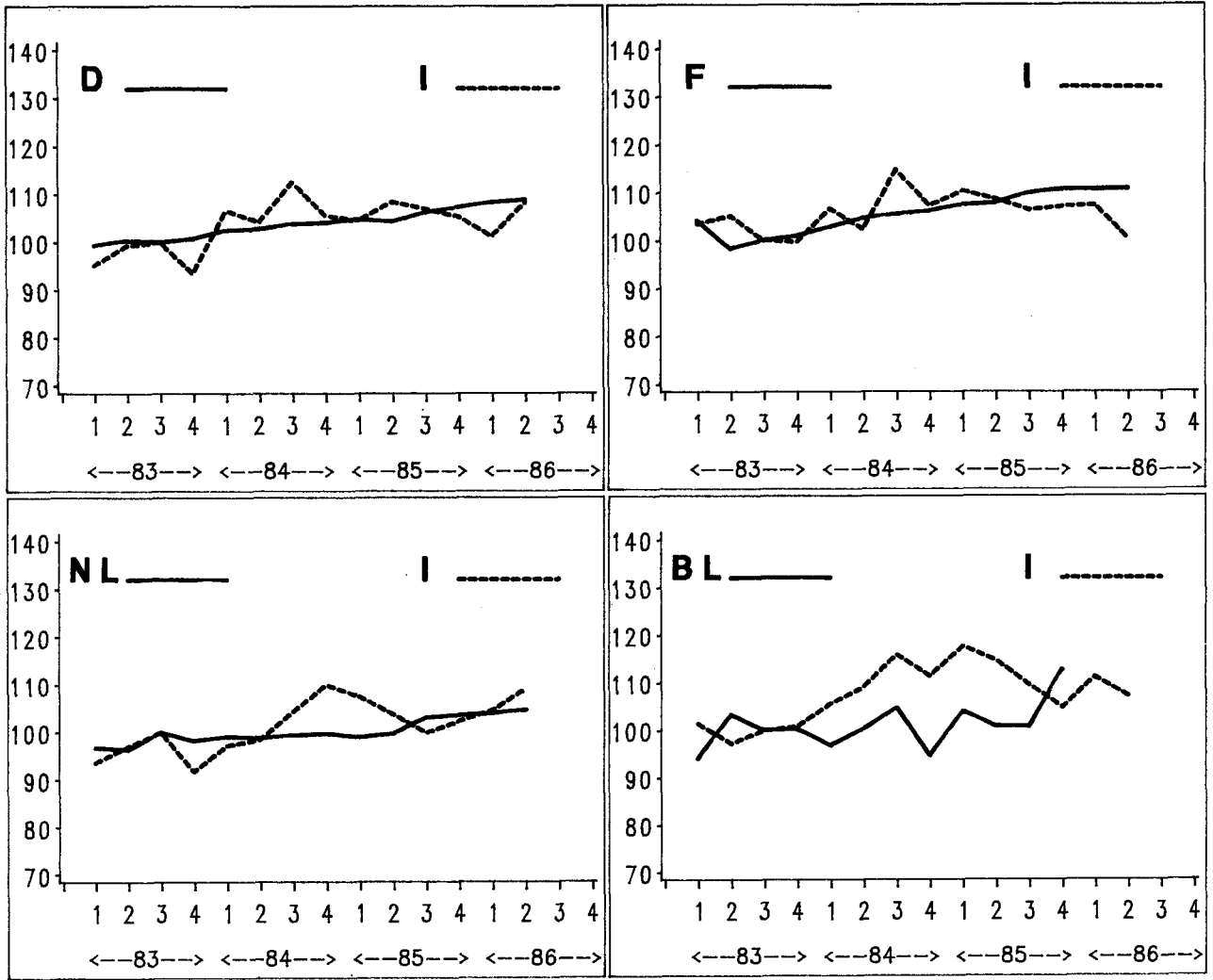


Fig. 2.10 Price indices developments by relations (in ECU)
 Graph. 2.10 Evolution des indices de prix par relation (en ECU)
 Schaub. 2.10 Preisindizesentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

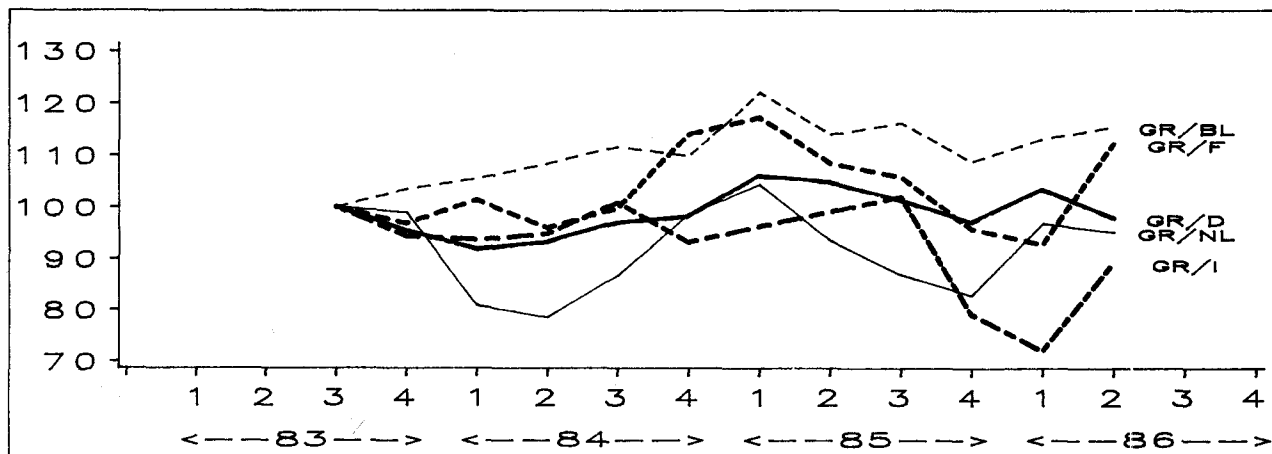


Fig. 2.11 Price indices developments for Greek hauliers by relations (ECU)
 Graph. 2.11 Evolution des indices de prix des transporteurs grecs par relation (ECU)
 Schaub. 2.11 Preisindizesentwicklung für die griechischen nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

SECTION - CHAPITRE - TEIL 3



3.1. <u>Total activity</u> Q2 86	<u>Activité générale</u> Q2 86	<u>Gesamtbeschäftigung</u> Q2 86
. total international traffic = 53.1 mio t. (1) Q2 1986/1985 = + 4%	. trafic international total = 53.1 mio t. (1) Q2 1986/1985 = + 4%	. gesamt grenzüberschreitender Verkehr = 53.1 mio t. (1) Q2 1986/1985 = + 4%
. total national traffic = N Q2 1986/1985 = N	. trafic national total = N Q2 1986/1985 = N	. gesamt nationaler Verkehr = N Q2 1986/1985 = N

Table 3.1.

Tableau 3.1.

Tabelle 3.1.

Transported tonnage in mio t. and tonnage evolution in % Q2 86/Q2 85, by relation

Tonnage transporté en mio t. et évolution en % du tonnage Q2 86/Q2 85, par relation

Verkehrsaufkommen in mio t. und Entwicklung des Verkehrsaufkommens (%) nach Verkehrsbeziehungen Q2 1986/Q2 1985

To/vers/nach From/de/von			D	F	NL	B/L	Total/ Zusammen internat.
D	mio t. Q2 86		18.0	0.7	7.9*	3.2*	11.9
	" Q2 85		17.6	0.9	7.3	3.3	11.5
	86/85 %		+ 3%	-16%	+ 9%	- 3%	+ 3%
F	mio t. Q2 86		2.7	7.1	1.1*	0.8*	4.5
	" Q2 85		2.7	8.1	1.3	1.0	4.8
	86/85 %		+ 0%	-11.7%	- 10%	-18%	- 6%
NL	mio t. Q2 86		21.5	1.1	22.1	N	30.1 (1)
	" Q2 85		20.0	1.0	19.9	7.5	28.5
	86/85 %		+ 8%	+15%	+11%	N	+ 6%
B/L	mio t. Q2 86		2.9	0.9	N	N	6.6 (1)
	" Q2 85		2.3	1.0	2.8	5.4	6.1
	86/85 %		+24%	-10%	N	N	+ 8%
Total/Zusammen international	Q2 86		27.0	2.7	11.8 (1)	11.5 (1)	53.1 (1)
	Q2 85		25.0	2.8	11.3	11.8	50.9
	86/85 %		+ 8%	- 3%	+ 4%	- 2%	+4.4%

* preliminary figures

* valeurs provisoires

* provisorische Zahlen

(1) Estimate: no data for NL-B and B-NL being available.

(1) Estimation, aucune donnée pour NL-B et B-NL n'étant disponible.

(1) Schätzung: keine Daten für NL-B und B-NL.

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 % 1986 / 1985
	1983	1984	1985	1986	
Q1	30.2	33.1	29.7	31.9	+ 7.4
Q2	32.4	36.3	36.5	39.2	+ 7.5
Q3	32.1	34.8	35.9	-	
Q4	31.6	32.8	28.3	-	
Total/Zusammen	126.3	137.0	130.4	-	

3.2.2 Rhine traffic

Trafic Rhénan

Rheinschiffahrt

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 ———

. Opinion sur la réalisa-
tion d'activité ———

.Beurteilung des gegen-
wärtigen Verkehrs-
aufkommens ———

. Forecast of activity

. Prévisions d'activité

.Vorausgeschätztes
Verkehrsaufkommen ---

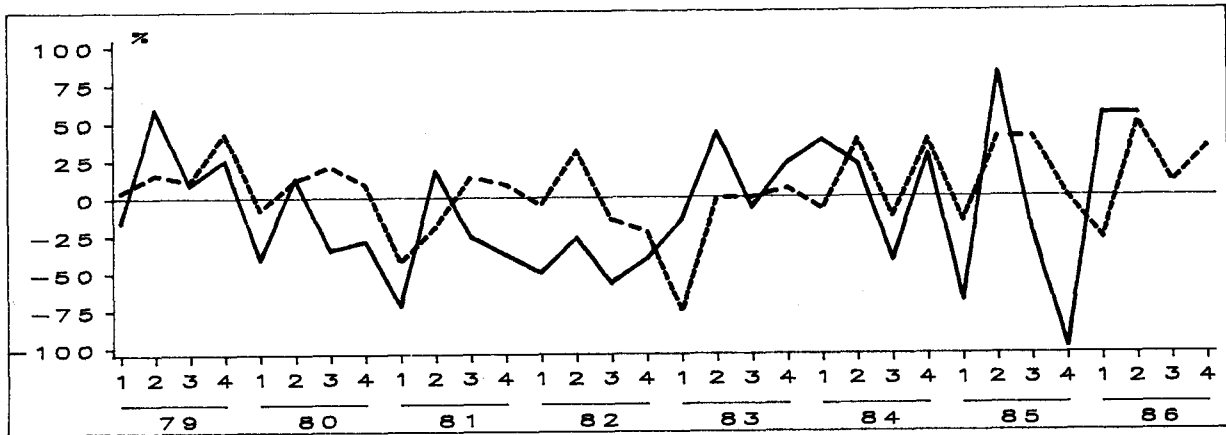


Figure 3.1.2.

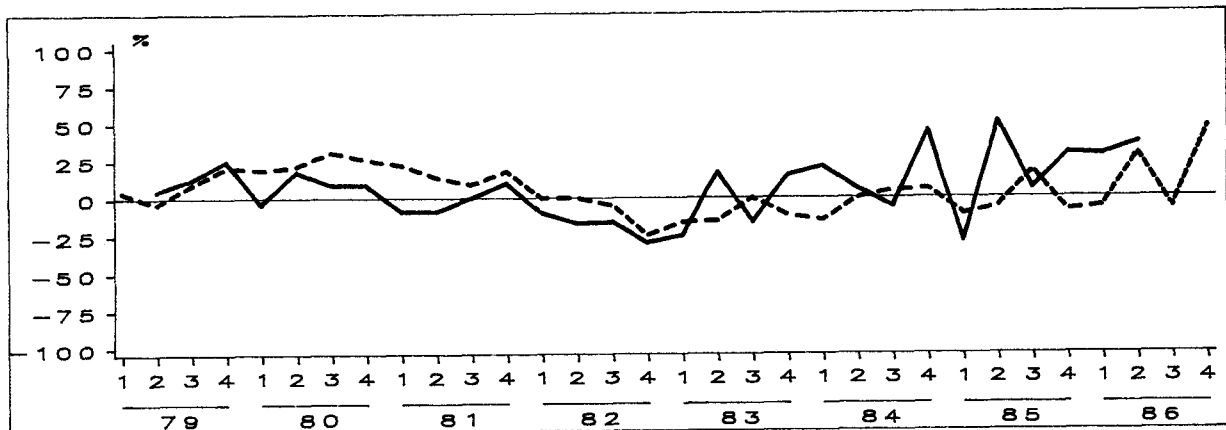
Graphique 3.1.2.

Schaubild 3.1.2.

. Opinion on utilizat-
ion of capacity ———
. Forecast utilization
of capacity -----

. Opinion sur l'utilisa-
tion de la capacité ———
. Prévision d'utilisation

.Beurteilung der Fahr-
zeugauslastung ———
.Vorausgeschätzte Fahr-
zeugauslastung -----



.forecast of activity
for 4 important NST
groups

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

.das vorausgeschätzte
Verkehrsaufkommen bei den
vier wichtigsten NST-
Gruppen

Figure 3.2 Rhine

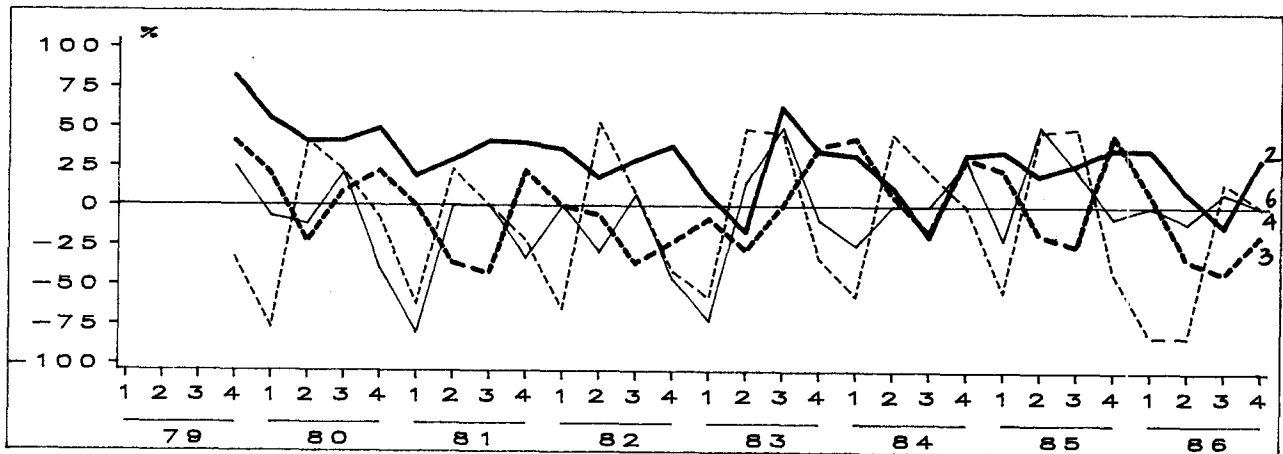
Graphique 3.2 Rhin

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.

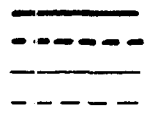
sable/gravier, etc.

Kohle usw.

Öl usw.

Erz usw.

Sand, Kies usw.



3.2.3

Freight rates - 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)

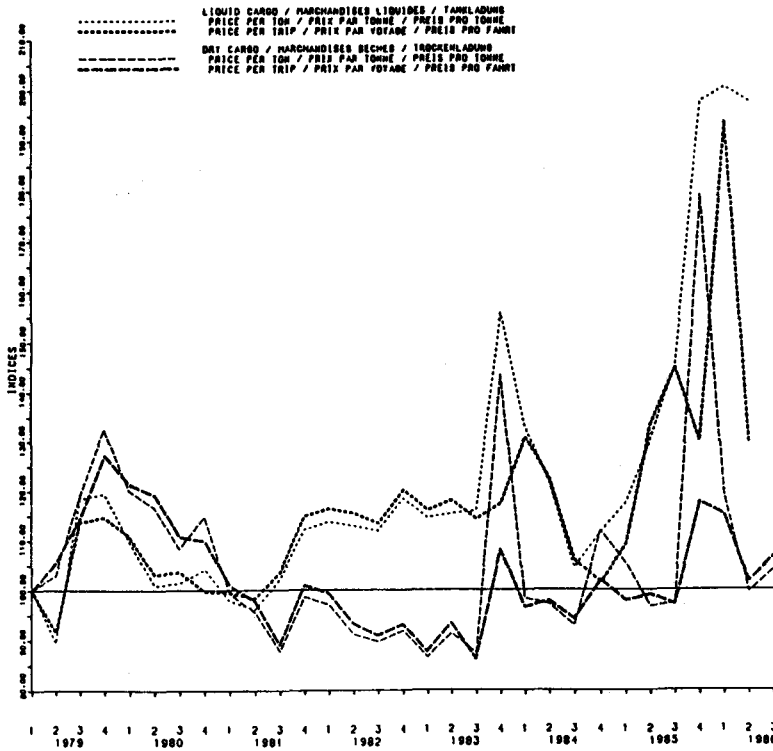
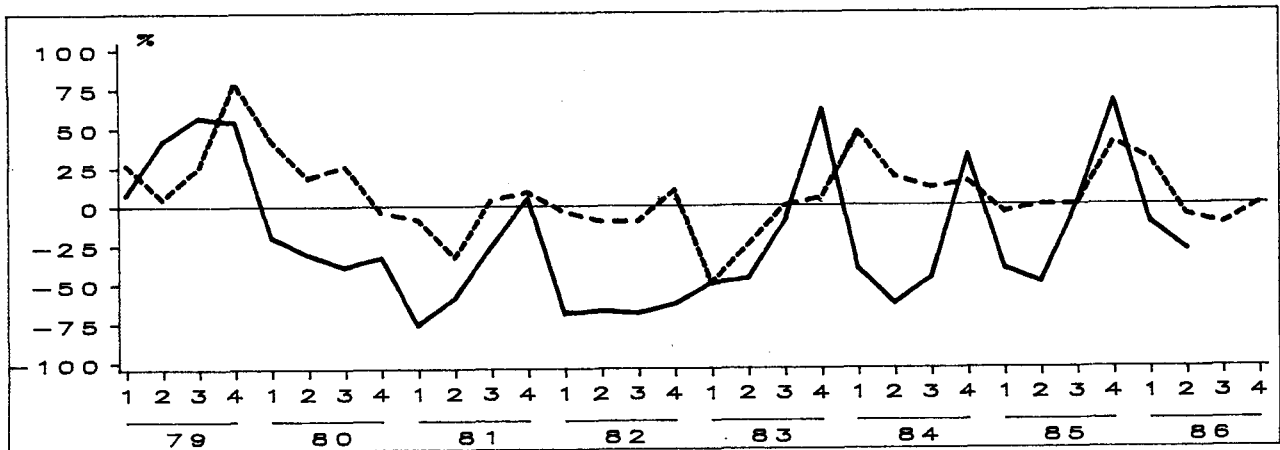


Figure 3.4

Graphique 3.4

Schaubild 3.4

Balance of opinions (%) 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



3.2.4

Capacity Rhine fleet Capacité flotte Rhénane Kapazität der Rheinflotte

.The IVR-institute in Rotterdam keeps a register of all inland vessels having a Rhine certificate, which is required to get access to the international Rhine market. The IVR register covers about 90% of the total active fleet in the Community and Switzerland. Coverage is close to 100% in D, CH, L and NL, 70% in B and only 21% in F.

.L'Institut IVR de Rotterdam tient à jour un registre des bateaux du Rhin qui possèdent un certificat leur donnant accès au marché international rhénan. Ce registre couvre environ 90% de la flotte en activité dans la Communauté et en Suisse. L'échantillonnage est proche de 100% en D, CH, L et NL, de 70% en B et de 21% en F.

.In das Register der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters in Rotterdam sind alle Schiffe einbezogen mit einem gültiges Rheinschiffsattest, das benötigt wird für den Zugang zu dem internationalen Rheinfahrt. Das IVR-Register umfasst ungefähr 90% der totalen Flotte der EG-Länder und die Schweiz. Der Deckungsgrad ist nahezu 100% in D, CH, L und NL, 70% in B und nur 21% in F.

Table 3.3

Mutations Rhine fleet,
Capacity x 1000 Tonnes
(Q3)86

Tableau 3.3

Mutations au sein de
la flotte Rhénane
Capacité x 1000 tonnes
(Q3)86

Tabelle 3.3

Veränderungen in der Rhein-
flotte
Kapazität x 1000 t.
(Q3)86

01.07.86 — 01.09 86	NL	D	F	B	CH	L	TOTAL
.Total Rhine fleet 1.7.86 .Flotte rhénane to- tale au 1.1.86 .Rheinflotte ins- gesamt 1.1.86 ('000 tonnes)	5765.4	3348.4	491.4	1189.5	587.3	11.3	11 393.4
a) <u>Expansion</u>							
1	9.1	4.1	-	3.8	2.2	-	19.3
2	13.7	16.1	-	14.1	2.5	-	46.3
3	52.9	3.9	-	10.0	3.0	-	69.8
1+2+3	<u>75.7</u>	<u>24.1</u>	<u>-</u>	<u>27.9</u>	<u>7.7</u>	<u>-</u>	<u>135.3</u>
b) <u>Reduction</u>							
4	31.9	12.7	0.4	1.1	-	-	46.0
5	4.0	13.2	8.8	1.3	18.6	-	45.9
6	27.6	2.1	-	3.9	1.6	-	35.3
4+5+6	<u>63.5</u>	<u>28.1</u>	<u>9.2</u>	<u>6.3</u>	<u>20.2</u>	<u>-</u>	<u>127.2</u>
a) - b)	+12.2	-4.0	-9.2	+21.5	-12.4	-	+8.1
.Other mutations .Autres mutations .Sonstige Mutationen	+21.5	+0.5	-	+52.7	+2.3	-	+77.0
.Total Rhine fleet 1.9.86 .Flotte rhénane to- tale 1.9.86 .Rheinflotte ins- gesamt 1.9.86 ('000 tonnes)	5799.1	3344.8	482.3	1263.7	577.2	11.3	11 478.4

1 = New building
2 = Importations of
existing vessels
3 = Conversion/
Reconstruction
4 = Scrapping
5 = Exportations of
existing vessels
6 = Conversion/
Reconstruction

1 = Nouvelles unités
2 = Importations
3 = Transformations
4 = Déchirage
5 = Exportations
6 = Transformations

1 = Neubauten
2 = Einfuhr von Gebraucht-
schiffen
3 = Umbau
4 = Abwrackungen
5 = Ausfuhr von Gebraucht-
schiffen
6 = Umbau

Comment: The mutations under a) and b) of table 3.3. have a direct effect on the capacity of the fleet. Mutations under c) are the balance of: new registrations of already existing vessels, deregistrations, error corrections and updates.

Remarque: Les mutations effectuées sous a) et b) (Tab. 3.3) ont un impact direct sur la capacité de la flotte. Les mutations sous c) résultent de nouveaux enregistrements de bateaux existants, de retraits, de corrections et de mises à jour.

Anmerkung: Veränderungen unter a) und b) (Tab. 3.3) beeinflussen die Kapazität der Flotte auf direkte Weise. Veränderungen unter c) sind die Summe von: neue Registrierungen von Gebrauchtschiffen Streichungen, Fehlerkorrekturen und Aktualisierungen.

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

3.3.1. Activity N-S (Q2 86) Activité N-S (Q2 86) Verkehrsaufkommen N-S (Q2 86)

No information available.

Aucune information disponible.

Es stehen keine Daten zur Verfügung.

3.3.2 Transport Inquiry Survey (Q3 86)

Balance of opinions on demand

Soldes d'opinions de la demande

Meinungssalden bei der Nachfrage

Tab. 3.4

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	- 10
Q3	- 63	- 49	- 43	- 4	- 37
Q4	- 43	- 3	- 25	+ 33	

Tab. 3.5

.Balance of opinion on demand by traffic relation (Q3 86)

.Soldes d'opinions de la demande par relation bilatérale (Q3 86)

.Meinungssalden bei der Nachfrage nach bilateralen Verkehrsbeziehungen (Q3 86)

De From/Von	Vers/To Nach	B	F	NL
B		- 20	- 30	- 1
F		- 78	-	- 45
NL		- 12	- 35	+ 7

Tab. 3.6

.Balance of opinion on demand by tonnage class (Q3 86).

.Soldes d'opinions de la demande par catégorie de tonnage (Q3 86).

.Meinungssalden bei der Nachfrage nach Tragfähigkeitsklassen (Q3 86).

Tonnage- Class(e) Tragfähig- keitsklassen	B	NL	B + NL
200- 450	- 66	- 4	- 38
451- 750	- 34	- 21	- 25
751-1150	- 75	- 18	- 33
1151-1550	- 67	- 72	- 71
1551 +	- 50	0	- 21

Tab. 3.7

.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	- 39
	NL	- 18	- 18	+ 1	- 23
	B + NL	- 28	- 24	- 13	- 28
Q4	B	+ 32	+ 4	+ 27	+ 47
	NL	+ 21	- 1	+ 39	+ 23
	B + NL	+ 28	+ 2	+ 35	+ 31

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 3.8

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

Tableau 3.8

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

Tabelle 3.8

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	14.2	17.3	-	-
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	9.7	12.7	-	-
3) B -- 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	7.8	11.2	-	-
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	7.9	10.5	-	-
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	25.1	N	-	-

3.3.4

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

Tab. 3.9 : .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 85	Q1 86	Q2 86	Q3 86
liquid cargo matières liquides Tankladung	113	133	133	105
sand/gravel, etc. sable/gravier, etc. Sand, Kies usw.	105	112	113	113
other dry cargo autres matières sèches sonstige Trockenladung	157	159	155	154

Figure 3.5

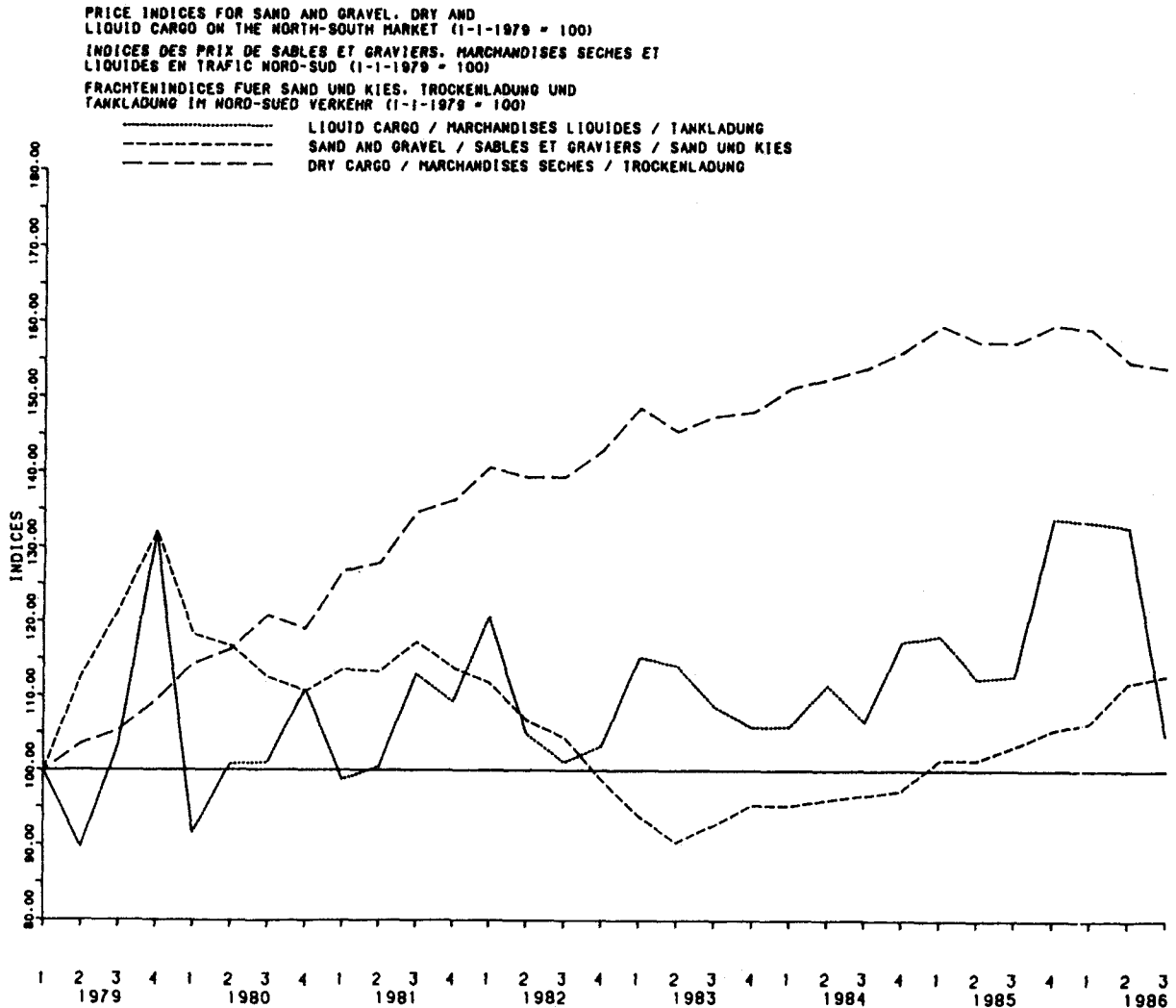
Graphique 3.5

Schaubild 3.5

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. 3.10: .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 85	Q1 86	Q2 86	Q3 86
België-Belgique (BF)	163	165	160	156
France (FF)	187	185	185	184
Nederland (HFL)	125	126	123	117

Figure 3.6

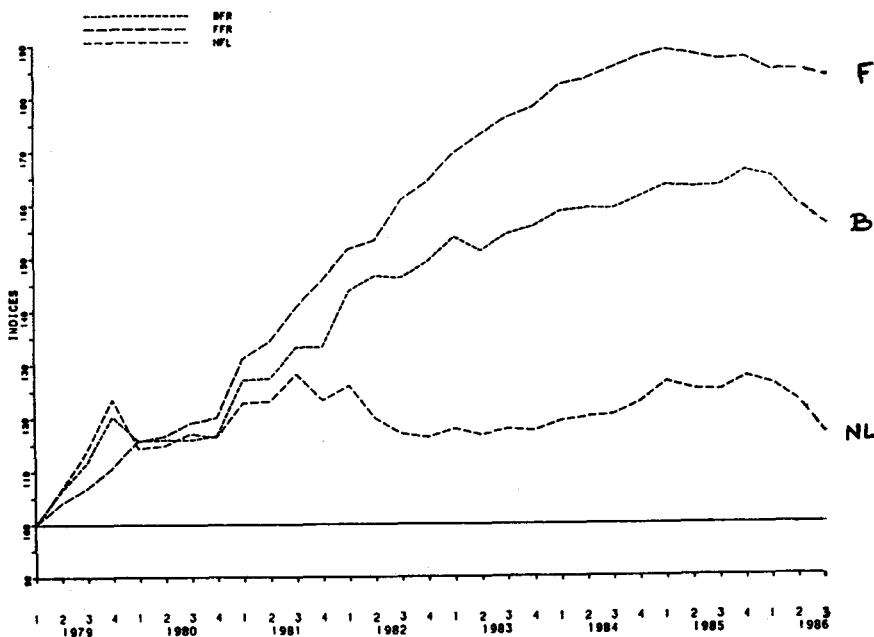
Graphique 3.6

Schaubild 3.6

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. 3.11: .Balance of opinions on forecasts of freight rates for Q3 86.
 .Solde d'opinions sur les previsions de taux de fret pour Q3 86.
 .Meinungssalden bei den für Q3 86 erwarteten Frachtraten.

N-S	1984				1985				1986			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
B	- 3	-11	-16	+20	+ 4	+ 8	-21	+27	+11	-10	-22	+12
NL	-35	+18	- 6	+29	+12	+12	+10	+40	-29	- 9	-24	+ 9
Total/ Zusammen	-23	+ 6	-10	+25	+ 9	+11	0	+32	-16	- 9	-23	+10

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)
Rhine costs
North/South costs

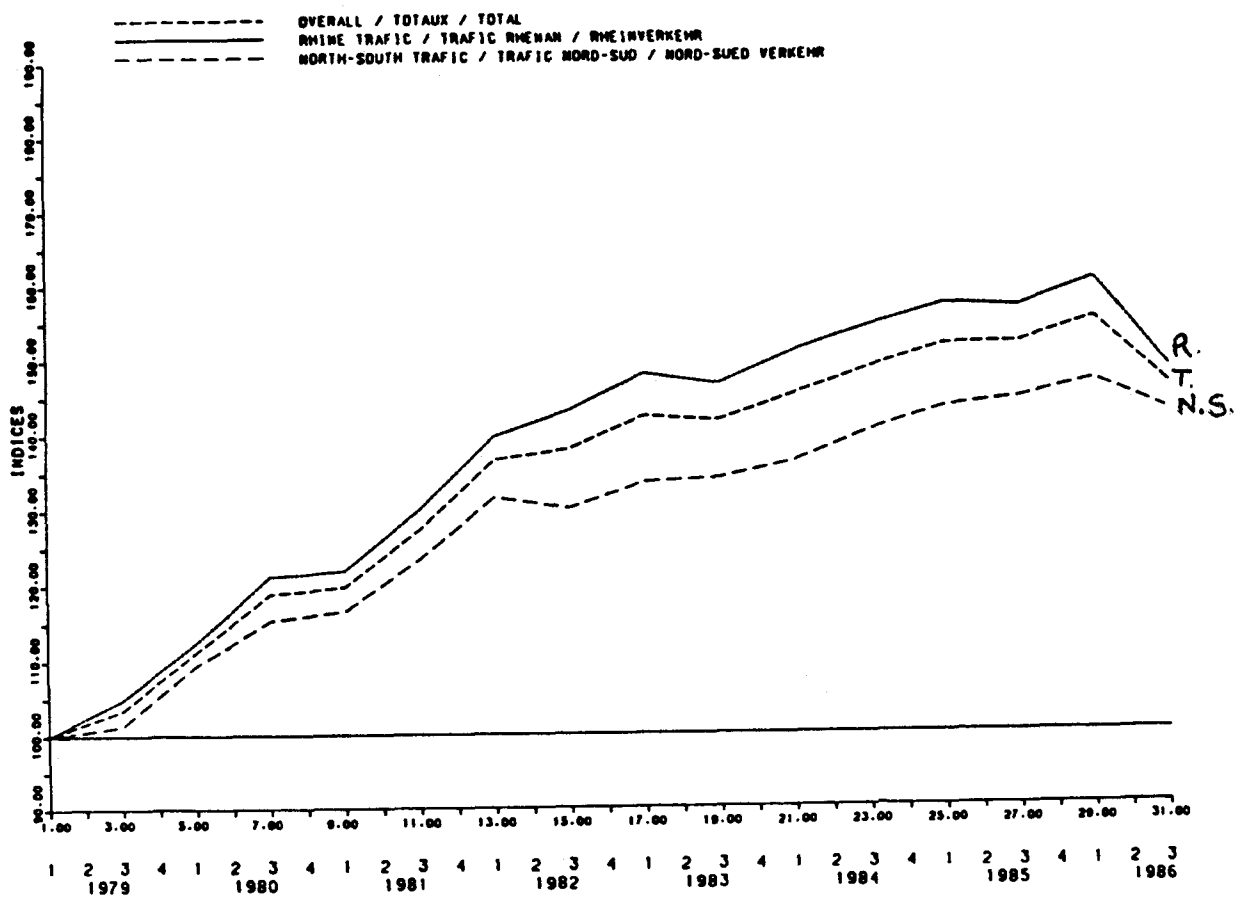
Coûts (Rhin+N.S.)
Coûts Rhin
Coûts Nord-Sud

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

Figure 3.7

Grahique 3.7

Schaubild 3.7



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. 3.12	Rhin(e) + N-S		Rhein		N-S	
	1.1.86	1.7.86	1.1.86	1.7.86	1.1.86	1.7.86
Wages/salaires/ Lohnkosten	158	162	160	164	156	158
Capital/Kapital- kosten	122	122	126	127	115	115
Fuel/Kraftstoff- kosten	258	150	263	154	250	145
Others/autres/ übrige Kosten	145	144	148	148	139	139
Total/zusammen	155	146	160	149	147	143

Figure 3.8

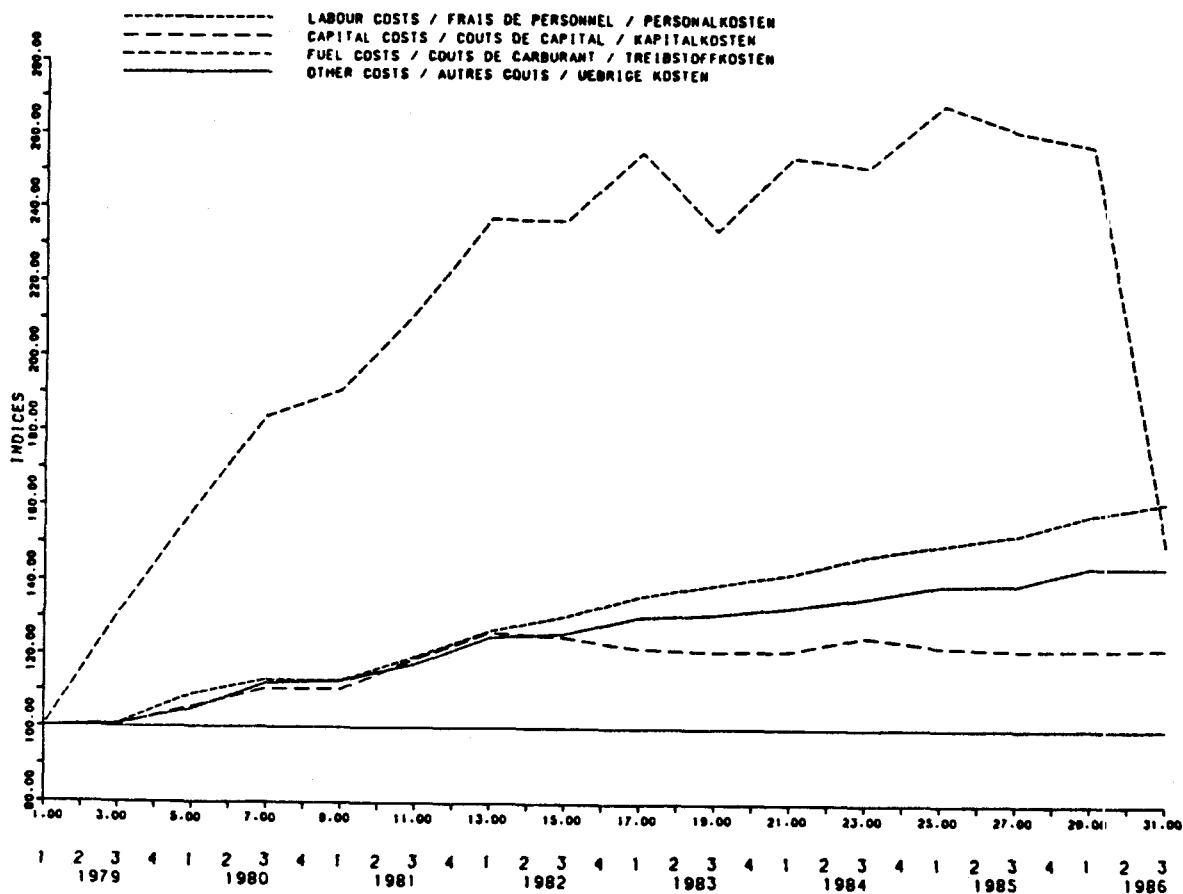
Graphique 3.8

Schaubild 3.8

Rhine + North/South

Rhin + Nord-Süd

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. 3.13	350 t.		600 t.		1200 t.		pusher units pousseurs Schubschiffe	
	1.1.86	1.7.86	1.1.86	1.7.86	1.1.86	1.7.86	1.1.86	1.7.86
Wages/salaires/ Lohnkosten	163	164	147	149	158	162	157	162
Capital/Kapital- kosten	111	111	119	118	123	124	143	141
Fuel/Kraftstoff- kosten	253	150	246	138	259	151	264	151
Others/autres/ sonstige	140	139	138	139	145	145	154	154
Total/zusammen	151	147	142	140	153	154	183	152

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. 3.14	B (FB)		D (DM)		F (FF)		NL (HFL)	
	1.1.86	1.7.86	1.1.86	1.7.86	1.1.86	1.7.86	1.1.86	1.7.86
Rh. + N-S	150	142	140	132	190	183	144	133
Rhin(e) Rhein	150	137	140	132	182	169	148	133
N-S	150	143	-	-	196	192	137	133

- 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 3.9

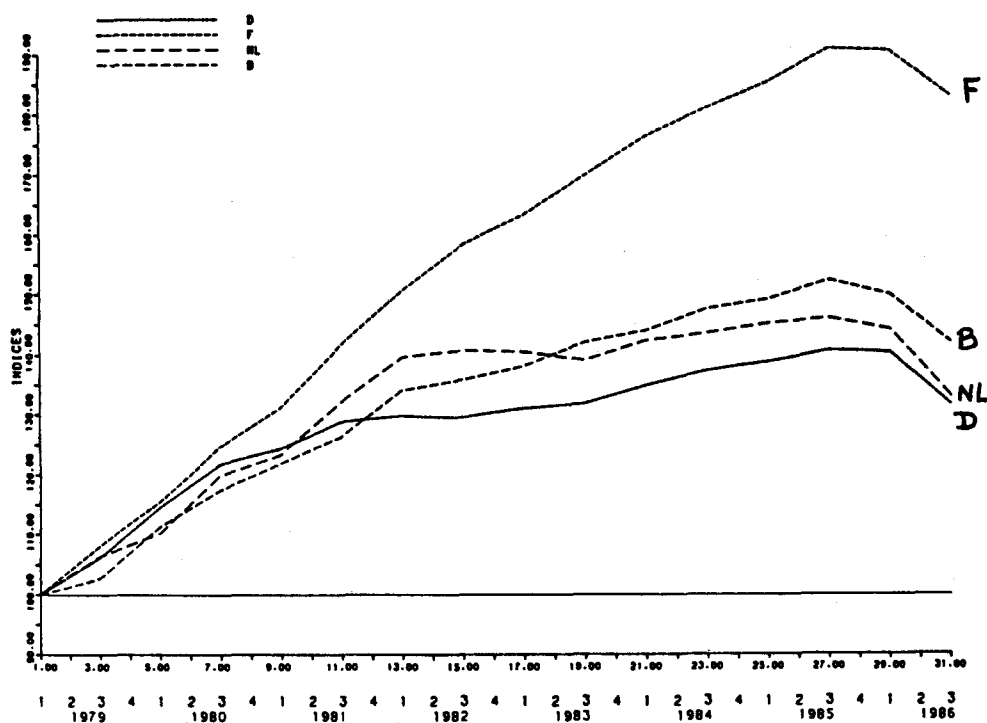
Graphique 3.9

Schaubild 3.9

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 3.10

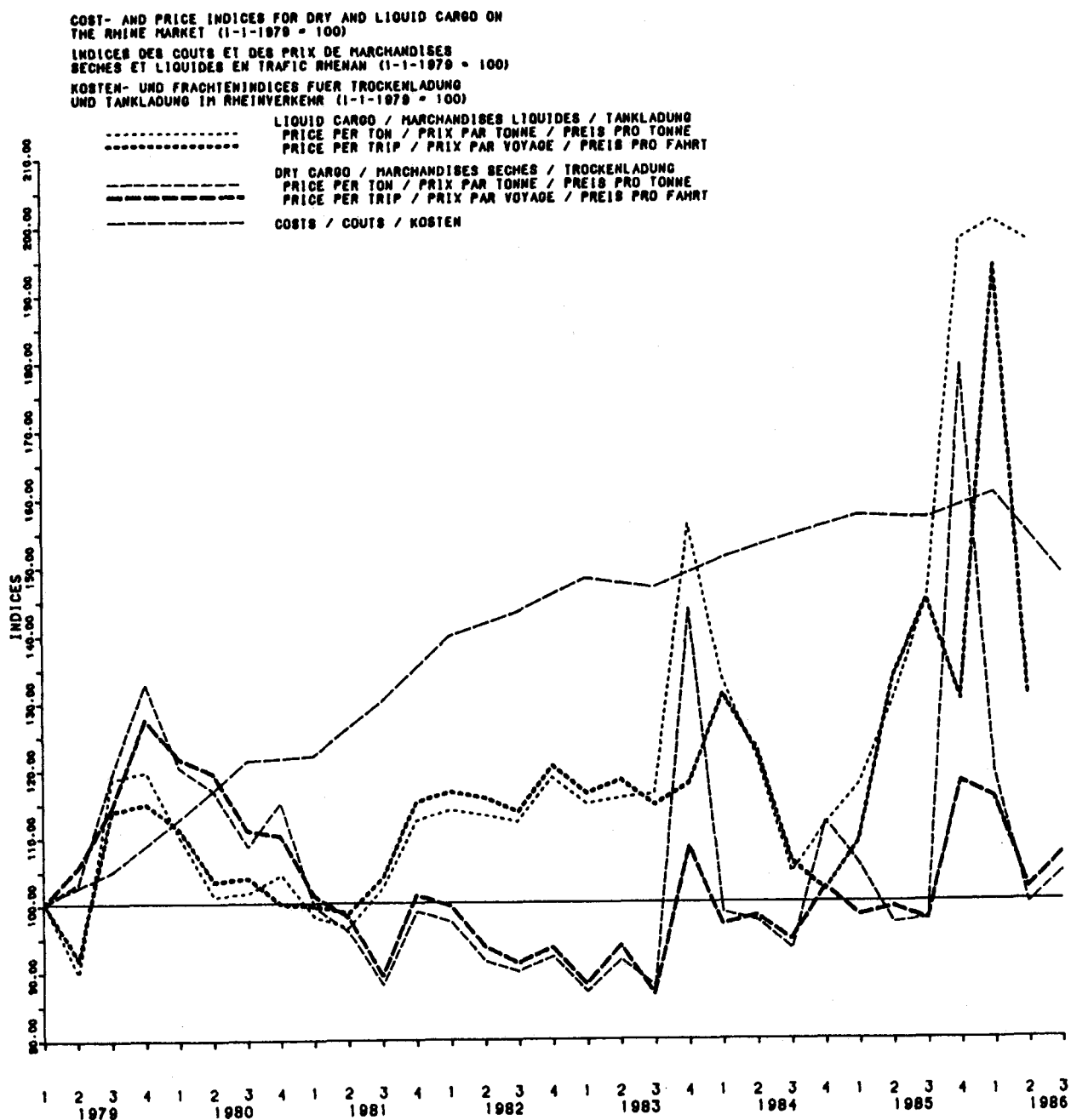
Graphique 3.10

Schaubild 3.10

Rhine market
(1.1.1979=100)

Trafic rhénan
(1.1.1979=100)

Rheinverkehr
(1.1.1979=100)





International Intra-EUR 12 RAIL activity

- Table 4.1 : . tonnages moved - Q2 86 - in thousand tonnes
. evolution Q2 86/Q2 85 - in %
. for the seek of conformity with the road matrix (table 2.1.), Belgium and Luxembourg have been combined what allows the comparison between modes for the calculation of the modal splits (Chapter 1). Tonnages moved between B and L are excluded.
. N = not available.

Activité de transport par RAIL - Trafic international intra EUR-12

- Tableau 4.1 : . tonnages transportés - Q2 86 - en milliers de tonnes
. évolution Q2 86/Q2 85 - en %
. par souci de conformité avec la matrice du transport par route (tableau 2.1.), la Belgique et le Luxembourg sont combinés afin de permettre la comparaison entre les modes pour le calcul des parts modales (Chapitre 1). Ceci exclut les tonnages transportés entre B et L.
. N = non disponible

Beschäftigung im Grenzüberschreitenden Güterverkehr - EUR-12

- Tabelle 4.1 : . beförderte Gütermenge in Q2 86 - (in 1000) t.
. Entwicklung Q2 86/Q2 85 (%)
. aus Gründen der Übereinstimmung mit der Matrix für den Straßenverkehr (Tabelle 2.1.) werden Belgien und Luxemburg zusammengefaßt, so daß ein Vergleich zwischen den Verkehrsträgern für die Berechnung der Anteile der einzelnen Verkehrsträger möglich ist (Kapitel 1). Der Verkehr zwischen B und L ist darin nicht erhalten.
. N = keine Angaben

Table 4.1

Tableau 4.1

Tabelle 4.1

From/ de/von	To/vers/ nach	D	F	I	NL	B/L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR 12
D	'000 ton %		1303 -12	1438 -7	475 +1	1169 -12	20 -26		248 +7	18 -41	133 +34	2 -55	4806 -8.0%
F	'000 ton %	845 +4		1589 -19	64 -52	1264 -21	64 +3		39 +80	3 -40	32 +35	8 +23	3908 -15.4%
I	'000 ton %	675 +6	467 +19		147 +38	229 -20	86 -24		30 +40	6 -14	10 +67	5 -14	1655 +4.7
NL	'000 ton %	981 +5	341 -7	150 +13		224 +2	6 N		4 +9	1 N	1 N	0 +100	1708 +2.3
BL	'000 ton %	843 +4	1164 -23	376 -9	636 -5		6 -63		18 -24	8 +52	12 -5	0 -23	3063 -11.6%
UK	'000 ton %	37 -22	14 -16	42 -8	0 N	10 -2			0 -100	0 N	0 N	6 +56	109 -10.7
IRL	'000 ton %												
DK	'000 ton %	103 -13	13 +117	25 +36	2 -50	5 +7	0 -85			0 -68	3 +714	0 +180	151 -0.7
GR	'000 ton %	18 +47	0 -35	0 0	2 N	4 +62	0 N		0 100		0 N	0 -100	24 +50.0
E	'000 ton %	56 +28	36 +35	15 -53	2 N	21 -3	0 N		1 -20	0 N		53 +11	184 +5.1
P	'000 ton %	3 -35	5 +8	3 -25	0 0	0 +161	0 0		0 0	0 0	43 -13		54 -12.9
EUR 12	'000 ton %	3561 +4.0	3343 -12.3	3638 -12.3	1328 -4.3	2926 -15.8	182 -16.6		340 +11.1	36 -28.0	234 +21.2	74 +8.8	15662 -8.3

4.2 Railway Tariff Indices

4.2.1 Coverage

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

Money used = ICU (International Currency Unit).

4.2 Indice des tarifs ferroviaires

4.2.1 Couverture

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

Monnaie utilisée = UIC (Unité internationale de compte).

4.2 Tarifindizes für den Eisenbahnverkehr

4.2.1 Erfassungsbereich

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

Währung = UIC (Internationale Rechnungseinheit).

4.2.2

Tariff development by
relation
(full wagon loads)

Evolution des tarifs par
relation
(Wagons complets)

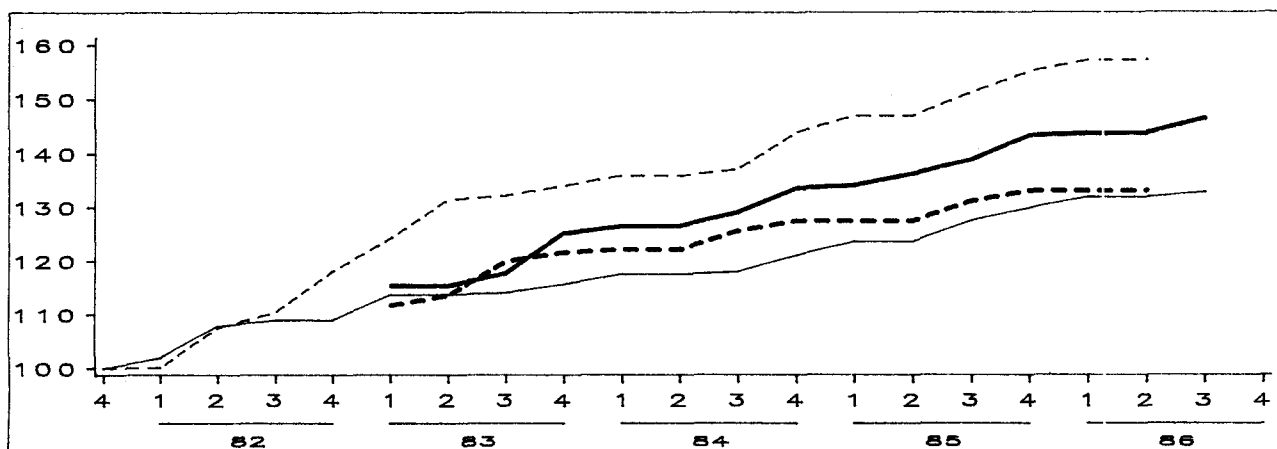
Tariffentwicklung nach
Verkehrsbeziehungen
(Wagenladungen)

A) SNCF's elaboration

Calculs de la SNCF

Aufstellung der SNCF

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	30.6.85	30.9.85	31.12.85	31.3.86	30.6.86	30.9.86
F-B ———	100.0	136.26	138.87	143.39	143.79	143.79	146.50
F-NL - - - -	100.0	127.51	131.17	133.13	133.13	133.13	133.13
F-D ———	100.0	123.67	127.61	129.96	131.99	131.99	132.94
F-I - - - -	100.0	147.00	151.27	155.12	157.24	157.24	

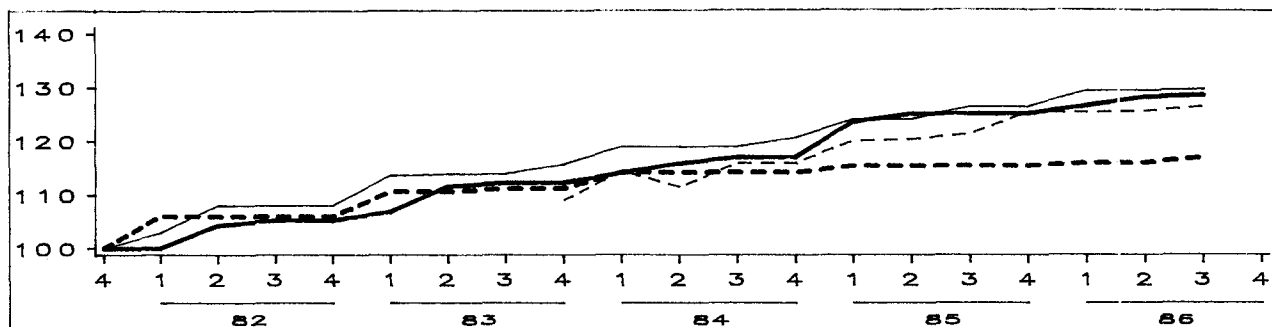


B) DB's Elaboration

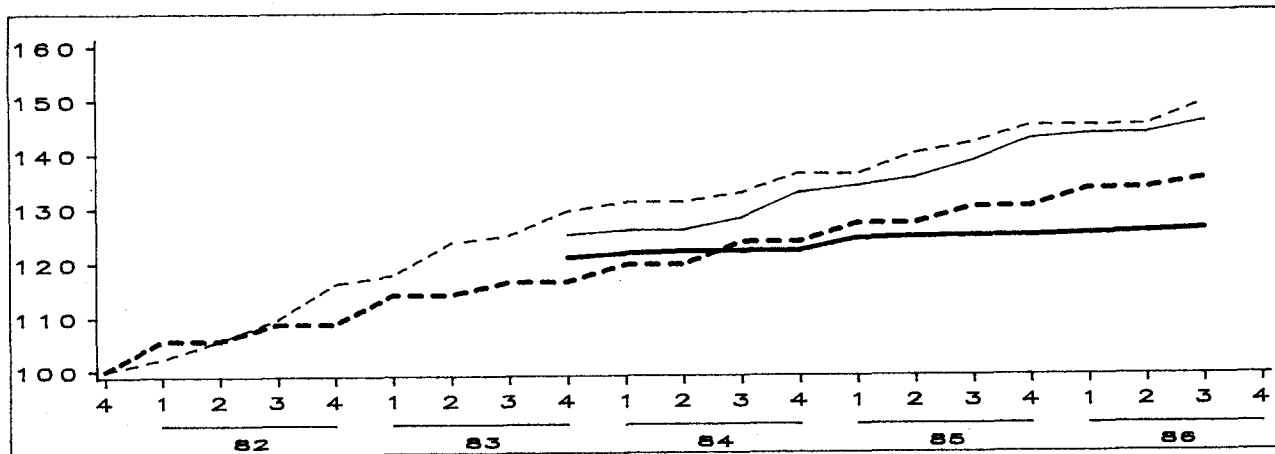
Calculs de la DB

Aufstellung der DB

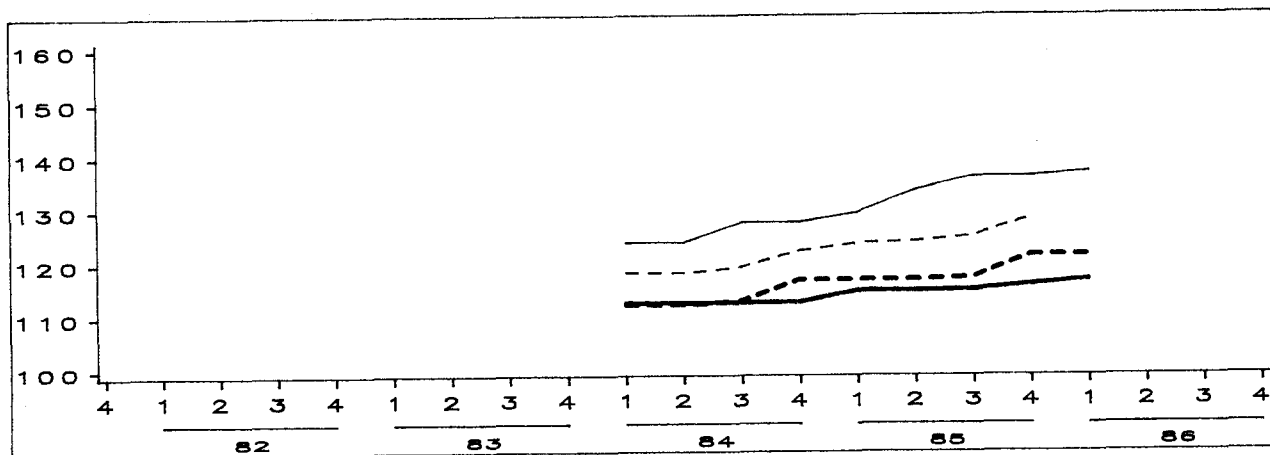
Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	30.9.85	31.12.85	31.3.86	30.6.86	30.9.86
D-F ———	100.0	126.47	126.47	129.39	129.39	129.61
D-B ———	100.0	125.07	125.07	126.50	128.09	128.45
D-NL - - - -	100.0	115.40	115.40	115.89	115.89	116.90
D-I - - - -	100.0	121.41	125.39	125.40	125.57	126.41



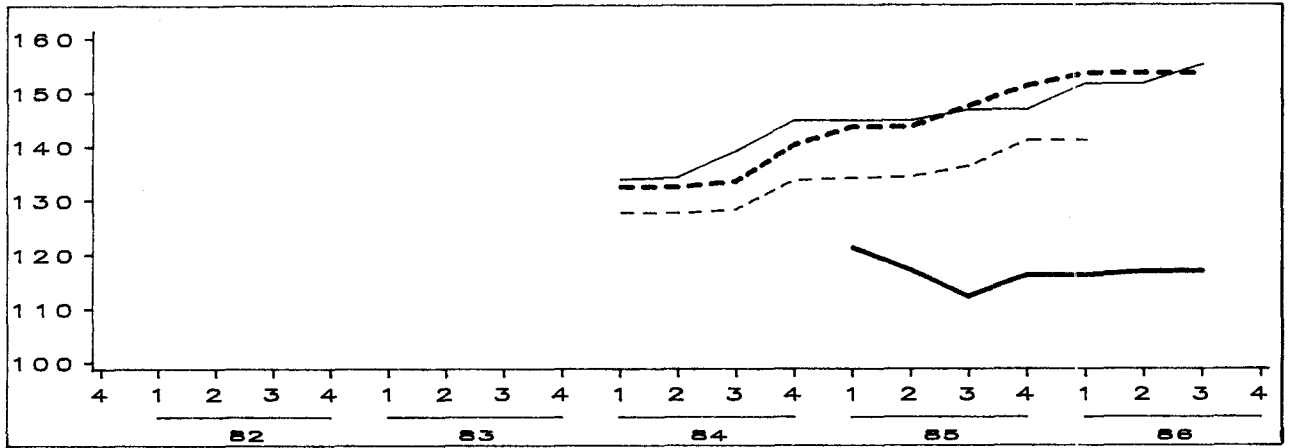
Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	30.9.85	31.12.85	31.3.86	30.6.86	30.9.86
B-F ———	100.0	138.32	142.36	143.27	143.27	145.43
B-NL - - - - -	100.0	129.90	129.90	133.14	133.14	134.93
B-D ———	100.0	124.58	124.58	124.96	125.22	125.69
B-I - - - - -	100.0	141.70	144.84	144.84	144.84	148.98



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	136.81
NL-D ———	100.0	114.59	114.59	114.74	115.66	116.56
NL-F - - - - -	100.0	116.69	116.69	117.09	121.21	121.21
NL-I - - - - -	100.0	123.61	123.92	124.91	128.22	-



Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	30.9.85	31.12.85	31.3.86	30.6.86	30.9.86
I - F -----	100.0	147.42	151.03	153.39	153.39	153.39
I - NL -----	100.0	136.29	141.07	141.07	--	--
I - B -----	100.0	146.74	146.74	151.52	151.52	155.00
I - D -----	100.0	112.13	116.04	116.05	116.75	116.85



SECTION - CHAPITRE - TEIL 5

COMBINED TRANSPORT - TRANSPORT COMBINÉ - KOMBINIERTER VERKEHR

5.1 Container traffic Trafic conteneurisé Containerverkehr

5.1.1. Q3 86

Q3 86

Q3 86

INTERCONTAINER
elaboration

Statistiques
INTERCONTAINER

Aufstellung von
INTERCONTAINER

Tab. 5.1	Ports traffic Trafic-ports Hafenverkehr	Continental Continental Kontinental	Others Autres Andere	Total traffic Trafic total Zusammen
Number of units Nombre d'unités Q3 86 Ladeeinheiten TEU (1000)	124.1	76.4	14.5	215.1
Evolution Entwicklung % $\frac{Q3\ 86}{Q3\ 85}$	- 2.7%	- 0.8%	+ 5.8%	- 1.5%
Evolution Entwicklung % $\frac{Q3\ 86}{Q2\ 86}$	- 1.1%	- 5.9%	+ 5.8%	- 2.4%

5.2 Piggy-back - Ferroutage - Huckepack Q2 86

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

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

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

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

Country of despatch Pays d'expédition Versandland	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten Q2 86	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q2\ 86}{Q2\ 85}$	$\frac{Q2\ 86}{Q1\ 86}$
D Kombiverkehr	24 862	+ 28	+ 12
F Novatrans	4 962	+ 22	+ 70
I Novatrans + Ferpac + Cemot + Hupac	17 853	+ 11	+ 6
NL Trailstar	1 507	+ 4	+ 1
B/GB TRW	4 116	+ 2	- 8
DK Kombidan	409		
E Transnova	4 737	+118	108
Total - zusammen	58 446	23%	16%

Tab. 5.3 Important Intra-EUR 12 relations (over 1000 units in Q2 86)
 Relations intra-EUR 12 importantes (plus de 1000 unités au Q2 86)
 Wichtige Verkehrsverbindungen innerhalb EUR-12 (mehr als 1000 Lade-
 einheiten in Q2 86)

Relation Verbindung	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q2\ 86}{Q2\ 85}$	$\frac{Q2\ 86}{Q1\ 86}$
D ——— I	10 713	+ 13	+ 7
I ——— D	9 357	+ 8	+ 5
B ——— I	3 068	+ 7	
I ——— B	2 775	- 4	- 13
F ——— I	3 795	+ 27	
I ——— F	3 878	+ 22	
E ——— D	4 431	+146	+106
D ——— E	3 621	+114	+ 29
I ——— NL	1 087	+ 1	- 2
NL ——— I	1 088	+ 5	- 1

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
E Ministerio de Transportes, T. y C. (Subdirección Gen. de Estudios)

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

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

(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)

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

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 EF-publikationer

Montergade 19
1116 København K
Tlf: (01) 14 11 95
Telecopier: (01) 32 75 11

BR DEUTSCHLAND

Bundesanzeiger Verlag

Breite Straße
Postfach 10 80 06
5000 Köln 1
Tel. (02 21) 20 29-0
Fernschreiber: ANZEIGER BONN 8 882 595
Telecopierer: 20 29 278

GREECE

G.C. Eleftheroudakis SA

International Bookstore
4 Nikis Street
105 63 Athens
Tel. 322 22 55
Telex 219410 ELEF

Sub-agent for Northern Greece:

Molho's Bookstore

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

ESPAÑA

Boletín Oficial del Estado

Trafalgar 27
28010 Madrid
Tel. (91) 446 60 00

Mundi-Prensa Libros, S.A.

Castelló 37
28001 Madrid
Tel. (91) 431 33 99 (Libros)
431 32 22 (Suscripciones)
435 36 37 (Dirección)
Télex 49370-MPLI-E

FRANCE

Journal officiel
**Service des publications
des Communautés européennes**

26, rue Desaix
75727 Paris Cedex 15
Tél. (1) 45 78 61 39

IRELAND

Government Publications Sales Office

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

or by post

**Government Stationery Office
Publications Section**

6th floor
Bishop Street
Dublin 8
Tel. 78 16 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
et autres pays/and other countries**

**Office des publications officielles
des Communautés européennes**

2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Tél. 49 92 81
Télex PUBOF LU 1324 b
CCP 19190-81
CC bancaire BIL 8-109/6003/200

Abonnements/Subscriptions

Messageries Paul Kraus

11, rue Christophe Plantin
L-2339 Luxembourg
Tél. 49 98 888
Télex 2515
CCP 49242-63

NEDERLAND

Staatsdrukkerij- en uitgeverijbedrijf

Christoffel Plantijnstraat
Postbus 20014
2500 EA 's-Gravenhage
Tel. (070) 78 98 80 (bestellingen)

PORTUGAL

**Imprensa Nacional
Casa da Moeda, E. P.**

Rua D. Francisco Manuel de Melo, 5
1092 Lisboa Codex
Tel. 69 34 14
Telex 15328 INCM

Distribuidora Livros Bertrand Lda.

Grupo Bertrand, SARL

Rua das Terras dos Vales, 4-A
Apart. 37
2700 Amadora CODEX
Tel. 493 90 50 - 494 87 88
Telex 15798 BERDIS

UNITED KINGDOM

HM Stationery Office

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

Sub-agent:

Alan Armstrong & Associates Ltd

72 Park Road
London NW1 4SH
Tel. (01) 723 39 02
Telex 297635 AAALTD G

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 ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ 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