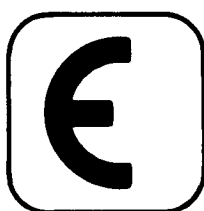


EUROPA TRANSPORT



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

MARKTENTWICKLUNG MARKET DEVELOPMENTS EVOLUTIONS DU MARCHÉ



24

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 August 1987 abgeschlossen
Manuscript finished in August 1987
Manuscrit terminé en août 1987

Luxemburg : Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften,
1987

Luxembourg : Office for Official Publications of the European Communities, 1987

Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes,
1987

ISSN 0257-0491

Kat. Nr, Cat. No., Cat. N° : CB-BC-87-024-3A-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

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 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. Traffic with SPAIN and PORTUGAL is 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".

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", ceux-ci 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. Les statistiques de transport, incluant l'ESPAGNE et le PORTUGAL ont été publiées à partir du rapport trimestriel n° 21 qui analysait 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.

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, wurden vom Quartalbericht Nr. 21 an einbezogen. Dementsprechend wurden die Zeitreihen ab dem 1. Quartal 1983 von EUR-10 auf EUR-12 umgestellt.

SUMMARY - RESUME - ZUSAMMENFASSUNG

ITEM	RUBRIQUE	GEGENSTAND	EVOLUTION ENTWICKLUNG	REFERENCE VERWEIS	PAGE SEITE
3 MODES 3 ZWEIGE	Total tonnage international	Gesamttonnage international	+ 1.0% Q4 86/Q4 85	tab. 1.1	13
	EUR-12 tonnage Modal share	EUR-12 Tonnage Marktanteil	+ 4.1% Q4 86/Q4 85	tab. 1.1	13
	EUR-12 matrix	EUR-12 Matrix	+ 1.4 Q4 86/Q4 85	tab. 1.1	13
	COST indices	Kostenerhebung		tab. 2.1	18
	PRICE indices	Preiserhebung			20 26
	EUR-5 tonnage Modal share	EUR-5 Tonnage Marktanteil	+ 6.7% Q4 86/Q4 85	tab. 1.1	13
	EUR-5 matrix	EUR-5 Matrix	+ 2.1 Q4 86/Q4 85	tab. 1.1	13
	PRICE indices	Preiserhebung		tab. 3.1	33
	COST indices	Kostenerhebung			
	EUR-12 tonnage Modal share	EUR-12 Tonnage Marktanteil	-21.2% Q4 86/Q4 85	tab. 1.1	13
	EUR-12 matrix	EUR-12 Matrix	- 3.6 Q4 86/Q4 85	tab. 1.1	13
Combined Combiné Kombi- niert	Tariff indices	Tarifindizes	31.03.87	tab. 4.1	50
	Container traffic	Containerverkehr	+ 3% Q1 87/Q1 86	tab. 5.1	57
Piggy-back traffic	Piggy-back traffic	Huckepackverkehr	+11% Q4 86/Q4 85	tab. 5.2	58

GENERAL ASSESSMENT

Comments refer to the fourth quarter of 1986 (Q4/86) and comparisons to the Q4/85 unless otherwise stated.

A decision was taken to stop financial support of the market conditions enquiry. Consequently this report contains no information on this subject. However, the market conditions survey will be taken up again in the second quarterly report of 1987.

3 Modes

Total international intra-EUR-12 tonnage by the three modes was virtually unchanged (+ 1.0 %), a consequence of the very severe drop in rail traffic (- 21.2 %). On the other hand transport by road and inland waterways both increased by 4.1 % and 6.7 % respectively.

Preliminary figures for the whole of 1986 indicate a total growth of only 1.7 %.

Road

The growth of road traffic was 4 % continuing the steady growth which has been recorded over the last two years.

The effects of adhesion of Spain and Portugal to the Community continued to produce considerable changes of the traffic to and from these two countries. For Spain there was an increase of 41 % inwards and 3 % outwards while for Portugal inwards traffic increased by 8 % and outwards traffic by 15 % (see Table 2.1.). As far as the other Member States were concerned the most significant increase in outwards traffic (+ 8 %) was achieved by The Netherlands, Belgium/Luxemburg, the United Kingdom and Greece. There was little change in inwards traffic: only Denmark (+ 7 %), France and The Netherlands (+ 5 %) being above the EUR-12 average.

Road traffic increased by 5 % (Table 2.2.) during 1986.

Inland Waterways

In view of the many fluctuations in the past 4 years, the 6.7 % increase in the Q4/86 should be treated with some caution (see Table 1.1.).

The principal changes relate to traffic leaving Germany (+ 23 %) and arriving in The Netherlands (+ 18 %) (Table 3.1.).

Rail

With a decrease of 21 % rail had the worst quarterly result since the Q3/82. The only States with positive results were Greece (with an increase inwards of 17.6 % and an increase outwards of 30 %), the United Kingdom and Denmark with decreases inwards but increases of 30 % and 13 % respectively outwards. For France the S.N.C.F. strike was not without influence on the decrease in traffic (- 32 %).

Combined Transport

Container by rail

During the first quarter of 1987, total traffic rose 3 %. There was a marked increase in port traffic (+ 8 %).

Piggy-Back

Although the number of units dispatched during the fourth quarter of 1986 rose 11 % as compared with Q4/85, it represents a smaller growth than that observed earlier in 1986. Overall traffic grew by 19 % in 1986.

SYNTHÈSE DU RAPPORT

Les commentaires portent sur le quatrième trimestre de 1986 (Q4/86) et les comparaisons sont faites par rapport à Q4/85, sauf indication contraire.

A noter qu'il avait été décidé de ne plus financer l'enquête de conjoncture. En conséquence, ce rapport ne contient pas d'informations à ce sujet. Cependant, l'enquête de conjoncture sera à nouveau reprise dans le second rapport trimestriel de 1987.

3 modes

Le tonnage international EUR-12 transporté par les trois modes est resté pratiquement le même (+ 1.0 %). Ceci est la conséquence d'une chute sensible des transports par rail (- 21.2 %). Par contre, les transports par route et par voies navigables ont augmenté de 4.1 % et 6.7 % respectivement.

Les chiffres provisoires du total des transports réalisés en 1986, marquent une faible croissance (+ 1.7 %).

Route

Le trafic routier, en augmentation de 4 %, poursuit sa croissance régulière enregistrée au cours des deux dernières années.

L'adhésion de l'Espagne et du Portugal aux Communautés a entraîné des augmentations conséquentes du trafic de et vers ces deux Etats. Pour l'Espagne, on enregistre une augmentation de 41 % du trafic à l'entrée et de 3 % du trafic à la sortie. Pour le Portugal, les entrées augmentent de 8 % et les sorties de 15 % (cf. tableau 2.1.). En ce qui concerne les autres Etats membres, la croissance la plus significative du trafic à la sortie (+ 8 %) est atteinte par les Pays-Bas, la Belgique/Luxembourg, le Royaume-Uni et la Grèce. A l'entrée, on n'enregistre pas de modifications importantes; seuls le Danemark (+ 7 %), la France et les Pays-Bas (+ 5 %) se situent au-dessus de la moyenne EUR-12.

Sur l'ensemble de l'année 1986, le trafic par route a augmenté de 5 % (cf. tableau 2.2.).

Voies navigables

Vu les diverses fluctuations enregistrées durant les quatre dernières années, on doit interpréter l'augmentation de 6.7 % au Q4/86 avec une certaine prudence (cf. tableau 1.1.).

Les changements les plus importants concernent le trafic à la sortie de l'Allemagne (+ 23 %) et, à l'entrée, pour les Pays-Bas (+ 18 %) (cf. tableau 3.1.).

Rail

Avec une diminution de 21 %, le rail a enregistré le plus mauvais trimestre depuis Q3/82. Les seuls résultats positifs concernent la Grèce (augmentation de 17,6 % à l'entrée et de 30 % à la sortie), le Royaume-Uni et le Danemark, déficitaires à l'entrée, mais en augmentation de 30 %, respectivement 13 %, à la sortie. Pour la France, la grève qui a affecté la S.N.C.F. n'est pas sans impact sur la diminution (- 32 %) du trafic.

Transports combinés

Trafic conteneurisé

Pendant le premier trimestre 1987, le trafic total a augmenté de 3 %. Au niveau du trafic portuaire, le résultat est particulièrement sensible (+ 8 %).

Ferroutage

Bien que le nombre d'unités expédiées pendant Q4/86 soit en hausse de 11 % par rapport au Q4/85, cette augmentation est plus faible que celle constatée début 1986.

Le trafic total a augmenté de 19 % en 1986.

ZUSAMMENFASSUNG DES BERICHTS

Die Bemerkungen beziehen sich auf das vierte Quartal 1986, und die Vergleiche werden - falls nichts anderes gesagt wird - mit Q4/85 gezogen.

Dieser Bericht enthält keine Angaben über die Konjunktur, da beschlossen worden war, diese Untersuchung nicht mehr zu finanzieren. Die Konjunkturuntersuchung soll jedoch in dem zweiten vierteljährlichen Bericht des Jahres 1987 wieder aufgenommen werden.

Drei Verkehrsträger

Das gesamte Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr aller drei Verkehrsträger ist praktisch das gleiche geblieben (+ 1,0 %), was durch einen erheblichen Rückgang des Schienenverkehrs (- 21,2 %) bedingt ist. Dagegen sind Strassen- und Binnenverkehr um 4,1 % bzw. 6,7 % angestiegen.

Die provisorischen Zahlen für den Gesamtverkehr des Jahres 1986 zeigen eine schwache Zunahme (+ 1,7 %).

Strassenverkehr

Der Strassenverkehr führt sein in den beiden vergangenen Jahren verzeichnetes stetiges Wachstum mit 4 % Zunahme weiter fort.

Der Beitritt Spaniens und Portugals zur Gemeinschaft hatte eine dementsprechende Zunahme des Verkehrs aus und zu diesen zwei Ländern zur Folge. Der Verkehr nach Spanien nahm um 41 %, der Verkehr aus Spanien heraus um 3 % zu. In Portugal gab es eine Zunahme von 8 % im eingehenden Verkehr und von 15 % im ausgehenden Verkehr (siehe Tabelle 2.1.). In den übrigen Mitgliedstaaten erreichten vor allem die Niederlande, Belgien/Luxemburg, das Vereinigte Königreich und Griechenland das grösste Wachstum im ausgehenden Verkehr. Beim eingehenden Verkehr gab es keine nennenswerten Änderungen; nur Dänemark, Frankreich und die Niederlande (+ 5 %) lagen über dem Durchschnitt EUR-12.

Insgesamt gesehen ist der Strassenverkehr um 5 % angestiegen (siehe Tabelle 2.2.).

Binnenschiffsverkehr

In Anbetracht der erheblichen Schwankungen während der letzten vier Jahre muss man die Erhöhung von 6,7 % im Q4/86 mit einer gewissen Vorsicht auslegen (siehe Tabelle 1.1.).

Die bedeutendsten Änderungen betrafen den Verkehr aus Deutschland (+ 23 %) und nach den Niederlanden (+ 18 %) (siehe Tabelle 3.1.).

Eisenbahnverkehr

Mit einem Rückgang von 21 % verzeichnete die Schiene ihr schlechtestes Quartal seit Q3/82. Die einzigen positiven Ergebnisse betrafen Griechenland (+ 17,6 % im eingehenden Verkehr und + 30 % im ausgehenden Verkehr), das Vereinigte Königreich und Dänemark, bei rückläufigen Eingangsverkehr, Anstieg des Ausgangsverkehrs um 30 % und 13 %. Im Fall Frankreichs war der Streik bei der S.N.C.F. nicht ohne Auswirkungen auf den starken Rückgang (- 32 %) des Verkehrs.

Kombinierter Verkehr

Containerverkehr der Eisenbahn

Während des ersten Quartals 1987 stieg der gesamte Containerverkehr um 3 %, der Seehafenverkehr sogar um 8 % an.

Huckepackverkehr

Wenn auch die Anzahl versandter Einheiten während Q4/86 um 11 % im Vergleich zu Q4/85 anstieg, so ist diese Zunahme doch schwächer als der zu Anfang 1986 verzeichnete Anstieg.

Der Gesamtverkehr nahm 1986 um 19 % zu.

SECTION - CHAPITRE - TEIL 1

Q4 86

All 3 modes

3 modes confondus

Alle 3 Verkehrszweige

Table 1.1




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

Tableau 1.1

Activité du transport international EUR-12, quatrième trimestre 1986

Tabelle 1.1

Beschäftigung im grenzüberschreitenden EUR-12-Verkehr im vierten Quartal 1986

Activity Activité Q4 86 Beschäftigung				Total Total Insgesamt
Tonnage moved Tonnage transporté Beförderungsleistung Mio ton. (1)	56.0	14.8	47.2	118.0
Tonnage evolution Evolution du tonnage Verkehrsentwicklung Q4 86/85 (2)	+ 4.1%	- 21.2%	+ 6.7%	+ 1.0%
Modal split Répartition modale Verkehrsanteil nach Verkehrszweigen Q4 86	47.5%	12.5%	40 %	100 %
Modal split evolution Evolution part modale Entwicklung der Verkehrsanteile Q4 86/85	+ 1.4	- 3.6	+ 2.1	--

(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.

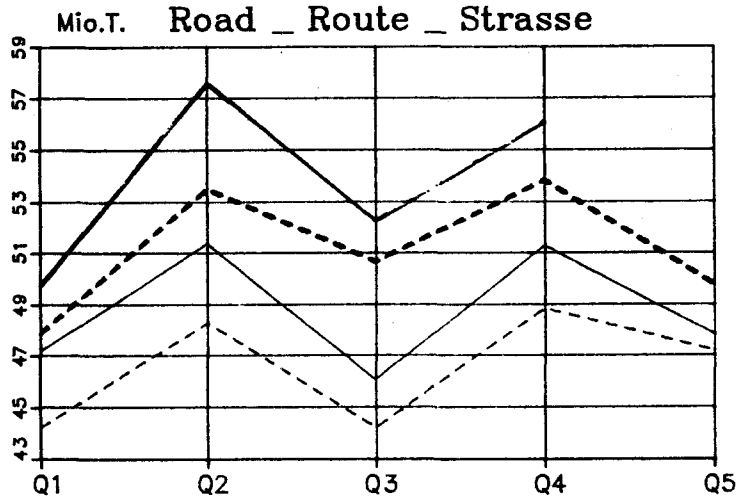
Vu l'importance des variations saisonnières, l'observation de l'évolution du trafic se fait en comparant les résultats d'un trimestre à ceux du trimestre correspondant de l'année précédente.

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

Figure 1.1

Graphique 1.1

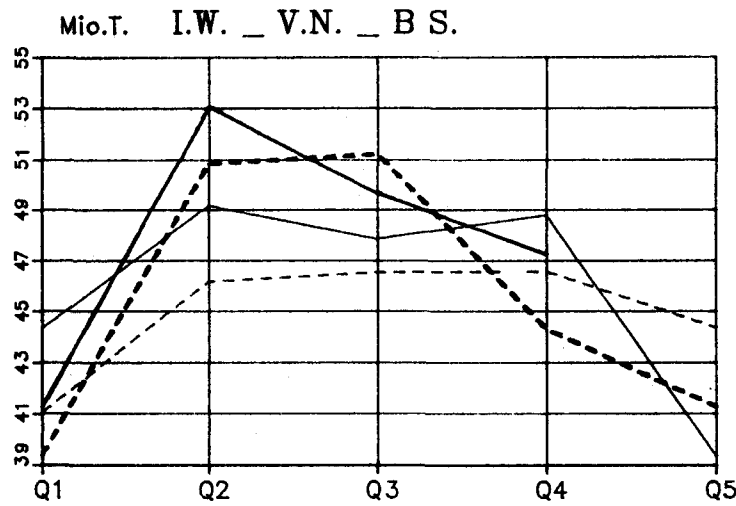
Schaubild 1.1



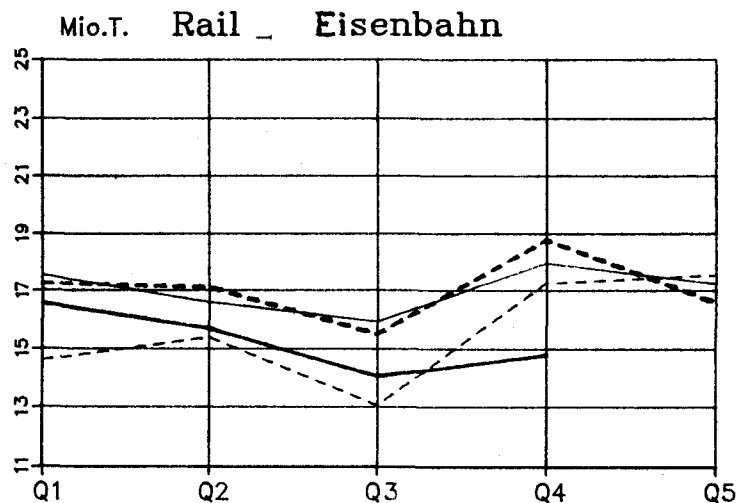
Graphic representation of the evolution of EUR-12 quarterly tonnages by mode of transport.

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

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 (%)




	$\frac{Q4\ 85}{Q4\ 84}$	$\frac{Q1\ 86}{Q1\ 85}$	$\frac{Q2\ 86}{Q2\ 85}$	$\frac{Q3\ 86}{Q3\ 85}$	$\frac{Q4\ 86}{Q4\ 85}$
	4.94	3.95	7.61	3.12	4.13
	4.40	-3.95	-8.32	-9.17	-21.20
	-9.28	4.85	4.36	-3.08	6.73
All modes Trois modes Zusammen	-1.02	2.98	4.01	-1.21	1.04

Figure 1.2

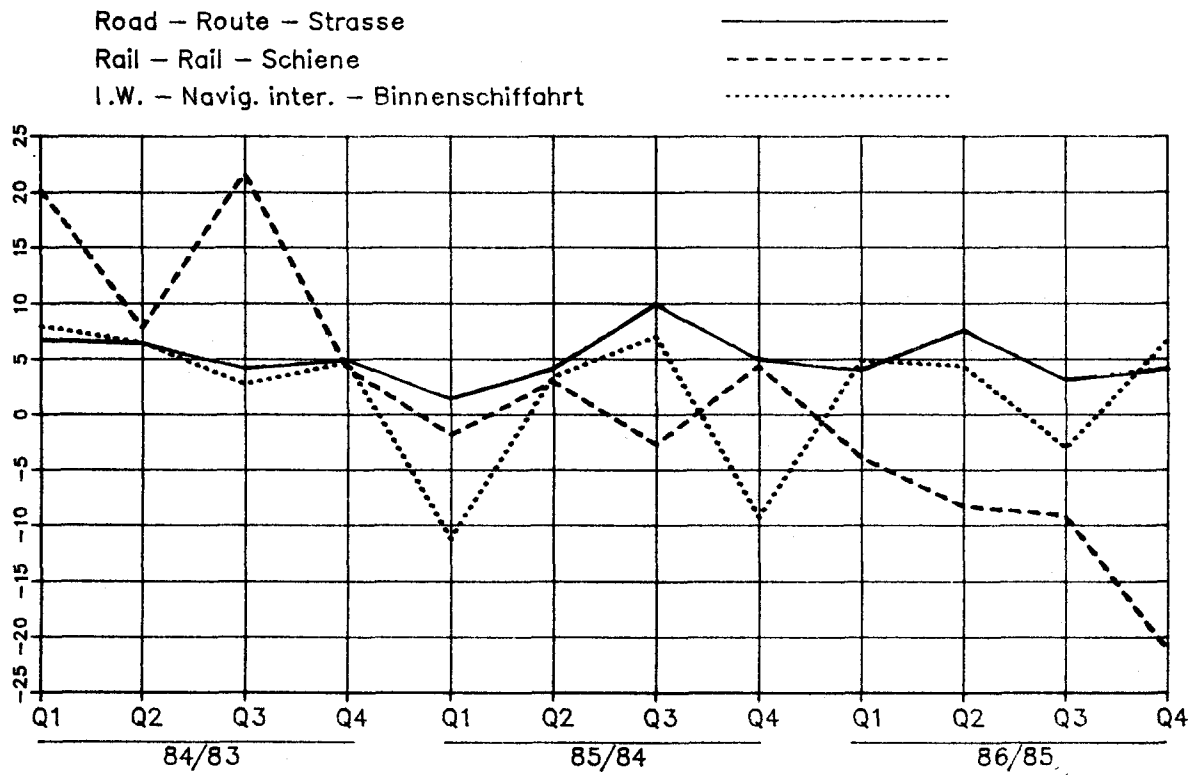
Graphic representation of growth rate by mode

Graphique 1.2

Représentation graphique des taux de croissance par mode

Schaubild 1.2

Graphische Darstellung der Wachstumsraten nach Verkehrszweigen





International Intra-EUR 12 road activity

Table 2.1 : . tonnages moved - Q4 86 - in thousand tonnes = 56 031
. evolution Q4 86/Q4 85 - in % = + 4.1%
. 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 - Q4 86 - en milliers de tonnes = 56 031
. évolution Q4 86/Q4 85 - en % = + 4.1%
. 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 - Q4 86 - in 1000 t. = 56 031
. Entwicklung Q4 86/Q4 85 - in %. = + 4.1%
. Belgien und Luxembourg 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

From/ de/von	To/vers/ nach	D	F	I	NL	B/L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR 12
D	'000 ton %		2857 + 1	1684 + 3	5285 + 3	2529 - 4	307 - 2	15 + 6	654 + 5	87 - 5	291 +30	40 +10	13749 + 2
F	'000 ton %	3110 - 2		1640 + 3	855 - 2	3288 - 6	635 0	11 - 16	87 + 7	20 - 3	1120 +47	91 +59	10857 + 1
I	'000 ton %	1531 + 1	1299 0		256 + 3	220 + 2	378 -14	14 -13	47 - 4	33 +25	197 +51	43 +49	4018 + 1
NL	'000 ton %	4000 + 3	1278 + 9	580 - 9		3011 +17	256 +26	19 +19	156 +11	20 - 1	136 +32	16 +33	9472 + 8
BL	'000 ton %	2843 + 4	4894 + 7	435 +12	3988 +10		272 +15	19 - 5	91 + 3	21 +13	108 +21	20 +161	12689 + 8
UK	'000 ton %	243 +19	393 +12	359 - 4	109 +14	181 +17		160 N	74 +25	4 +82	48 N	6 N	1577 + 8
IRL	'000 ton %	19 +23	28 - 2	14 -43	7 0	19 -34	74 0		4 + 61	0 0	2 N	0 N	166 - 1
DK	'000 ton %	750 - 7	77 + 3	63 + 4	64 - 4	32 - 2	127 - 4	4 - 9		10 - 1	11 +40	2 +53	1140 - 4
GR	'000 ton %	110 + 10	19 - 11	34 +34	19 - 2	8 -13	2 +18	0 0	4 +27		0 0	0 0	195 + 8
E	'000 ton %	362 +27	961 + 6	230 +19	123 -20	96 - 2	104 N	0 N	19 +24	1 0		0 N	1896 + 3
P	'000 ton %	44 +67	71 0	26 -29	16 + 7	15 -27	5 N	0 N	3 +17	0 0	88 N		268 +15
EUR 12	'000 ton %	13012 + 2.3	11877 + 5.1	5065 + 2.2	10722 + 4.7	9399 + 1.2	2160 + 0.7	242 - 2.9	1140 + 6.9	196 - 3.5	2002 +40.9	218 + 8.3	56031 + 4.1

Tab. 2.2 : Total international EUR-12 tonnage évolution in %, by direction. 1986.

Evolution totale, en %, du tonnage international EUR-12 par direction. 1986.

Entwicklung des EUR-12-Verkehrsaufkommens (%). 1986.

	Inward traffic evolution Evolution du trafic entrant Entwicklung des eingehenden Verkehrs		Outward traffic evolution Evolution du trafic sortant Entwicklung des ausgehenden Verkehrs		In+Outward traffic Evolution du trafic total Entwicklung des ein- und ausgehenden Verkehrs	
	%	$\frac{86}{85}$	%	$\frac{86}{85}$	%	$\frac{86}{85}$
D	+ 6		+ 1		+ 3	
F	+ 7		+ 5		+ 6	
I	+ 5		+ 4		+ 6	
NL	+ 1		+ 9		+ 5	
B+L	+ 2		+ 5		+ 3	
UK	+ 2		+ 6		+ 4	
IRL	+ 1		+ 2		+ 2	
DK	+ 9		- 2		+ 3	
GR	- 6		- 1		- 3	
E	+ 24		+ 12		+ 18	
P	+ 7		+ 8		+ 7	
EUR-12	+ 5		+ 5		+ 5	

2.1 Cost Indices-Road 1.1.87

2.1.1 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.

2.1.2 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.

2.1 Indices de coût-Route 1.1.87

2.1.1 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.

2.1.2 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.

2.1 Kostenindizes für den Straßenverkehr 1.1.87

2.1.1 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.

2.1.2 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. 2.3 : Total cost indices in ECU / Indice des coûts totaux en ECU / Gesamtkostenindizes in ECU

	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	1.1.87
D	100.0	105.9	109.0	110.2	112.2	113.9	115.5	115.6	119.0	115.8	119.6
F	100.0	102.6	108.5	110.0	111.3	116.1	120.1	121.7	124.2	118.0	121.1
NL	100.0	103.8	108.6	106.1	108.8	108.7	111.0	112.1	117.7	113.6	119.3
B/L	100.0	97.6	101.8	100.9	101.8	105.9	110.1	109.9	112.8	109.4	112.1
UK	100.0	108.5	100.4	110.9	111.7	111.8	111.9	127.5	114.1	111.3	93.8
DK	100.0	100.1	110.2	107.8	108.2	112.2	118.4	117.2	117.1	113.6	119.7

Tab. 2.4 : Fuel cost in ECU / Coût du carburant en ECU / Kraftstoffkosten in ECU

	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	1.1.87
D	100.0	100.2	105.5	98.3	102.5	99.1	109.7	104.1	105.2	74.5	77.7
F	100.0	102.3	111.8	106.8	106.6	111.7	118.7	119.9	114.0	92.4	101.3
NL	100.0	101.7	105.3	96.7	103.3	95.3	99.5	96.9	98.2	66.5	74.8
B/L	100.0	98.0	104.6	99.2	101.2	99.8	105.5	102.8	102.1	76.9	73.8
UK	100.0	104.8	103.3	108.8	109.3	108.3	114.8	134.3	121.7	107.0	107.2
DK	100.0	97.7	116.6	105.7	104.2	108.6	111.5	110.4	102.1	76.7	86.0

Tab. 2.5 : Wages in ECU / Coûts des salaires en ECU / Lohnkosten in ECU

	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	1.1.87
D	100.0	107.9	111.0	115.6	116.5	120.8	121	123.7	127.4	133.2	137.6
F	100.0	105.4	110.0	116.4	116.8	121.1	124.3	127.5	136.5	134.8	137.1
NL	100.0	105.5	111.8	111.1	112.0	113.6	115.3	117.9	125.8	129.0	135.6
B/L	100.0	95.4	99.7	100.1	100.3	106.0	111.7	112.9	114.9	117.0	121.5
UK	100.0	109.1	98.7	109.4	109.9	112.1	109.2	123.8	111.7	112.6	101.5
DK	100.0	101.0	109.0	107.8	107.9	107.8	117.9	116.7	119.0	120.9	123.9

Tab. 2.6 : Total cost indices in national currency
 Indice des coûts totaux en monnaie nationale
 Gesamtkostenindizes in Landeswährung

	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	1.1.87
D	100.0	102.3	102.4	102.5	103.5	104.2	105.5	106.4	106.0	101.8	102.2
F	100.0	108.5	113.8	121.1	123.7	128.3	132.3	134.1	133.6	130.2	133.2
NL	100.0	101.1	102.5	100.8	103.0	102.4	104.3	106.4	107.8	102.6	104.7
B/L	100.0	105.6	110.2	110.4	114.6	115.3	118.7	119.7	120.6	115.4	116.6
UK	100.0	106.0	108.4	112.8	113.1	117.7	119.9	126.3	126.3	126.2	120.6
DK	100.0	102.5	111.6	110.3	110.7	114.8	118.6	118.6	117.0	113.2	117.8

Tab. 2.7 : Fuel cost in national currency
 Coût du carburant en monnaie nationale
 Kraftstoffkosten in Landeswährung

	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	1.1.87
D	100.0	96.8	99.1	91.4	94.6	90.7	100.2	95.9	93.7	65.5	66.1
F	100.0	108.2	117.2	117.6	118.5	123.5	130.6	132.1	122.6	101.9	111.5
NL	100.0	99.0	99.4	91.9	97.8	89.8	93.5	92.0	90.0	60.1	65.6
B/L	100.0	106.1	113.3	108.6	113.9	108.8	113.8	112.0	109.2	81.1	76.8
UK	100.0	102.4	111.5	110.7	110.7	114.0	123.1	133.1	134.7	120.8	107.0
DK	100.0	100.0	118.0	108.2	106.6	111.2	111.7	111.7	102.0	76.4	84.7

Tab. 2.8 : Wages in national currency
 Coût des salaires en monnaie nationale
 Lohnkosten in Landeswährung

	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	1.1.87
D	100.0	104.3	104.3	107.6	107.6	110.5	110.5	113.8	113.5	117.1	117.1
F	100.0	111.4	115.3	128.2	129.8	133.9	136.8	140.4	146.8	148.7	150.8
NL	100.0	102.7	105.5	105.5	106.0	107.0	108.4	111.9	115.3	116.5	119.0
B/L	100.0	103.2	107.9	109.5	113.0	115.5	120.4	122.9	122.9	123.5	126.4
UK	100.0	106.6	106.6	111.3	111.4	118.0	117	122.7	123.6	127.1	130.6
DK	100.0	103.4	110.3	110.3	110.3	110.3	118.1	118.1	118.9	120.5	122.0

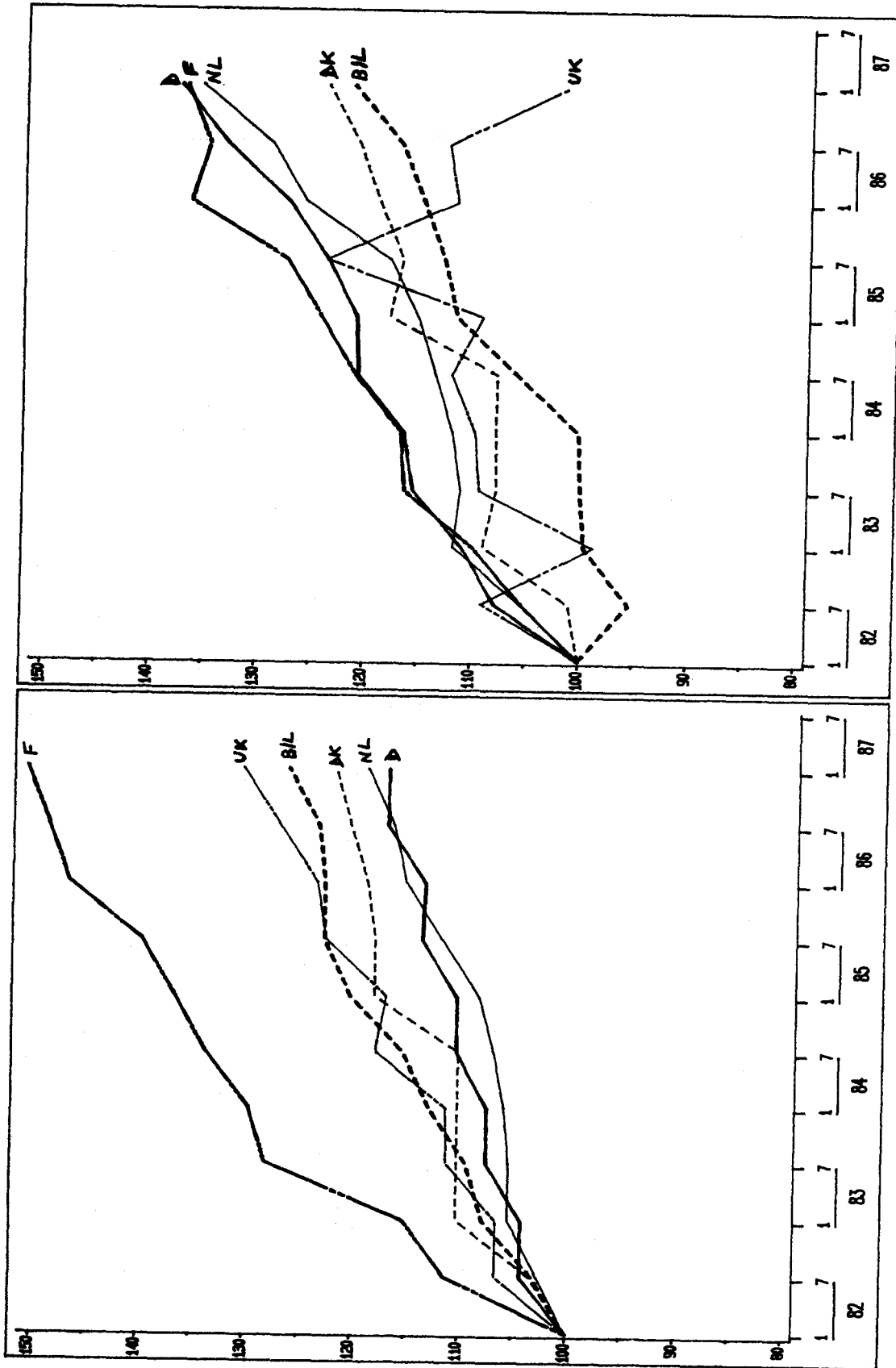


Fig. 2.1
 Graph. 2.1
 Schaub. 2.1

Costs of wages in national currency
 Couts des salaires en monnaie nationale
 Lohnkosten in Landeswahrung

Fig. 2.2
 Graph. 2.2
 Schaub. 2.2

Costs of wages in ECU
 Couts des salaires en ECU
 Lohnkosten in ECU

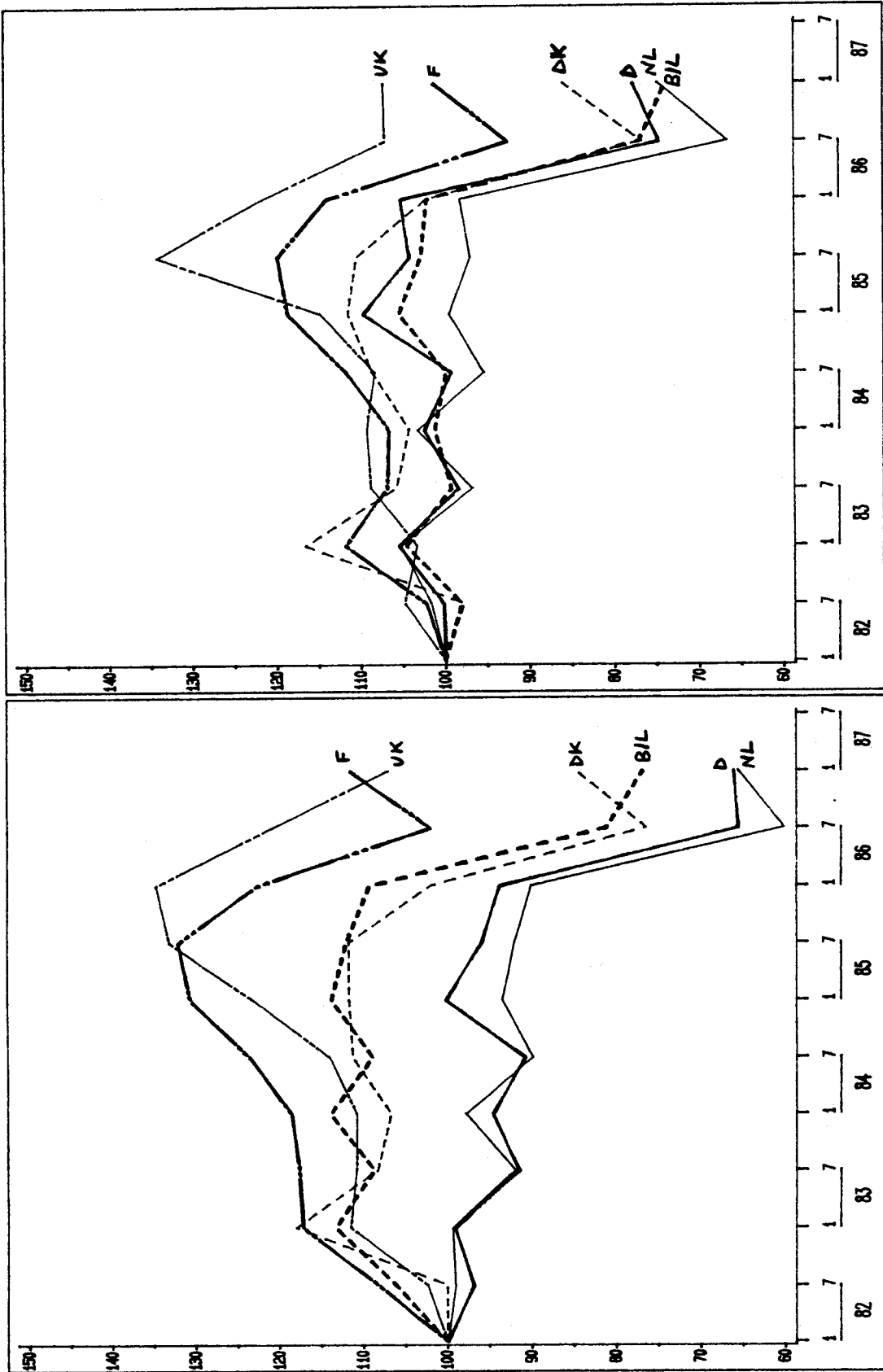


Fig. 2.3 Fuel costs in national currency

Graph. 2.3 Couts du carburant en monnaie nationale
Schaub. 2.3 Kraftstoffkosten in Landeswahrung

Fig. 2.4 Fuel costs in ECU

Graph. 2.4 Couts du carburant en ECU
Schaub. 2.4 Kraftstoffkosten in ECU

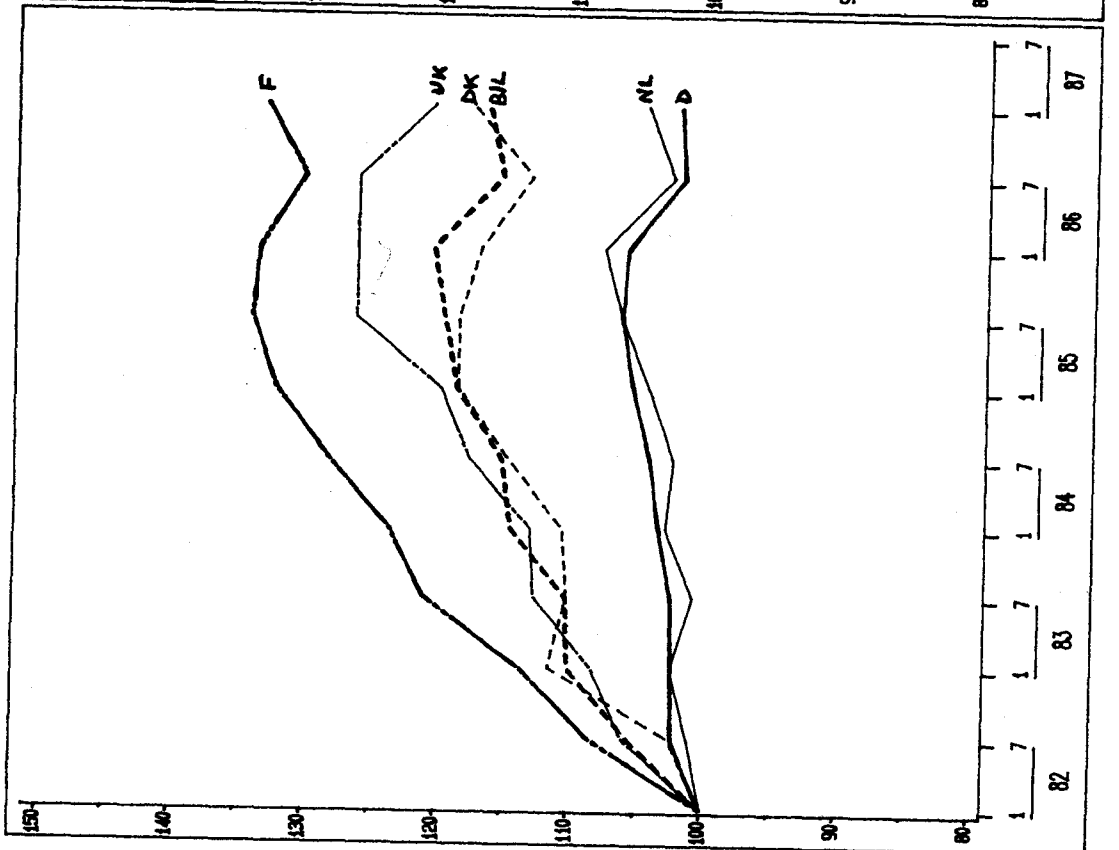


Fig. 2.5
 Graph. 2.5
 Schaub. 2.5

Total costs in national currency
 Coûts totaux en monnaie nationale
 Gesamtkosten in Landeswährung

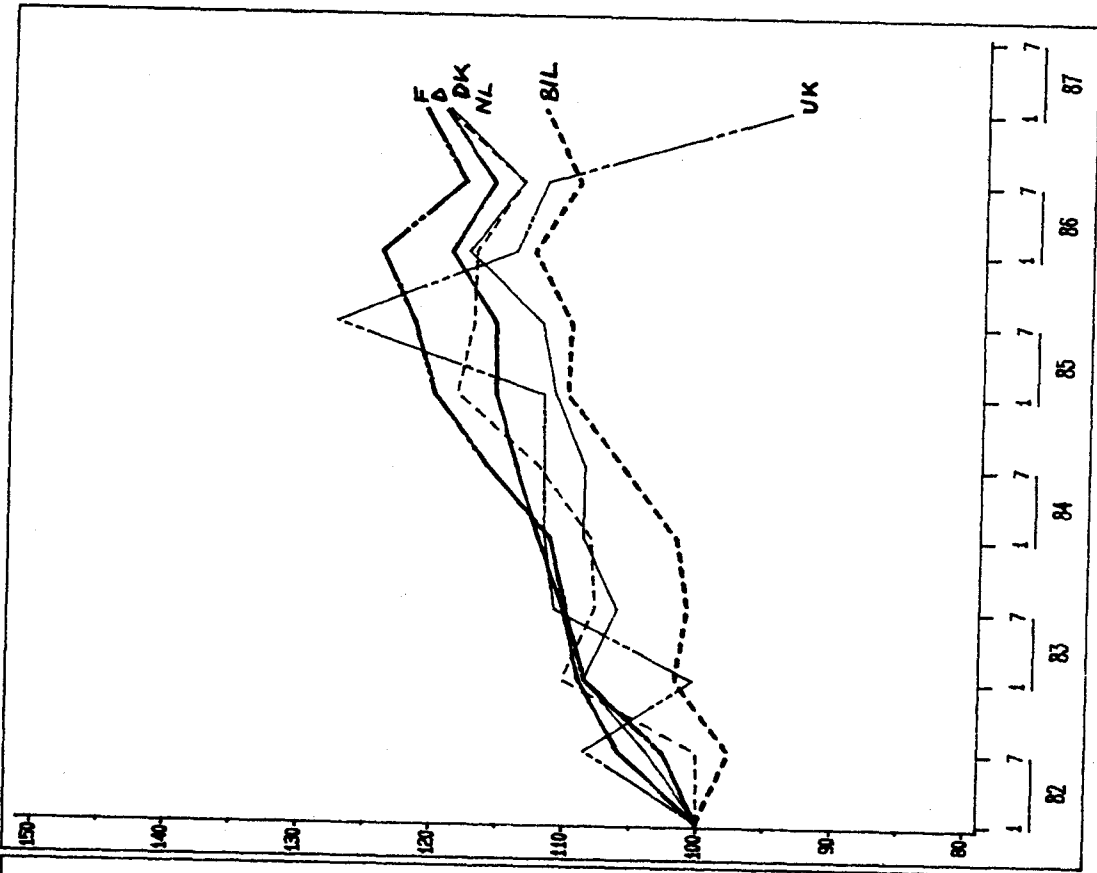


Fig. 2.6
 Graph. 2.6
 Schaub. 2.6

Total costs in ECU
 Coûts totaux en ECU
 Gesamtkosten in ECU

2.2 Price Surveys-Road Q4 86

2.2.1 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.

2.2.2 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.

2.2 Enquêtes sur les prix-Route Q4 86

2.2.1 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.

2.2.2 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.

2.2 Preiserhebungen für den Straßenverkehr Q4 86

2.2.1 Erfassungsbereich

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

2.2.2 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. 2.9 : 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
 1983-1986
 1983-1986
 1983-1986

Hautier 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	112.1	113.4
D D I	99.4	100.4	100.0	100.8	102.5	102.8	103.0	104.1	104.8	104.2	106.1	107.2	108.3	108.9	111.2	116.4
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	113.9	114.8
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	113.5	115.0
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	111.7	111.2
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	111.6	110.5
F F NL	105.3	100.2	100.0	100.9	100.6	103.8	105.8	104.8	109.4	104.5	109.2	108.6	114.1	109.8	111.7	108.9
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	109.0	110.8
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	112.8	107.7
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	109.4	111.6
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	103.7	111.5
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	112.9	114.4
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	106.0	106.8
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	103.9	107.1
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	107.5	107.6
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	96.5	102.1	106.2
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	112.1	112.9	111.4	116.0
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	93.9	90.7	97.3	99.2
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	101.7	111.2	114.0	113.8
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	91.8	89.3	88.7	74.8
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	102.0	102.2
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	104.4	101.2
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	84.0	81.7
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	98.6	96.8
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	107.8	112.9

TAB. 2.10 : 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	112.2	114.9
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	111.1	110.6
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	110.3	110.1
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	103.1	105.3	106.8
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	100.1	100.3	102.5	103.6
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	100.6	100.0
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	104.2	105.2
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	111.3	110.2
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	118.4	117.2
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	98.2	98.5	98.8
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	97.2	96.4	98.0	98.2
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	181.3	187.5

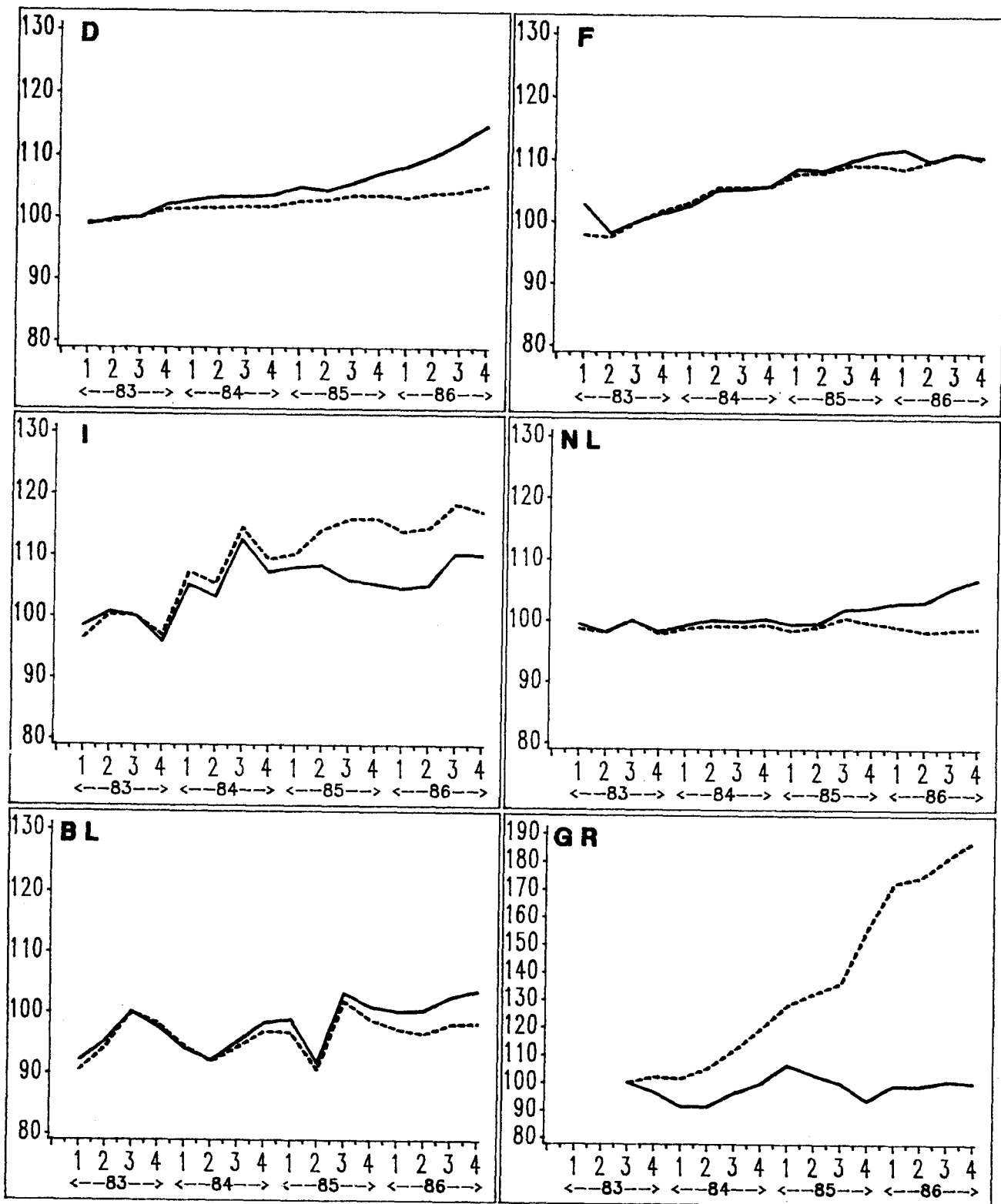


FIG. 2.7 Price indices by nationality of haulier.
 GRAPH. 2.7 Indices de prix par nationalité de transporteur.
 SCHAUB. 2.7 Preisindizes nach Staatszugehörigkeit des Verkehrsunternehmens.

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

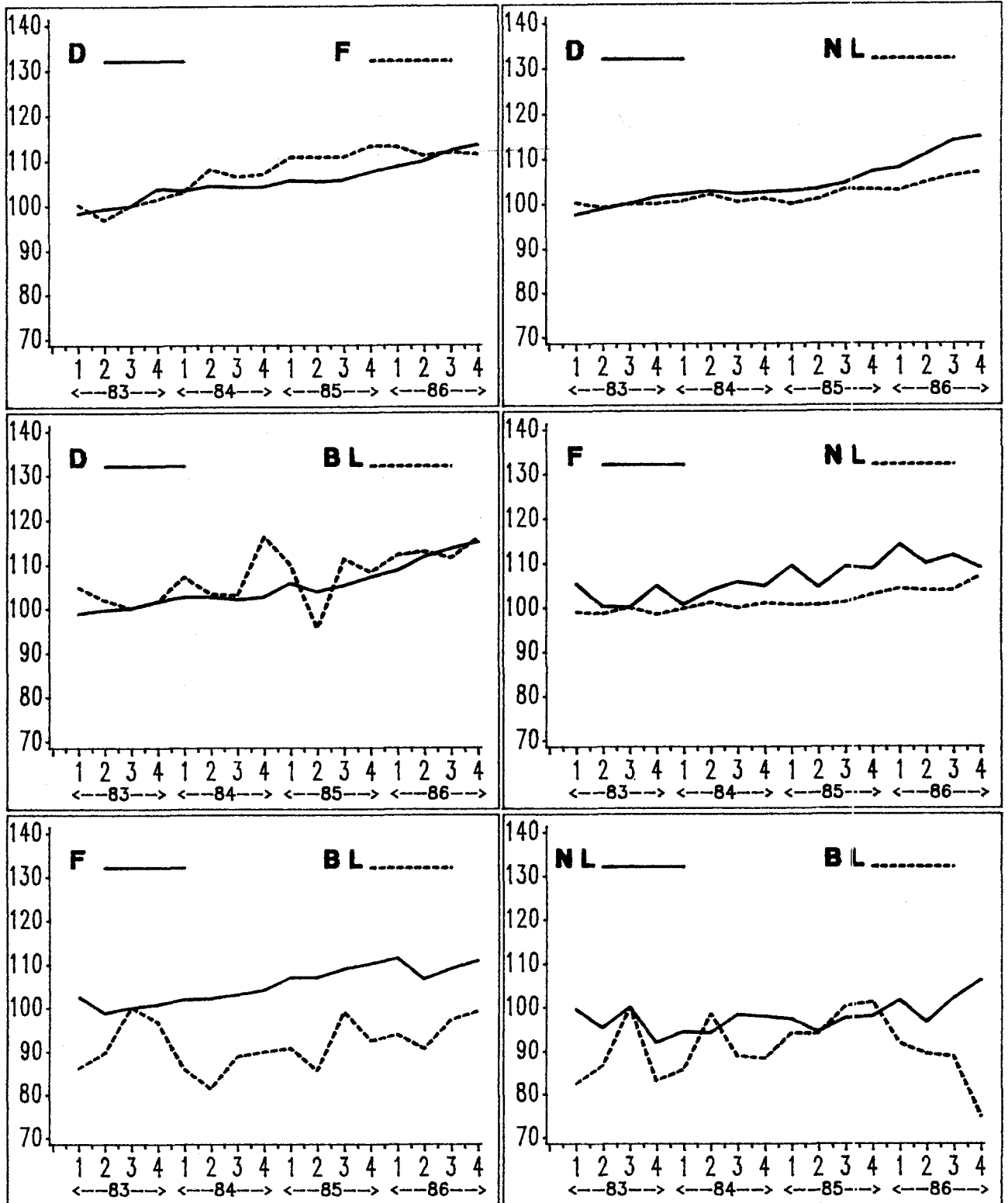


Fig. 2.8 Price indices developments by relations (in ECU)
 Graph. 2.8 Evolution des indices de prix par relation (en ECU)
 Schaub. 2.8 Preisindizesentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

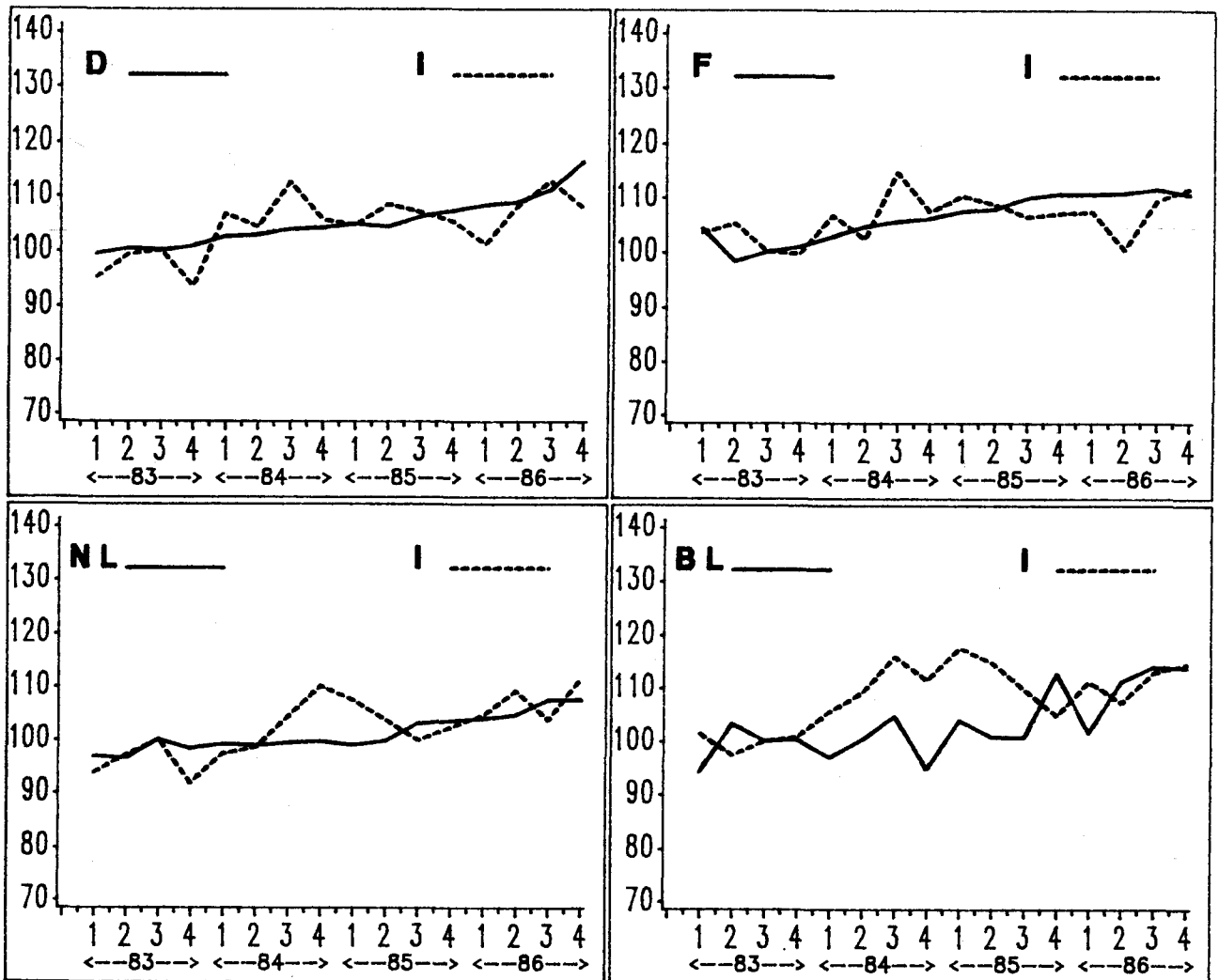


Fig. 2.8 Price indices developments by relations (in ECU)
 Graph. 2.8 Evolution des indices de prix par relation (en ECU)
 Schaub. 2.8 Preisindizesentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

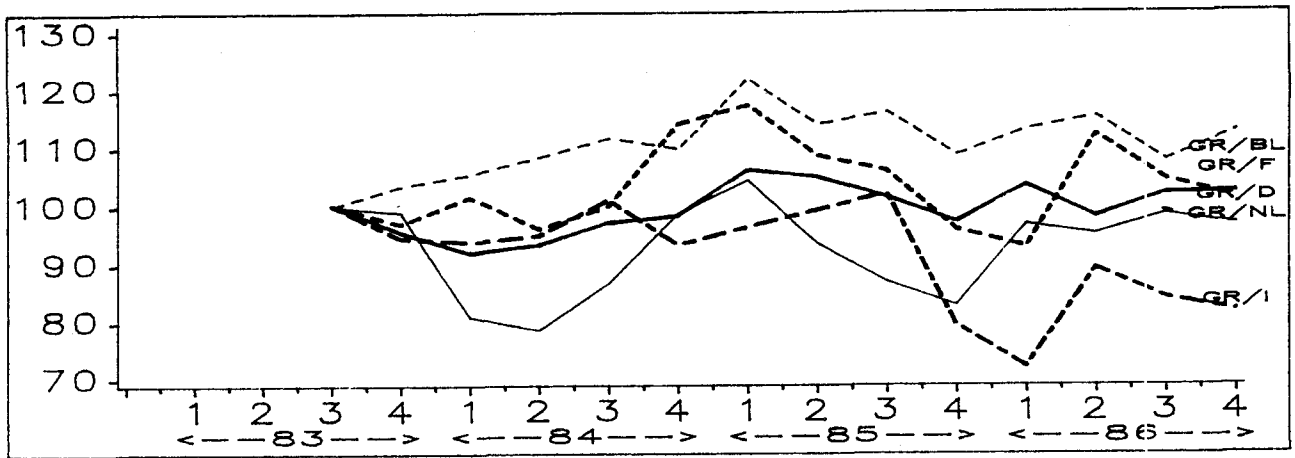


Fig. 2.9 Price indices developments for Greek hauliers by relations (ECU)
 Graph. 2.9 Evolution des indices de prix des transporteurs grecs par relation (ECU)
 Schaub. 2.9 Preisindizesentwicklung für die griechischen nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

SECTION - CHAPITRE - TEIL 3



3.1. Total activity
Q4 86

. total international traffic = 47.2 mio t. (1)
Q4 1986/1985 = + 6.7%

. total national traffic = N

Q4 1986/1985 = N

Activité générale
Q4 86

. trafic international total = 47.2 mio t. (1)
Q4 1986/1985 = + 6.7%

. trafic national total = N

Q4 1986/1985 = N

Gesamtbeschäftigung
Q4 86

. gesamt grenzüberschreitender Verkehr = 47.2 mio t. (1)
Q4 1986/1985 = + 6.7%

. gesamt nationaler Verkehr = N

Q4 1986/1985 = N

Table 3.1.

Transported tonnage in mio t. and tonnage evolution in % Q4 86/Q4 85, by relation

Tableau 3.1.

Tonnage transporté en mio t. et évolution en % du tonnage Q4 86/Q4 85, par relation

Tabelle 3.1.

Verkehrsaufkommen in mio t. und Entwicklung des Verkehrsaufkommens (%) nach Verkehrsbeziehungen Q4 1986/Q4 1985

To/vers/nach From/de/von	D	F	NL	B/L	Total/ Zusammen internat.
D mio t. Q4 86	16.7	0.9	7.3*	3.1*	11.3
" " Q4 85	16.2	0.7	6.2	2.3	9.2
86/85 %	+ 3%	+35%	+18%	+34%	+23%
F mio t. Q4 86	2.1	7.9	0.8*	0.7*	3.5
" " Q4 85	1.9	8.1	0.8	0.8	3.6
86/85 %	+ 9%	- 3%	- 6%	-18%	- 0%
NL mio t. Q4 86	16.4	1.0	N	N	24.2 (1)
" " Q4 85	17.1	0.7	20.5	6.8	24.6
86/85 %	- 4%	+34%	N	N	- 2%
B/L mio t. Q4 86	2.4	1.1	N	N	8.3 (1)
" " Q4 85	2.1	0.9	3.9	5.8	6.9
86/85 %	+10%	+26%	N	N	+19%
Total/Zusammen international Q4 86	20.8	3.0	12.9 (1)	10.5 (1)	47.2 (1)
Q4 85	21.2	2.3	11.0	9.9	44.3
86/85 %	- 2%	+31%	+18%	+ 7%	+6.7%

* 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 Rhine

Activité Rhin

Verkehrsaufkommen Rhein

Activity 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	35.0	- 2.5
Q4	31.6	32.8	28.3	31.0*	+ 9.5*
Total/Zusammen	126.3	137.0	130.4	137.1*	+ 5.1*

* valeurs provisoires.

3.2.2

Freighrates - Rhine

Taux de fret - Rhin

Frachtraten in der Rheinschifffahrt

Figure 3.1

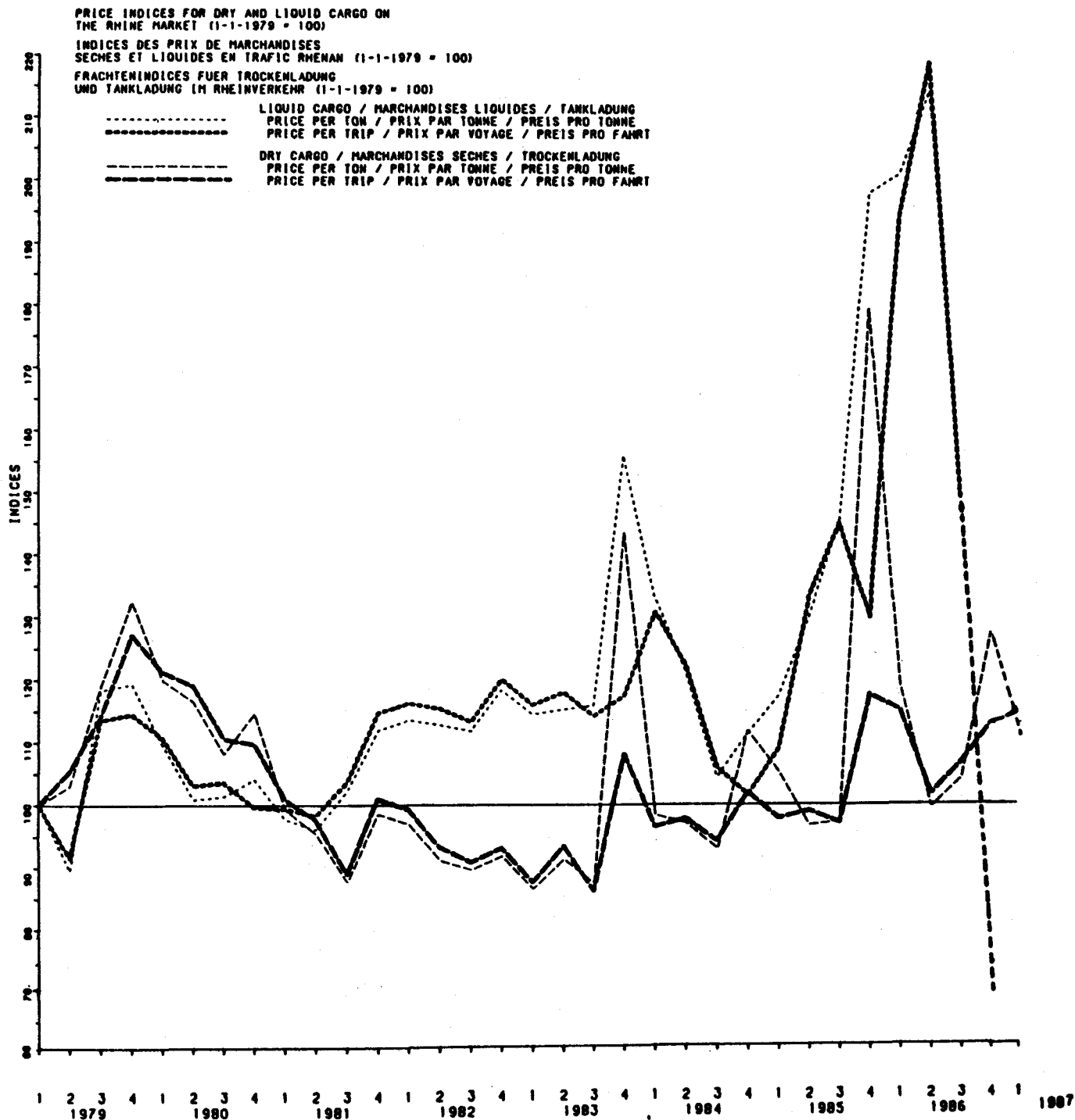
Graphique 3.1

Schaubild 3.1

Price indices (ECU)

Indices de prix (ECU)

Preisindizes (ECU)



3.2.3

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
(Q1)87

Tableau 3.3

Mutations au sein de
la flotte Rhénane
Capacité x 1000 tonnes
(Q1)87

Tabelle 3.3

Veränderungen in der Rhein-
flotte
Kapazität x 1000 t.
(Q1)87

01.01.87 — 31.03.87	NL	D	F	B	CH	L	TOTAL
.Total Rhine fleet 01.01.87 .Flotte rhénane to- tale au 01.01.87 .Rheinflotte ins- gesamt 01.01.87 ('000 tonnes)	5803.0	3328.0	493.7	1297.5	574.7	11.3	11 508.2
a) <u>Expansion</u>							
1	-	-	-	-	2.4	-	2.4
2	32.1	15.4	-	-	0.4	-	47.9
3	22.4	15.0	0.4	1.2	8.8	-	47.7
1+2+3	<u>54.5</u>	<u>30.4</u>	<u>0.4</u>	<u>1.2</u>	<u>11.6</u>	<u>-</u>	<u>98.0</u>
b) <u>Reduction</u>							
4	52.3	32.7	0.8	2.2	-	-	87.9
5	4.5	10.6	-	9.7	23.1	-	47.9
6	6.9	37.4	0.4	1.5	8.0	-	54.2
4+5+6	<u>63.7</u>	<u>80.7</u>	<u>1.2</u>	<u>13.4</u>	<u>31.1</u>	<u>-</u>	<u>190.0</u>
a) - b)	- 9.2	- 50.3	- 0.8	- 12.2	- 19.5	-	- 92.0
.Other mutations .Autres mutations .Sonstige Mutationen	+100.3	- 37.8	- 5.3	+ 41.6	+ 4.5	-	+103.2
.Total Rhine fleet 31.03.87 .Flotte rhénane to- tale 31.03.87 .Rheinflotte ins- gesamt 31.03.87 ('000 tonnes)	5894.2	3239.9	487.6	1326.8	559.7	11.3	11 519.5

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. <u>Activity N-S (Q4 86)</u>	<u>Activité N-S (Q4 86)</u>	<u>Verkehrsaufkommen N-S (Q4 86)</u>
No information available.	Aucune information disponible.	Es stehen keine Daten zur Verfügung.
3.3.2. Waiting time N/S	Jours d'attente N/S	Wartetage Nord/Süd

-
- . The number of waiting days on the "bourse" is a main indicator for the demand/supply-ratio on the regulated part of the N-S market (tour-de-rôle); this is roughly the dry cargo market excluding sand, gravel, and some other transports from the Netherlands.
 - . Le nombre de jours d'attente en "bourse" est un indicateur important des variations du rapport entre la demande de transport et la capacité disponible sur la partie de marché réglementé du trafic Nord-Sud; ceci représente grosso modo le marché des matières sèches à l'exclusion du sable, du gravier et de quelques autres produits en provenance des Pays-Bas.
 - . Die Zahl der Wartetage an der "Frachtenbörse" ist ein wichtiger Indikator für das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage im reglementierten Nord-Süd-Verkehr ("tour-de-rôle-System). Dabei handelt es sich im wesentlichen um den Trockenladungsverkehr ohne Sand, Kies und andere Beförderungsgüter aus den Niederlanden.

Table 3.4

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

Tableau 3.4

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

Tabelle 3.4

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	8.5	14.1
1987	11.6				
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	8.5	10.4
1987	8.4				
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	8.1	9.5
1987	10.4				
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	7.3	8.6
1987	9.3				
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	30.5	29.2	25.8
1987	30.8				

3.3.3

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

Tab. 3.5 : .Price indices by commodity group in international North/South traffic in ECU (1.1.1979 = 100)
 .Indices de prix par catégorie de marchandise pour le trafic international Nord/Sud en ECU (1.1.1979 = 100)
 .Preisindizes nach Gütergruppen im grenzüberschreitenden Nord-Süd-Verkehr in ECU (1.1.1979 = 100)

N-S	Q2 86	Q3 86	Q4 86	Q1 87
liquid cargo matières liquides Tankladung	133	105	115	112
sand/gravel, etc. sable/gravier, etc. Sand,Kies usw.	113	113	114	115
other dry cargo autres matières sèches sonstige Trockenladung	155	154	155	156

Figure 3.2

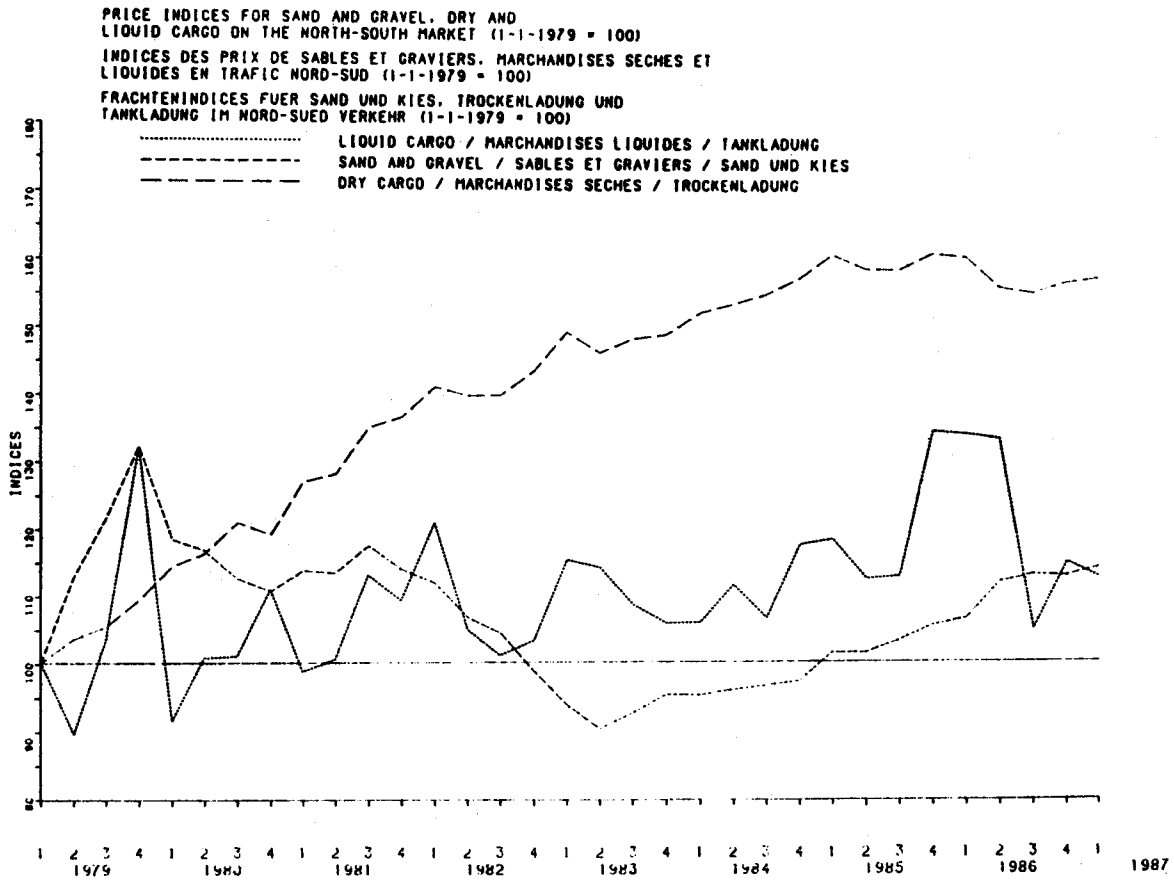
Graphique 3.2

Schaubild 3.2

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

N-S	Q2 86	Q3 86	Q4 86	Q1 87
België-Belgique (BF)	160	156	156	155
France (FF)	185	184	185	186
Nederland (HFL)	123	117	118	118

Figure 3.3

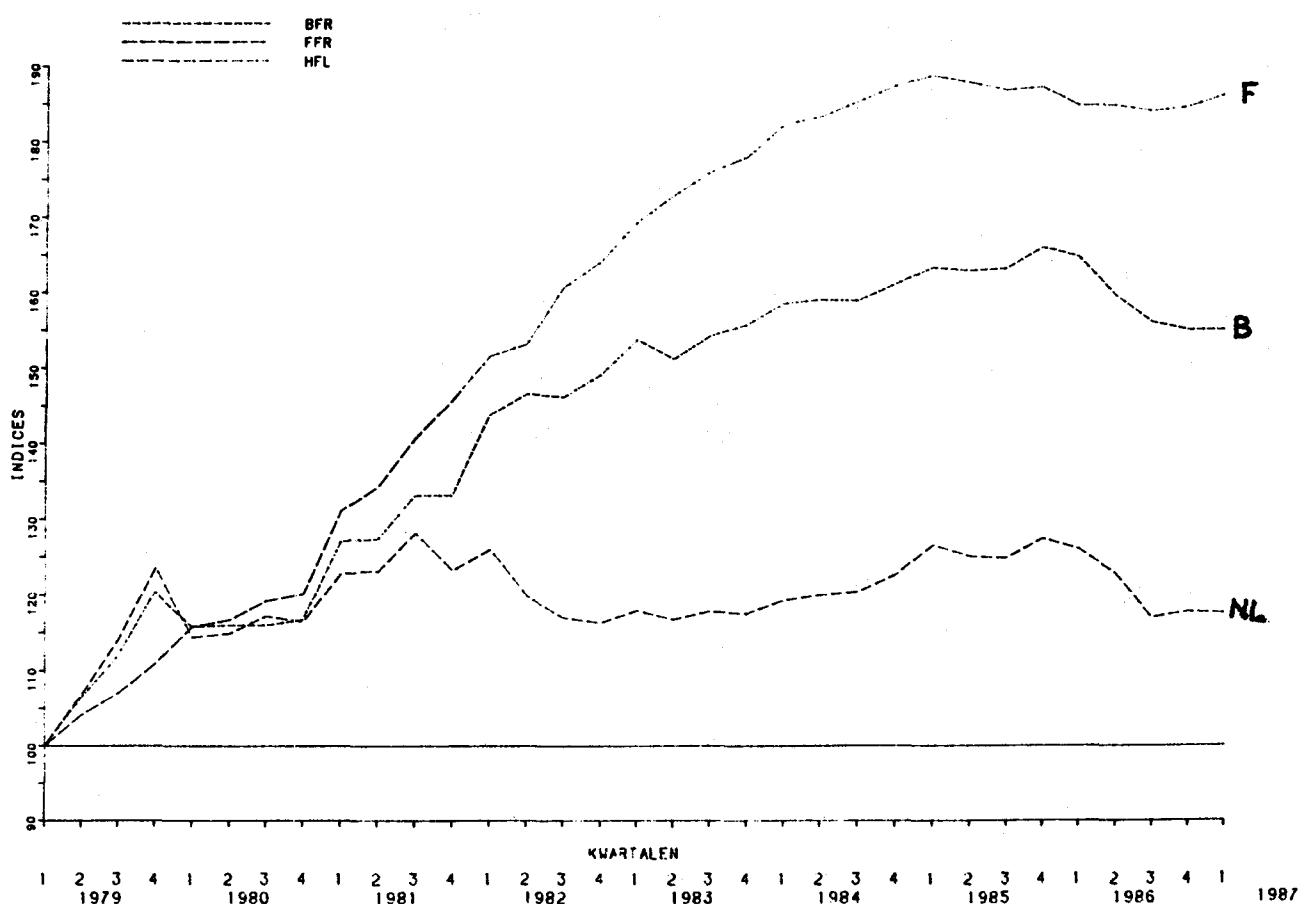
Graphique 3.3

Schaubild 3.3

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.

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

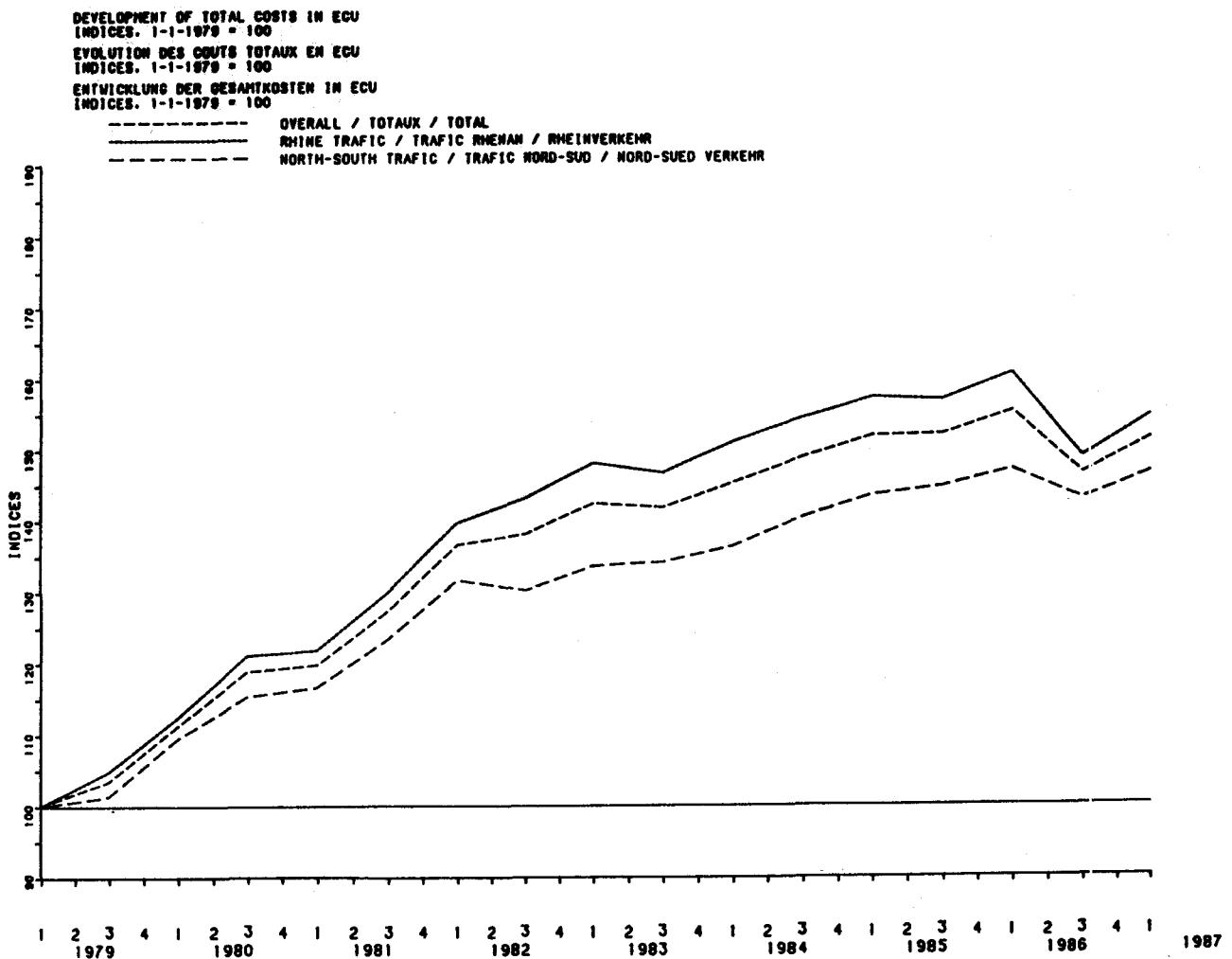
Coûts (Rhin+N.S.)
Coûts Rhin
Coûts Nord-Sud

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

Figure 3.4

Grahiqne 3.4

Schaubild 3.4



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. 3.8	350 t.		600 t.		1200 t.		pusher units pousseurs Schubschiffe	
	1.7.86	1.1.87	1.7.86	1.1.87	1.7.86	1.1.87	1.7.86	1.1.87
Wages/salaires/ Lohnkosten	164	167	149	152	162	166	162	166
Capital/Kapital- kosten	111	114	118	121	124	128	141	147
Fuel/Kraftstoff- kosten	150	159	138	140	151	161	151	165
Others/autres/ sonstige	139	144	139	144	145	150	154	159
Total/zusammen	147	151	140	143	145	150	152	160

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. 3.9	B (FB)		D (DM)		F (FF)		NL (HFL)	
	1.7.86	1.1.87	1.7.86	1.1.87	1.7.86	1.1.87	1.7.86	1.1.87
Rh. + N-S	142	143	132	133	183	187	133	134
Rhin(e) Rhein	137	138	132	133	169	174	133	135
N-S	143	144	-	-	192	195	133	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 3.6

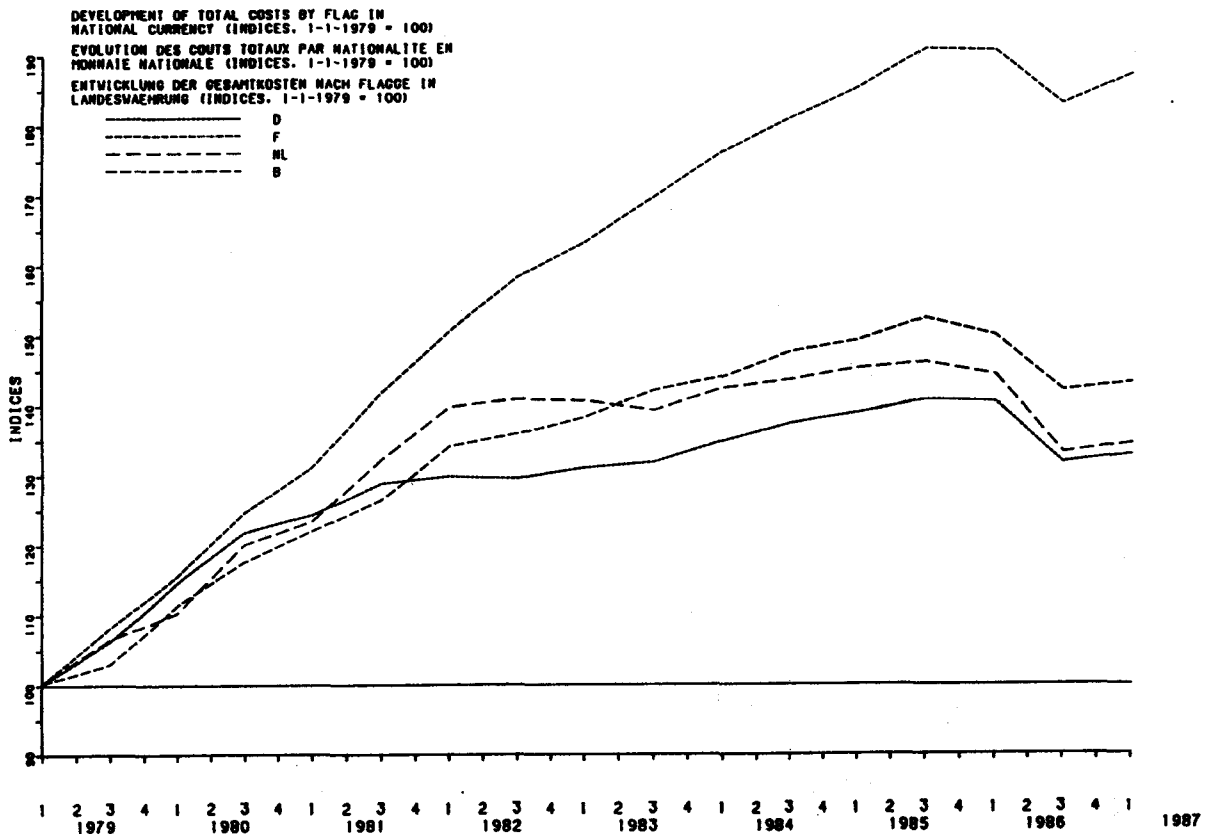
Graphique 3.6

Schaubild 3.6

Rhine + North/South

Rhin + Nord-Sud

Rhein + Nord-Süd





International Intra-EUR 12 RAIL activity

- Table 4.1 : . tonnages moved - Q4 86 - in thousand tonnes= 14 783
. evolution Q4 86/Q4 85 - in % = - 21.2%
. 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 - Q4 86 - en milliers de tonnes= 14 783
. évolution Q4 86/Q4 85 - en % = - 21.2%
. 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 Q4 86 - (in 1000) t.= 14 783
. Entwicklung Q4 86/Q4 85 (%) = - 21.2%
. 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 %		1120 -27	1360 -7	366 -29	1189 -7	18 -35		229 -2	17 -2	88 -13	2 -40	4389 -15
F	'000 ton %	787 -18		1512 -21	97 -29	972 -52	52 -3		25 +3	5 +24	73 +305	9 +23	3532 -32
I	'000 ton %	474 -15	425 -2		102 -16	268 -1	95 -4		27 +57	5 +18	8 -29	6 +1	1410 -7
NL	'000 ton %	829 -48	316 -8	147 0		230 -7	4 -40		4 +11	3 +116	1 +54	0 0	1534 -35
BL	'000 ton %	807 -10	1393 -15	383 -20	614 -17		4 -53		14 -35	10 +81	11 +25		3236 -15
UK	'000 ton %	24 -4	15 +17	68 +98		9 -31			+220	0	0	5 -32	121 +30
IRL	'000 ton %												
DK	'000 ton %	111 -1	9 +43	30 +111	1 +21	7 -16	+58			-53	+828	0 0	160 +13
GR	'000 ton %	11 +10	2 +249	+52	1 -47	6 +244	0		0		0	0	20 +33
E	'000 ton %	132 -14	63 -25	8 -61	10 -44	21 -59	0		6 -33	+313		+7	307 -22
P	'000 ton %	1 -42	3 -28	1 -81	-100	-86	0		0	0	69 -38		74 -39
EUR 12	'000 ton %	3176 -26.2	3346 -17.4	3509 -14.1	1191 -22.5	2702 -30.8	174 -11.2		305 -1.3	40 +17.6	251 0	89 +4.7	14783 -21.2

Table 4.2

Cumulative EUR-12 tonnage evolution in %, by direction.
First estimates.

Tableau 4.2

Evolution cumulée, en %, du tonnage EUR-12 par direction.
Premières estimations.

Tabelle 4.2

Entwicklung des EUR-12-Verkehrsaufkommens (%).
Erste Berechnungen.

	Inward traffic evolution Evolution du trafic entrant Entwicklung des eingehenden Verkehrs % (Q1+Q2+Q3+Q4) $\frac{86}{85}$	Outward traffic evolution Evolution du trafic sortant Entwicklung des ausgehenden Verkehrs % (Q1+Q2+Q3+Q4) $\frac{86}{85}$	In+outward traffic Evolution du trafic total Entwicklung des ein- und ausgehenden Verkehrs % (Q1+Q2+Q3+Q4) $\frac{86}{85}$
D	- 6	- 12	- 10
F	- 12	- 17	- 15
I	- 10	- 2	- 7
NL	- 10	- 10	- 10
B+L	- 19	- 7	- 13
UK	- 16	- 1	- 11
IRL	-	-	-
DK	- 2	+ 3	- 1
GR	- 15	+ 11	- 7
E	+ 10	- 8	0
P	0	- 25	- 13
EUR 12	- 11.0	- 11.0	- 11.0

Table 4.3

EUR-12 National
rail traffics

Tableau 4.3

Activité EUR-12
trafics nationaux

Tabelle 4.3

Innerstaatliche Eisenbahn-
verkehre EUR-12

1986	Q1	Q2	Q3	Q4	Total/Insgesamt	
D	56 926 - 1	57 261 - 2	54 760 - 8	58 234 - 8	227 181 - 5	'000 TON %
F	25 993 - 12	28 458 - 6	24 582 - 6	24 994 - 12	104 027 - 9.0	'000 TON %
I	4 323 + 1	4 432 - 4	3 601 - 6	4 340 - 4	16 695 - 3	'000 TON %
NL	1 206 - 5	1 203 - 1	1 294 + 3	1 571 + 11	5 273 + 2	'000 TON %
B	8 188 - 3	6 709 - 28	7 238 - 11	7 615 - 12	29 750 - 14	'000 TON %
L	460 - 6	723 + 10	571 - 27	766 + 25	2 521 - 0.7	'000 TON %
UK	35 508 +100	35 961 + 4	33 019 - 1	34 017 - 3	138 505 + 15	'000 TON %
IRL	755 - 10	738 - 10	761 - 10	872 0	3 126 - 7	'000 TON %
DK	610 - 2	621 + 16	530 + 2	599 - 5	2 361 + 2	'000 TON %
GR	287 + 62	206 + 46	397 - 8	345 - 24	1 235 - 3	'000 TON %
E	5 365 N	5 903 N	6 122 N	5 608 N	22 998 N	'000 TON %
P	1 013 + 5	1 118 + 19	1 212 + 24	1 347 + 27	4 690 + 18.8	'000 TON %
Total/ Insgesamt	140 634	143 333	134 087	140 308	558 362	'000 TON

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

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

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

4.2 Railway Tariff Indices

4.2.1 Coverage

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

Money used = ICU (International Currency Unit).

4.2 Indice des tarifs ferroviaires

4.2.1 Couverture

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

Monnaie utilisée = UIC (Unité internationale de compte).

4.2 Tarifindizes für den Eisenbahnverkehr

4.2.1 Erfassungsbereich

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

Währung = UIC (Internationale Rechnungseinheit).

4.2.2

Tariff development by
relation
(full wagon loads)

Evolution des tarifs par
relation
(Wagons complets)

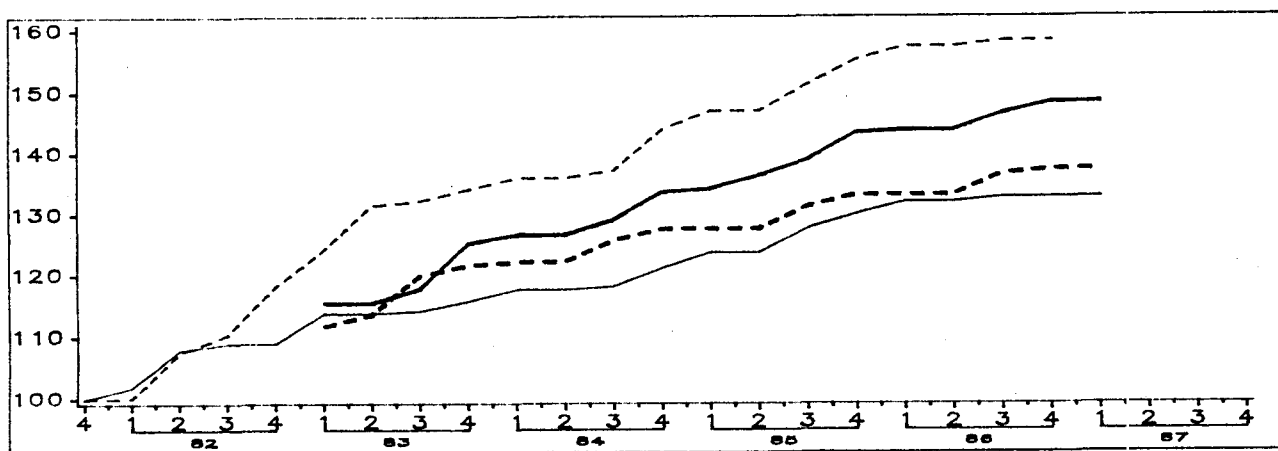
Tariffentwicklung nach
Verkehrsbeziehungen
(Wagenladungen)

A) SNCF's elaboration

Calculs de la SNCF

Aufstellung der SNCF

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.12.85	31.3.86	30.6.86	30.9.86	31.12.86	31.3.87
F-B —————	100.0	143.39	143.79	143.79	146.50	148.28	148.28
F-NL - - - - -	100.0	133.13	133.13	133.13	136.58	137.31	137.31
F-D —————	100.0	129.96	131.99	131.99	132.81	132.81	132.81
F-I - - - - -	100.0	155.12	157.24	157.24	158.21	158.21	173.13

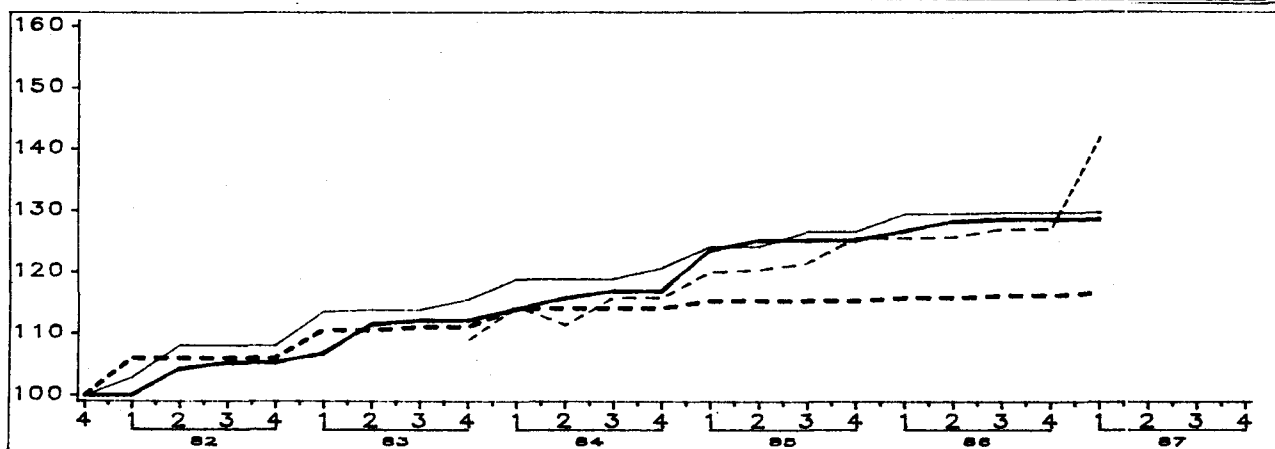


B) DB's Elaboration

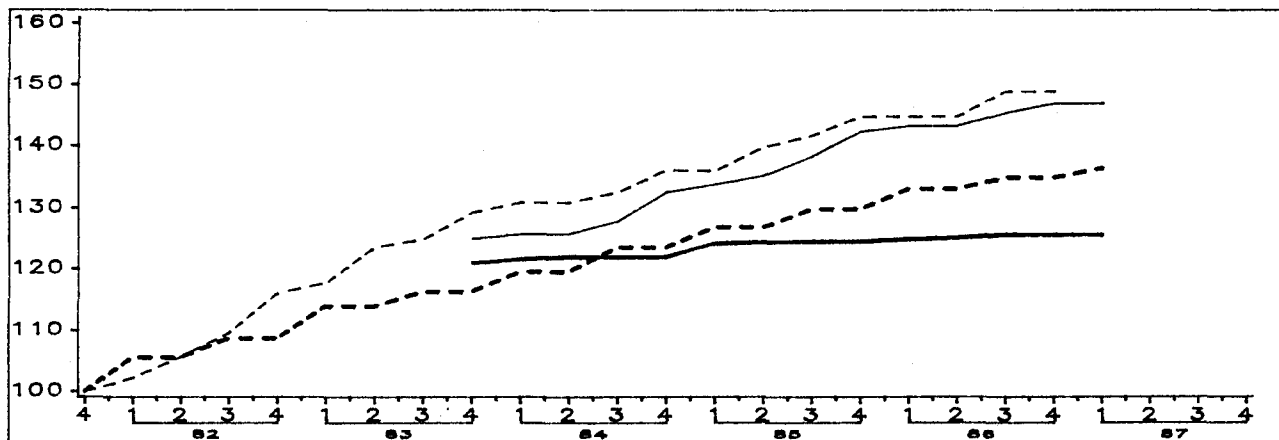
Calculs de la DB

Aufstellung der DB

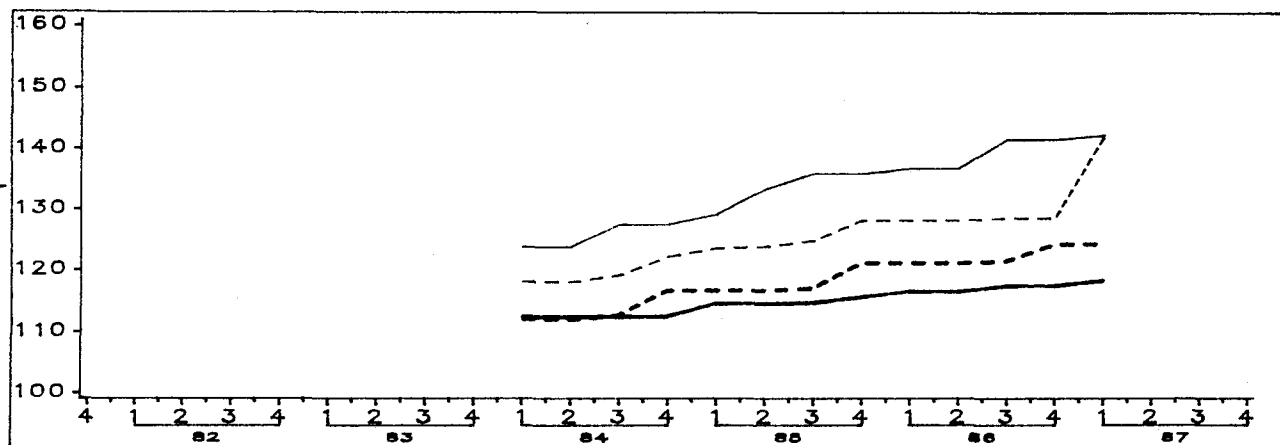
Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.12.85	31.3.86	30.6.86	30.9.86	31.12.86	31.3.87
D-F —————	100.0	126.47	129.39	129.39	129.61	129.61	129.61
D-B —————	100.0	125.07	126.50	128.09	128.45	128.45	128.45
D-NL - - - - -	100.0	115.40	115.89	115.89	116.27	116.27	116.74
D-I - - - - -	100.0	125.39	125.40	125.57	126.85	126.85	141.76



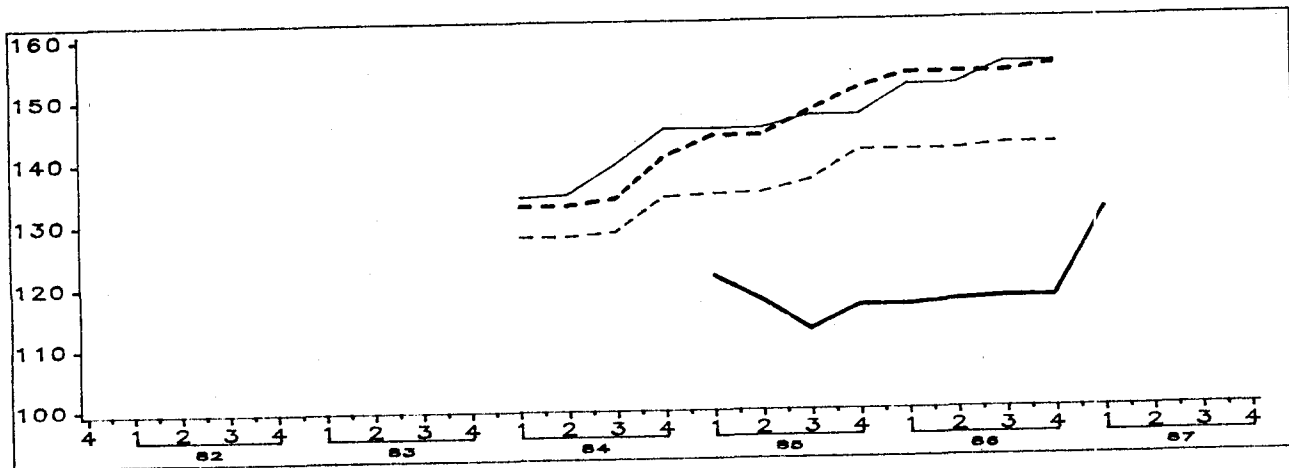
Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.12.85	31.3.86	30.6.86	30.9.86	31.12.86	31.3.87
B-F ———	100.0	142.36	143.27	143.27	145.43	147.00	147.00
B-NL - - - -	100.0	129.90	133.14	133.14	134.93	134.93	136.39
B-D ———	100.0	124.58	124.96	125.22	125.69	125.69	125.69
B-I - - - -	100.0	144.84	144.84	144.84	148.98	148.98	161.19



Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.12.85	31.3.86	30.6.86	30.9.86	31.12.86	31.3.87
NL-B ———	100.0	135.93	136.81	136.81	141.58	141.58	142.31
NL-D ———	100.0	115.66	116.56	116.56	117.48	117.48	118.33
NL-F - - - -	100.0	121.21	121.21	121.21	121.52	124.27	124.27
NL-I - - - -	100.0	128.22	128.22	128.22	128.64	128.64	141.84



Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.12.85	31.3.86	30.6.86	30.9.86	31.12.86	31.3.87
I - F - - - - -	100.0	151.03	153.39	153.39	153.39	154.59	
I - NL - - - - -	100.0	141.07	141.07	141.07	141.88	141.88	
I - B - - - - -	100.0	146.74	151.52	151.52	155.00	155.00	
I - D - - - - -	100.0	116.04	116.05	116.75	117.14	117.14	130.95



SECTION - CHAPITRE - TEIL 5

COMBINED TRANSPORT - TRANSPORT COMBINE - KOMBINIERTER VERKEHR

5.1 Container traffic Trafic conteneurisé Containerverkehr

5.1.1. Q1 87

Q1 87

Q1 87

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 Q1 87 Ladeeinheiten TEU (1000)	125.5	91.2	9.1	225.8
Evolution Entwicklung % $\frac{Q1\ 87}{Q1\ 86}$	+ 8%	+ 2%	- 39%	+ 3%
Evolution Entwicklung % $\frac{Q1\ 87}{Q4\ 86}$	- 1%	-	- 1%	- 1%

5.2 Piggy-back - Ferroutage - Huckepack Q4 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 Q4 86	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q4\ 86}{Q4\ 85}$	$\frac{Q4\ 86}{Q3\ 86}$
D Kombiverkehr	24 841	+ 20	+ 23
F Novatrans	4 851		+ 13
I Novatrans + Ferpac + Cemat + Hupac	18 875	+ 9	+ 15
NL Trailstar	1 456		+ 17
B/GB TRW	4 345	+ 7	+ 9
DK Kombidan	305		
E Transnova	2 733	+ 1	- 1
Total - zusammen	57 406	+ 11%	+ 17%

Tab. 5.3 Important Intra-EUR 12 relations (over 900 units in Q4 86)
 Relations intra-EUR 12 importantes (plus de 900 unités au Q4 86)
 Wichtige Verkehrsverbindungen innerhalb EUR-12 (mehr als 900 Lade-
 einheiten in Q4 86)

Relation Verbindung	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q4\ 86}{Q4\ 85}$	$\frac{Q4\ 86}{Q3\ 86}$
D ——— I	10 354	+ 12	+ 21
I ——— D	11 301	+ 19	+ 28
B ——— I	3 208	+ 12	+ 10
I ——— B	2 986	+ 1	+ 10
F ——— I	3 100	- 8	- 1
I ——— F	3 132	- 16	- 3
E ——— D	2 463	+ 11	- 3
D ——— E	1 787		- 12
I ——— NL	926	- 8	+ 10
NL ——— I	1 030	- 5	+ 24

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 Landsforeningerne Danske Vognmaend

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

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

(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) Capacity Rhine fleet-Capacité flotte Rhénane-Kapazität der Rheinflotte

IVR Internationale Vereniging het Rynschepenregister.

(f) 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

(g) 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)

(h) Combined Transport - Transports Combinés - Kombiniertes Verkehr

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

(i) 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

(j) 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

(k) 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

<p>BELGIQUE/BELGIË</p> <p>Moniteur belge/Belgisch Staatsblad Rue de Louvain 40-42/Leuvensestraat 40-42 1000 Bruxelles/1000 Brussel Tél. 5 12 00 26 CCP/Postrekening 000-2005502-27</p> <p>Sous-dépôts/Agentschappen: Librairie européenne/ Europese Boekhandel Rue de la Loi 244/Wetstraat 244 1040 Bruxelles/1040 Brussel</p> <p>CREDOC Rue de la Montagne 34/Bergstraat 34 Bte 11/Bus 11 1000 Bruxelles/1000 Brussel</p>	<p>FRANCE</p> <p>Journal officiel Service des publications des Communautés européennes 26, rue Desaix 75727 Paris Cedex 15 Tél. (1) 45 78 61 39</p>	<p>NEDERLAND</p> <p>Staatsdrukkerij- en uitgeverijbedrijf Christoffel Plantijnstraat Postbus 20014 2500 EA 's-Gravenhage Tel. (070) 78 98 80 (bestellingen)</p>
<p>DANMARK</p> <p>Schultz EF-publikationer Møntergade 19 1116 København K Tlf: (01) 14 11 95 Telecopier: (01) 32 75 11</p>	<p>IRELAND</p> <p>Government Publications Sales Office Sun Alliance House Molesworth Street Dublin 2 Tel. 71 03 09</p> <p>or by post Government Stationery Office Publications Section 6th floor Bishop Street Dublin 8 Tel. 78 16 66</p>	<p>PORTUGAL</p> <p>Imprensa Nacional Casa da Moeda, E. P. Rua D. Francisco Manuel de Melo, 5 1092 Lisboa Codex Tel. 69 34 14 Telex 15328 INCM</p> <p>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</p>
<p>BR DEUTSCHLAND</p> <p>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</p>	<p>ITALIA</p> <p>Licosa Spa Via Lamarmora, 45 Casella postale 552 50 121 Firenze Tel. 57 97 51 Telex 570466 LICOSA I CCP 343 509</p> <p>Subagenti: Libreria scientifica Lucio de Biasio - AEIOU Via Meravigli, 16 20 123 Milano Tel. 80 76 79</p> <p>Libreria Tassi Via A. Farnese, 28 00 192 Roma Tel. 31 05 90</p> <p>Libreria giuridica Via 12 Ottobre, 172/R 16 121 Genova Tel. 59 56 93</p>	<p>UNITED KINGDOM</p> <p>HM Stationery Office HMSO Publications Centre 51 Nine Elms Lane London SW8 5DR Tel. (01) 211 56 56</p> <p>Sub-agent: Alan Armstrong & Associates Ltd 72 Park Road London NW1 4SH Tel. (01) 723 39 02 Telex 297635 AAALTD G</p>
<p>GREECE</p> <p>G.C. Eleftheroudakis SA International Bookstore 4 Nikis Street 105 63 Athens Tel. 322 22 55 Telex 219410 ELEF</p> <p>Sub-agent for Northern Greece: Molho's Bookstore The Business Bookshop 10 Tsimiski Street Thessaloniki Tel. 275 271 Telex 412885 LIMO</p>	<p>GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG et autres pays/and other countries</p> <p>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</p> <p>Abonnements/Subscriptions Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin L-2339 Luxembourg Tél. 49 98 888 Télex 25 15 CCP 49242-63</p>	<p>UNITED STATES OF AMERICA</p> <p>European Community Information Service 2100 M Street, NW Suite 707 Washington, DC 20037 Tel. (202) 862 9500</p>
<p>ESPAÑA</p> <p>Boletín Oficial del Estado Tratfalgar 27 28010 Madrid Tel. (91) 446 60 00</p> <p>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</p>	<p>CANADA</p> <p>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</p>	
<p>JAPAN</p> <p>Kinokuniya Company Ltd 17-7 Shinjuku 3-Chome Shinjuku-ku Tokyo 160-91 Tel. (03) 354 0131</p> <p>Journal Department PO Box 55 Chitose Tokyo 156 Tel. (03) 439 0124</p>		

Öffentliche Preise in Luxemburg ohne Mehrwertsteuer □ Price (excluding VAT) in Luxembourg □ Prix publics au Luxembourg (TVA exclue)
ECU 3,50 BFR 150 DKR 28 DM 7,50 DRA 490 ESC 540 FF 24 HFL 8,50 IRL 2.70 LT 5000 PTA 500 UKL 2.50 USD 3.50



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 EUROPEAS
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