

EUROPA TRANSPORT



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

MARKTENTWICKLUNG MARKET DEVELOPMENTS EVOLUTIONS DU MARCHÉ



25

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

1977

MARKTENTWICKLUNG
MARKET DEVELOPMENTS
EVOLUTIONS DU MARCHÉ

Manuskript im November 1987 abgeschlossen
Manuscript finished in November 1987
Manuscrit terminé en novembre 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-87-025-3A-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






REPORT PRESENTATION - PRESENTATION DU RAPPORT - AUFMACHUNG DES BERICHTS

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 | Tonnage total international | Gesamttonnage international | - 0.8% Q1 87/Q1 86 | tab. 1.1 | 11 |
|  | EUR-12 tonnage Modal share | Tonnage EUR-12 Part modale | EUR-12 Tonnage Marktanteil | + 6.3% Q1 87/Q1 86 | tab. 1.1 | 11 |
| | EUR-12 matrix | Matrice EUR-12 | EUR-12 Matrix | + 3.1 Q1 87/Q1 86 | tab. 1.1 | 16 |
|  | COST indices | Indices COUTS | Kostenerhebung | 1.7.87 | | 24 |
| | PRICE indices | Indices PRIX | Preiserhebung | Q1 87 | | 30 |
|  | EUR-5 tonnage Modal share | Tonnage EUR-5 Part modale | EUR-5 Tonnage Marktanteil | - 4.6% Q1 87/Q1 86 | tab. 1.1 | 11 |
| | EUR-5 matrix | Matrice EUR-5 | EUR-5 Matrix | - 1.1 Q1 87/Q1 86 | tab. 1.1 | 37 |
|  | PRICE indices | Indices PRIX | Preiserhebung | | | 41,48 |
| | EUR-12 tonnage Modal share | Tonnage EUR-12 Part modale | EUR-12 Tonnage Marktanteil | -12.9% Q1 87/Q1 86 | tab. 1.1 | 11 |
|  | EUR-12 matrix | Matrice EUR-12 | EUR-12 Matrix | - 2.0 Q1 87/Q1 86 | tab. 1.1 | 56 |
| | Tariff indices | Indices tarifs | Tarifindizes | 30.6.87 | tab. 4.1 | 58 |
| Combined Combiné Kombi- niert | Container traffic | Trafic conte- neur | Containerver- kehr | + 7.4% Q2 87/Q2 86 | tab. 5.1 | 63 |
| | Piggy-back traffic | Trafic rail/ route | Huckepackver- kehr | + 5 % Q1 87/Q1 86 | tab. 5.2 | 64 |

GENERAL ASSESSMENT

(Comments refer to Q1 87 and comparisons to Q1 86 unless otherwise stated)

As reported in Quarterly Report No. 24, the Commission withdrew its financial support for the transport inquiry survey in Q1/87; not all Member States were able to restart the survey in Q2/87 so that the results published in this report must be treated with some caution.

3 MODES

Total international intra EUR-12 tonnage by the 3 modes decreased slightly (-0.8 %), a consequence of the severe drop in transport by rail (-12.9 %) and inland waterways (-4.6 %), which could not be balanced by the noticeable increase of road traffic (+6.3 %).

Road

The growth of tonnage carried (+ 6.3 %), continued the steady upward trend observed for several years. As a result of weak figures for other modes, the share of road traffic reached almost 50 %, the highest ever observed.

Traffic between E and P and the rest of the Community shows a particularly strong development.

Results from the partial transport inquiry survey in Q2/87 indicate a weakening in the road haulage market in Q2 and Q3.

Inland Waterways

Because the quarterly pattern for inland waterways is less stable than other modes, the drop of 4.6 % in Q1/87 should be treated with some reserve.

Against the generally weak trend, the growth of 23 % in traffic from B \Rightarrow F produced an overall increase of 5 % in traffic from B and 8 % in traffic to F.

Rail

EUR-12 tonnage dropped 12.9 %, thus continuing the downward trend seen since the end of 1984. Whereas there is a noticeable increase in traffic between E and P, all the important relations in terms of tonnages carried are down dramatically.

Combined Transport

Container Traffic

In Q2/87 total traffic increased by 7.4 % compared to Q2/86, mainly due to the increase of continental traffic (+15.6 %), whereas port traffic was up only 3.7 %.

Piggy-Back

While total units despatched rose by 5 %, this was a smaller rise than any quarter in 1986. In fact units despatched by NOVATRANS F and TRW actually fell.

SYNTHESE DU RAPPORT

Les commentaires portent sur le premier trimestre 1987 (Q1 87) et les comparaisons sont faites par rapport à Q1 86, sauf avis contraire.

Comme il était mentionné dans le Rapport trimestriel n° 24, la Commission avait retiré son support financier à l'enquête de conjoncture pour le premier trimestre 1987; pas tous les Etats-Membres n'étaient en mesure de recommencer l'enquête au deuxième trimestre 1987, de sorte que les résultats publiés dans ce rapport doivent être interprétés avec quelque prudence.

3 Modes

Le tonnage international intra EUR-12 transporté par les 3 modes a baissé légèrement (- 0,8 %), une conséquence de la chute des transports par rail (- 12,9 %) et par voies navigables (- 4,6 %); ces baisses n'ont pu être compensées par l'accroissement du trafic routier (+ 6,3 %).

Route

L'augmentation du tonnage transporté (+ 6,3 %) confirme la tendance continuellement croissante observée depuis des années. Suite aux chiffres médiocres pour les autres modes, la part du trafic routier a atteint près de 50 %, la plus élevée jamais observée.

Le trafic entre l'Espagne et le Portugal, et les autres Etats membres connaît un développement important.

Les résultats de l'enquête de conjoncture partielle du deuxième trimestre 1987 indiquent pour le marché de transport routier une baisse pour les deuxième et troisième trimestres.

Voies navigables

L'évolution trimestrielle pour les voies navigables étant moins stable que pour les autres modes, la baisse de 4,6 % au premier trimestre doit être interprétée avec une certaine réserve.

A l'encontre d'une activité faible en général, la croissance de 23 % pour le trafic B \Rightarrow F résulte en une augmentation globale de 5 % pour le trafic venant de B et de 8 % pour le trafic à destination de F.

Rail

Le tonnage EUR-12 a chuté de 12,9 %, perpétuant ainsi la tendance à la baisse constatée depuis la fin de 1984. Bien que l'on puisse noter une augmentation importante du trafic entre l'Espagne et le Portugal, toutes les relations importantes en termes de tonnages transportés, sont en forte baisse.

Transport combiné

Trafic conteneurisé

Au deuxième trimestre 1987, le trafic total a augmenté de 7,4 % comparé à Q2 86. Ce chiffre résulte surtout d'un accroissement du trafic continental (+ 15,6 %), le trafic portuaire n'augmentant que de 3,7 %.

Ferroutage

Bien que le nombre d'unités expédiées au premier trimestre 1987 ait augmenté de 5 %, cet accroissement était plus faible que pour n'importe quel trimestre de 1986. En fait, le nombre d'unités expédiées par Novatrans F et TRW a actuellement diminué.

ALLGEMEINE BEURTEILUNG

Die Kommentare betreffen vor allem das erste Quartal 1987 (Q1 87), wobei die Vergleiche, soweit nichts anderes angegeben, mit dem Q1 86 angestellt werden.

Wie schon im Vierteljahrbericht Nr. 24 gesagt, zog die Kommission ihre finanzielle Unterstützung der Konjunkturerhebung im Q1 87 zurück.

Weil nicht alle Mitgliedstaaten in der Lage waren, die Erhebung im Q2 87 wieder aufzunehmen, sind die veröffentlichten Ergebnisse mit der gebotenen Vorsicht anzustellen.

Drei Verkehrsträger

Das Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr aller drei Verkehrsträger in der Zwölfergemeinschaft blieb im Vergleich zum entsprechenden Quartal des Vorjahres leicht zurück (- 0,8 %), was auf einen erheblichen Rückgang des Schienenverkehrs (- 12,9 %) und des Binnenschiffsverkehrs (- 4,6 %) zurückzuführen ist; die beträchtliche Steigerung des Strassenverkehrs (+ 6,3 %) konnte diese Rückgänge nicht ausgleichen.

Strassenverkehr

Der Strassenverkehr setzte sein stetes Wachstum der vergangenen Jahre mit + 6,3 % weiter fort. Wegen der schwachen Leistung der anderen Verkehrsträger hat der Marktanteil des Strassenverkehrs mit fast 50 % seinen höchsten Stand erreicht.

Besonders ausgeprägt war der Anstieg des Verkehrs zwischen E und P und den übrigen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft.

Die Ergebnisse der (Teil-)Konjunkturerhebung lassen während Q2 und Q3 einen rückläufigen Marktanteil des Strassenverkehrs erkennen.

Binnenschiffsverkehr

In Anbetracht der erheblichen vierteljährlichen Schwankungen ist der Rückgang um 4,6 % im Bezugszeitraum mit der gebotenen Vorsicht auszuliegen.

Gegenüber einer im allgemeinen schwachen Tendenz ergibt sich aus der 23%igen Erhöhung im Verkehr B \supseteq F eine gesamte Steigerung im ausgehenden Verkehr Belgiens um 5 % und im eingehenden Verkehr Frankreichs um 8 %.

Eisenbahnverkehr

Das Aufkommen im grenzüberschreitenden EUR-12-Verkehr ist um 12,9 % gesunken, womit sich die seit Ende 1984 beobachtete Tendenz bestätigt. Obgleich es eine nennenswerte Zunahme im Verkehr zwischen E und P gibt, ging das Aufkommen aller mengenmässig wichtigen Verkehrsbeziehungen erheblich zurück.

Kombinierter Verkehr

Containerverkehr

Im zweiten Quartal 1987 nahm das Gesamtaufkommen gegenüber Q2 86 hauptsächlich wegen der Steigerung des Kontinentalverkehrs um 7,4 % zu, während der Strassenverkehr nur um 3,7 % anstieg.

Huckepackverkehr

Die Zahl der im ersten Quartal 1987 beförderten Ladeeinheiten ist gegenüber dem Q1 86 um 5 % gestiegen, was jedoch im Vergleich zur Entwicklung in jedem Quartal 1986 ein geringeres Wachstum darstellt. Die Zahl der von Novatrans F und TRW beförderten Ladeeinheiten ging sogar zurück.

SECTION - CHAPITRE - TEIL 1

Q1 87

All 3 modes




3 modes confondus

Alle 3 Verkehrszweige

Table 1.1
International EUR-12
traffic activity in the
first quarter of 1987

Tableau 1.1
Activité du transport
international EUR-12,
premier trimestre 1987

Tabelle 1.1
Beschäftigung im grenzüber-
schreitenden EUR-12-Verkehr
im ersten Quartal 1987

| Activity Activité Beschäftigung |  |  |  | Total Total Insgesamt |
|--|---|---|--|-----------------------------|
| Tonnage moved Tonnage transporté Beförderungsleistung Mio ton. (1) | 52.9 | 14.4 | 40.0 | 107.3 |
| Tonnage evolution Evolution du tonnage Verkehrsentwicklung Q1 87/86 (2) | + 6.3% | - 12.9% | - 4.6% | - 0.8% |
| Modal split Répartition modale Verkehrsanteil nach Verkehrszweigen Q1 87 | 49.3% | 13.4% | 37.3% | 100 % |
| Modal split evolution Evolution part modale Entwicklung der Verkehrsanteile Q1 87/86 | + 3.1 | - 2.0 | - 1.1 | -- |

(1)

Total international
intra EUR-12 traffic of
goods in Mio tonnes ex-
cluding the relations
B-L and L-B.

Il s'agit du tonnage total
en Mio tonnes, du trafic
international intracommu-
nautaire de marchandises
EUR-12, à l'exception des
relations B-L et L-B.

Gesamter innergemeinschaft-
licher EUR-12-Güterverkehr
in Mio t ohne die Verkehrs-
beziehungen B-L und L-B.

(2)

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

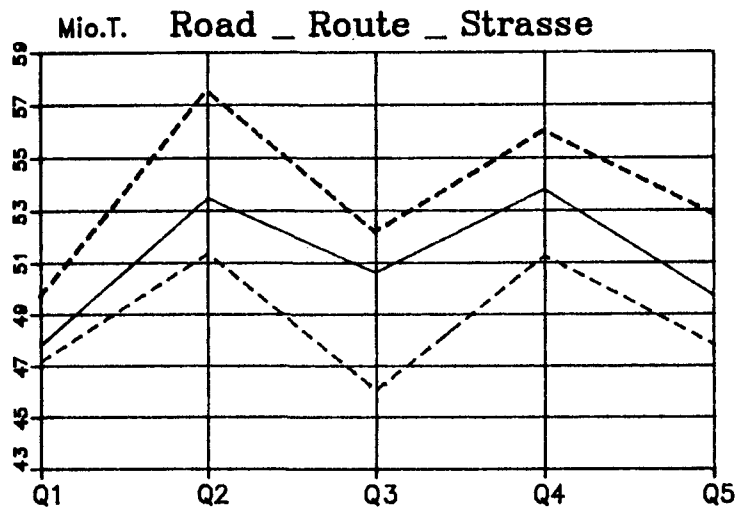
Vu l'importance des varia-
tions saisonnières, l'obser-
vation de l'évolution du
trafic se fait en comparant
les résultats d'un trimes-
tre à ceux du trimestre
correspondant de l'année
précédente.

Wegen der starken Saison-
abhängigkeit des Verkehrs
werden bei der Beobachtung
der Verkehrsentwicklung die
Quartalergebnisse jeweils
mit dem entsprechenden
Quartal des Vorjahres
verglichen.

Figure 1.1

Graphique 1.1

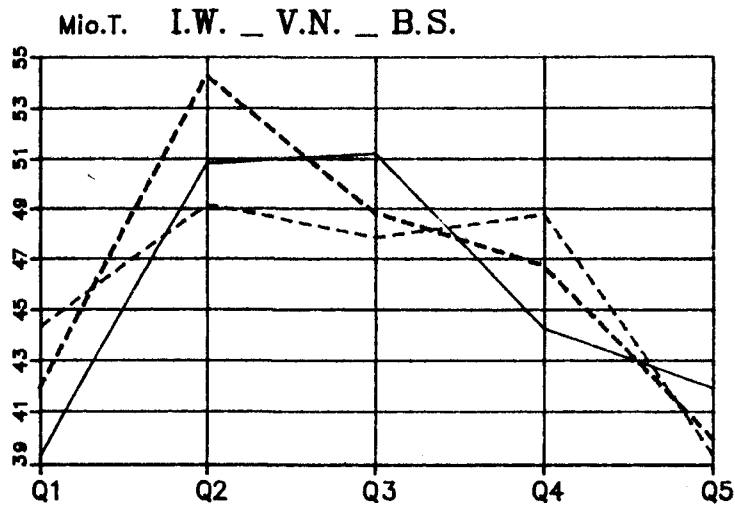
Schaubild 1.1



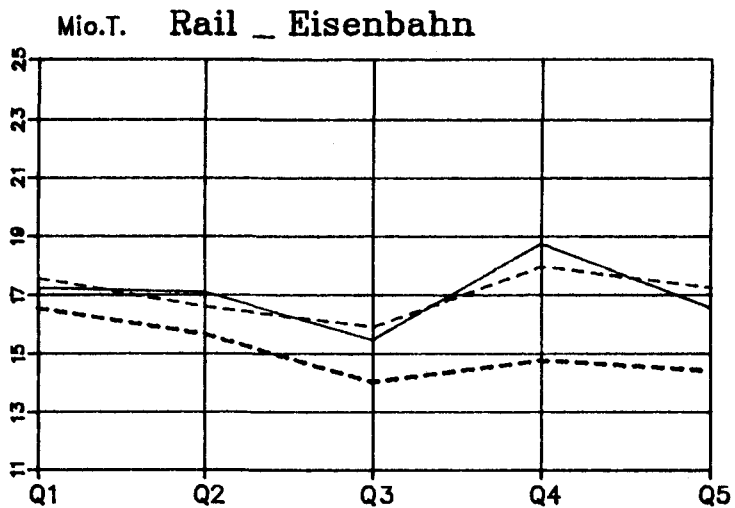
Graphic representation of the evolution of EUR-12 quarterly tonnages by mode of transport.

Representation graphique de l' evolution des tonnages EUR-12 trimestriels par mode de transport.

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



1986 = - - - - -
 1985 = _____
 1984 = - . - . - .



Q5 = Q1 of the following year
 Q5 = Q1 de l'annee 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 (%)




| | $\frac{Q1\ 86}{Q1\ 85}$ | $\frac{Q2\ 86}{Q2\ 85}$ | $\frac{Q3\ 86}{Q3\ 85}$ | $\frac{Q4\ 86}{Q4\ 85}$ | $\frac{Q1\ 87}{Q1\ 86}$ |
|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
|  | 4.0 | 7.6 | 3.1 | 4.1 | 6.3 |
|  | -4.0 | -8.3 | -9.2 | -21.2 | -12.9 |
|  | 6.5 R | 6.7 R | -4.6 R | 5.6 R | -4.6 |
| All modes Trois modes Zusammen | 3.6 R | 5.0 R | -1.9 R | 0.6 R | -0.8 |

Figure 1.2

Graphic representation of growth rate by mode

Graphique 1.2

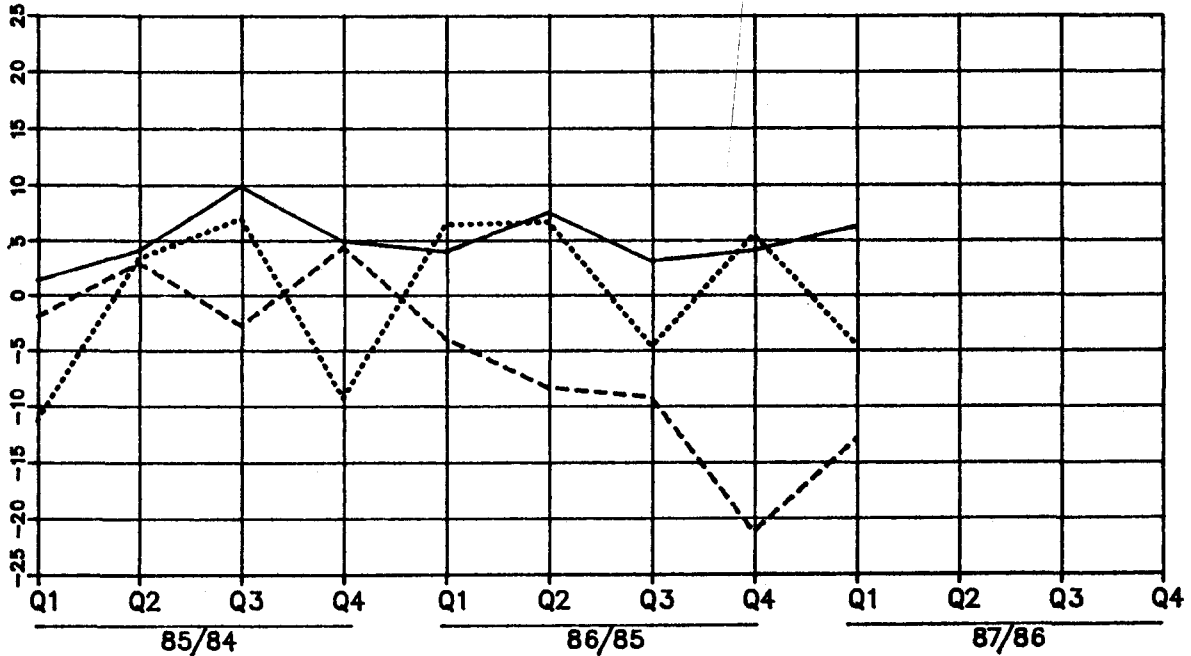
Representation graphique des taux de croissance par mode

Schaubild 1.2

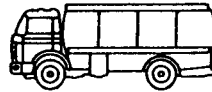
Graphische Darstellung der Wachstumsraten nach Verkehrszweigen

Road – Route – Strasse
 Rail – Rail – Schiene
 I.W. – Navig. Inter. – Binnenschifffahrt

—
 - - -
 ·····



SECTION - CHAPITRE - TEIL 2



International Intra-EUR 12 road activity

- Table 2.1 : . tonnages moved - Q1 87 - in thousand tonnes = 52 873
. evolution Q1 87/Q1 86 - in % = + 6.3%
. 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 - Q1 87 - en milliers de tonnes = 52 873
. évolution Q1 87/Q1 86 - en % = + 6.3%
. 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 - Q1 87 - in 1000 t. = 52 873
. Entwicklung Q1 87/Q1 86 - in %. = + 6.3%
. 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/ From/ de/von | D | F | I | NL | B/L | UK | IRL | DK | GR | E | P | EUR 12 |
|-----------------------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|----------------|
| D '000 ton % | | 2893 + 5 | 1736 + 5 | 4005 + 0 | 2436 + 1 | 319 + 3 | 15 - 1 | 582 + 3 | 82 - 1 | 321 +40 | 48 + 6 | 12437 + 3.0 |
| F '000 ton % | 3001 - 0 | | 1694 + 8 | 793 - 5 | 2990 + 2 | 575 + 1 | 10 - 7 | 82 + 4 | 20 + 7 | 1080 +35 | 84 +59 | 10328 + 4.7 |
| I '000 ton % | 1531 + 2 | 1331 + 4 | | 281 +37 | 200 - 1 | 339 + 1 | 12 -14 | 46 - 2 | 30 +98 | 201 +60 | 43 +45 | 4013 + 6.9 |
| NL '000 ton % | 4228 + 1 | 1386 +10 | 616 + 3 | | 2508 +11 | 223 - 7 | 18 +13 | 145 + 3 | 12 - 20 | 199 +95 | 30 +76 | 9365 + 6.0 |
| B/L '000 ton % | 2908 + 6 | 4683 +16 | 420 + 9 | 2868 + 3 | | 266 +13 | 19 - 7 | 89 + 4 | 17 - 5 | 111 +41 | 19 +28 | 11399 + 9.5 |
| UK '000 ton % | 257 +16 | 392 + 3 | 307 + 4 | 119 +12 | 163 + 4 | | 189 N | 68 +30 | 1 +33 | 49 N | 7 N | 1552 + 7.4 |
| IRL '000 ton % | 21 +24 | 22 - 21 | 14 -51 | 5 -17 | 21 +61 | 118 N | | 3 +32 | 0 0 | 2 N | 0 N | 206 + 4.3 |
| DK '000 ton % | 585 - 0 | 89 +13 | 72 + 6 | 61 - 5 | 35 - 6 | 123 - 1 | 5 + 6 | | 10 +26 | 12 +13 | 3 + 4 | 993 + 0.9 |
| GR '000 ton % | 83 + 4 | 17 +12 | 34 +93 | 13 + 3 | 7 - 7 | 3 -26 | 0 0 | 3 + 1 | | 1 +251 | 0 0 | 161 +15.3 |
| E '000 ton % | 421 +55 | 1075 +16 | 209 + 7 | 166 +19 | 120 +60 | 105 N | 4 N | 15 +33 | 0 +186 | | 66 N | 2181 +20.0 |
| P '000 ton % | 36 +37 | 77 +20 | 26 +17 | 12 -14 | 15 + 4 | 5 N | 0 N | 4 +48 | 0 0 | 64 N | | 238 +16.4 |
| EUR 12 % | 13070 + 3.4 | 11965 +10.3 | 5127 + 6.3 | 8323 + 1.9 | 8495 + 4.9 | 2076 + 2.3 | 271 + 2.9 | 1035 + 4.7 | 172 + 9.1 | 2039 +40.0 | 300 +16.9 | 52873 + 6.3 |

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

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,
- normal (=) ist oder
- niedriger als 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)
 .Synthese 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 (%) | | | |
|--|--|-------------|-------------|-------------|
| | Q2.87/Q2.86 | Q2.87/Q1.87 | Q3.87/Q3.86 | Q3.87/Q2.87 |
| Actual activity Réalisation d'activité Tatsächliche Beschäftigung ————— | -3 | ∅ | | |
| Forecast of activity Prévision d'activité Erwartete Beschäftigung ----- | | | -8 | ∅ |
| Utilisation of rolling stock Utilisation du matériel roulant Auslastung der Fahrzeuge | -3 | ∅ | | |

Figure 2.1

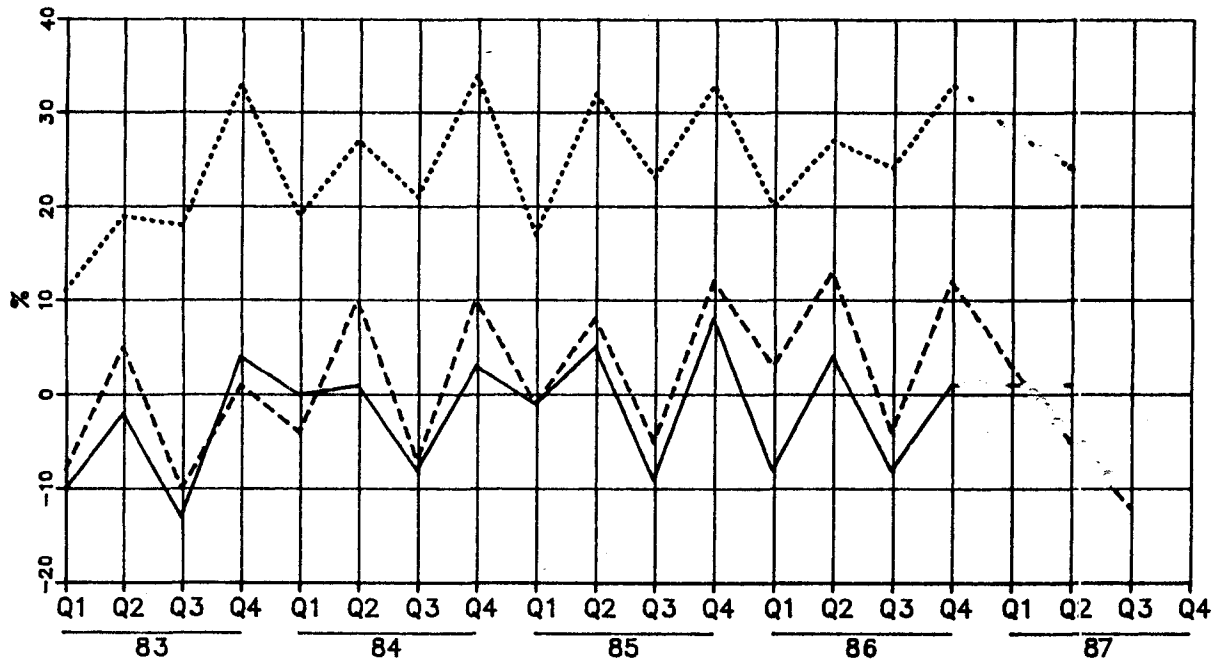
Activity indicators

Graphique 2.1

Indicateurs d'activité

Schaubild 2.1

Beschäftigungsindikatoren



| TAB.2.3 | | ACTIVITY / ACTIVITE / BESCHAEFTIGUNG | | | | | | | | | | | | → Q2 / 1987 | | | |
|-----------------|----|--|-----|-----|-----|---------|-----|-----|-----|---------|----|-----|-----|-------------|---|-----|-----|
| | | FORECAST / PREVISIONS / VORAUSSCHAETZUNG | | | | | | | | | | | | Q3 / 1987 | | | |
| | | 1 9 8 4 | | | | 1 9 8 5 | | | | 1 9 8 6 | | | | 1 9 8 7 | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| DEUTSCHLAND | ++ | 22 | 20 | 21 | 21 | 23 | 21 | 20 | 25 | 22 | 27 | 14 | 20 | | | 17 | 11 |
| | = | 56 | 54 | 52 | 55 | 51 | 62 | 55 | 55 | 55 | 54 | 56 | 60 | | | 61 | 70 |
| | - | 22 | 26 | 27 | 24 | 26 | 17 | 25 | 20 | 23 | 19 | 30 | 20 | | | 22 | 19 |
| | S | | -6 | -6 | -3 | -3 | 4 | -5 | 5 | -1 | 8 | -16 | | n | | -5 | -8 |
| FRANCE | ++ | 18 | 18 | 17 | 17 | 17 | 16 | 13 | 14 | 15 | 16 | 15 | 17 | | | 15 | 12 |
| | = | 53 | 55 | 51 | 57 | 54 | 53 | 62 | 60 | 57 | 59 | 59 | 61 | | | 61 | 66 |
| | - | 29 | 27 | 32 | 26 | 29 | 31 | 25 | 26 | 28 | 25 | 26 | 22 | | | 24 | 22 |
| | S | -11 | -9 | -15 | -9 | -12 | -15 | -12 | -12 | -13 | -9 | -11 | -5 | n | | -9 | -10 |
| ITALIA | ++ | 16 | 19 | 16 | 16 | 14 | 19 | 21 | 25 | 14 | 22 | 21 | 22 | | | | |
| | = | 53 | 48 | 47 | 55 | 46 | 53 | 52 | 53 | 43 | 51 | 51 | 48 | | | | |
| | - | 31 | 33 | 37 | 29 | 40 | 28 | 27 | 22 | 43 | 27 | 28 | 30 | | | | |
| | S | -15 | -14 | -21 | -13 | -26 | -9 | -6 | 3 | -29 | -5 | -7 | -8 | n | n | n | |
| NEDERLAND | ++ | 31 | 34 | 22 | 35 | 36 | 44 | 16 | 43 | 33 | 32 | 23 | 34 | | | 34 | 8 |
| | = | 49 | 48 | 38 | 32 | 43 | 40 | 40 | 41 | 44 | 54 | 37 | 43 | | | 50 | 55 |
| | - | 20 | 18 | 40 | 33 | 21 | 16 | 44 | 16 | 23 | 14 | 40 | 23 | | | 16 | 37 |
| | S | 11 | 16 | -18 | 2 | 15 | 28 | -28 | 27 | 10 | 18 | -17 | 11 | n | | 18 | -29 |
| BELGIQUE-BELGIE | ++ | 30 | 31 | 19 | 32 | 28 | 33 | 19 | 30 | 24 | 30 | 21 | 26 | | | 24 | 15 |
| | = | 47 | 55 | 47 | 50 | 47 | 50 | 50 | 50 | 49 | 51 | 44 | 47 | | | 53 | 57 |
| | - | 23 | 14 | 34 | 18 | 25 | 17 | 31 | 20 | 27 | 19 | 35 | 27 | | | 23 | 28 |
| | S | 7 | 17 | -15 | 14 | 3 | 16 | -12 | 10 | -3 | 11 | -14 | -1 | n | | 1 | -13 |
| LUXEMBOURG | ++ | 33 | 29 | 24 | 25 | 27 | 72 | 24 | 91 | 28 | 64 | 26 | 38 | | | 72 | 26 |
| | = | 44 | 47 | 51 | 47 | 59 | 21 | 15 | 9 | 45 | 30 | 17 | 42 | | | 26 | 67 |
| | - | 23 | 24 | 25 | 28 | 14 | 7 | 61 | | 27 | 6 | 57 | 20 | | | 2 | 7 |
| | S | 10 | 5 | -1 | -3 | 13 | 65 | -37 | 91 | 1 | 58 | -31 | 18 | n | | 70 | 19 |
| UNITED KINGDOM | ++ | 21 | 24 | 20 | 29 | 25 | 23 | 17 | 24 | 22 | 24 | 23 | 26 | | | | |
| | = | 66 | 65 | 72 | 64 | 64 | 64 | 65 | 65 | 58 | 62 | 58 | 61 | | | | |
| | - | 13 | 11 | 8 | 7 | 11 | 13 | 18 | 11 | 20 | 14 | 19 | 13 | | | | |
| | S | 8 | 13 | 12 | 22 | 14 | 10 | -1 | 13 | 2 | 10 | 4 | 13 | n | n | n | |
| IRELAND | ++ | 13 | 16 | 21 | 33 | 29 | 27 | 14 | 15 | 17 | 16 | 20 | 21 | | | | |
| | = | 68 | 67 | 67 | 53 | 43 | 51 | 77 | 77 | 68 | 72 | 70 | 71 | | | | |
| | - | 19 | 17 | 12 | 14 | 28 | 22 | 9 | 8 | 15 | 12 | 10 | 8 | | | | |
| | S | -6 | -1 | 9 | 19 | 1 | 5 | 5 | 7 | 2 | 4 | 10 | 13 | n | n | n | |
| DANMARK | ++ | 21 | 24 | 22 | 26 | 16 | 32 | 29 | 27 | 24 | 25 | 18 | 25 | | | | |
| | = | 62 | 65 | 65 | 68 | 77 | 60 | 57 | 59 | 55 | 61 | 63 | 60 | | | | |
| | - | 17 | 11 | 13 | 6 | 7 | 8 | 14 | 14 | 21 | 14 | 19 | 15 | | | | |
| | S | 4 | 13 | 9 | 20 | 9 | 24 | 15 | 13 | 3 | 11 | -1 | 10 | n | n | n | |
| HELLAS | ++ | 27 | 23 | 22 | 23 | 26 | 23 | 22 | 23 | 17 | 30 | 26 | 17 | | | 18 | 18 |
| | = | 45 | 49 | 48 | 54 | 53 | 49 | 47 | 51 | 40 | 40 | 42 | 47 | | | 51 | 48 |
| | - | 28 | 28 | 30 | 23 | 21 | 28 | 31 | 26 | 43 | 30 | 32 | 36 | | | 31 | 34 |
| | S | -1 | -5 | -8 | | 5 | -5 | -9 | -3 | -26 | | -6 | -19 | n | | -13 | -16 |
| EUR-10 | ++ | 23 | 23 | 20 | 25 | 23 | 26 | 18 | 26 | 20 | 24 | 20 | 23 | | | 23 | 13 |
| | = | 54 | 55 | 52 | 53 | 53 | 53 | 55 | 56 | 52 | 56 | 52 | 55 | | | 55 | 62 |
| | - | 23 | 22 | 28 | 22 | 24 | 21 | 27 | 18 | 28 | 20 | 28 | 22 | | | 22 | 25 |
| | S | | 1 | -8 | 3 | -1 | 5 | -9 | 8 | -8 | 4 | -8 | 1 | n | | 1 | -12 |

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

TAB.2.4

UTILISATION OF ROLLING STOCK
 UTILISATION DU MATERIEL ROULANT
 AUSNUETZUNG DER FAHRZEUGE

→ Q2 / 1987

| | 1 9 8 4 | | | | 1 9 8 5 | | | | 1 9 8 6 | | | | 1 9 8 7 | | | |
|-----------------|-------------|---|----|------|---------|------|----|-------|---------|------|----|-------|---------|------|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| | DEUTSCHLAND | + 34 | 35 | 29 | 36 | + 34 | 39 | 32 | 41 | + 35 | 38 | 31 | 33 | + 33 | | |
| | = 50 | 48 | 51 | 47 | = 51 | 50 | 49 | 49 | = 54 | 50 | 56 | 53 | = 51 | | | |
| | - 16 | 17 | 20 | 17 | - 15 | 11 | 19 | 10 | - 11 | 12 | 13 | 14 | - 16 | | | |
| | S 18 | 18 | 9 | 19 | S 19 | 28 | 13 | 31 | S 24 | 26 | 18 | 19 | n 17 | | | |
| FRANCE | + 23 | 24 | 21 | 27 | + 25 | 28 | 30 | 29 | + 27 | 32 | 31 | 35 | + 32 | | | |
| | = 45 | 50 | 52 | 50 | = 45 | 46 | 49 | 52 | = 50 | 44 | 50 | 51 | = 51 | | | |
| | - 32 | 26 | 27 | 23 | - 30 | 26 | 21 | 19 | - 23 | 24 | 19 | 14 | - 17 | | | |
| | S -9 | -2 | -6 | 4 | S -5 | 2 | 9 | 10 | S 4 | 8 | 12 | 21 | n 15 | | | |
| ITALIA | + 21 | 18 | 19 | 20 | + 11 | 14 | 29 | 23 | + 20 | 21 | 29 | 33 | + 33 | | | |
| | = 44 | 56 | 63 | 64 | = 52 | 65 | 54 | 60 | = 66 | 55 | 60 | 57 | = 57 | | | |
| | - 35 | 26 | 18 | 16 | - 37 | 21 | 17 | 17 | - 14 | 24 | 11 | 10 | - 10 | | | |
| | S -14 | -8 | 1 | 4 | S -26 | -7 | 12 | 6 | S 6 | -3 | 18 | 23 | n n | | | |
| NEDERLAND | + 65 | 80 | 66 | 78 | + 64 | 77 | 46 | 67 | + 62 | 79 | 61 | 70 | + 58 | | | |
| | = 27 | 19 | 30 | 21 | = 27 | 22 | 46 | 31 | = 28 | 20 | 35 | 26 | = 36 | | | |
| | - 8 | 1 | 4 | 1 | - 9 | 1 | 8 | 2 | - 10 | 1 | 4 | 4 | - 6 | | | |
| | S 57 | 79 | 62 | 77 | S 55 | 76 | 38 | 65 | S 52 | 78 | 57 | 66 | n 52 | | | |
| BELGIQUE-BELGIE | + 60 | 59 | 48 | 59 | + 55 | 64 | 50 | 56 | + 46 | 56 | 46 | 57 | + 49 | | | |
| | = 33 | 34 | 43 | 36 | = 36 | 32 | 41 | 38 | = 40 | 41 | 47 | 34 | = 41 | | | |
| | - 7 | 7 | 9 | 5 | - 9 | 4 | 9 | 6 | - 14 | 3 | 7 | 9 | - 10 | | | |
| | S 53 | 52 | 39 | 54 | S 46 | 60 | 41 | 50 | S 32 | 53 | 39 | 48 | n 39 | | | |
| LUXEMBOURG | + 48 | 46 | 39 | 32 | + 42 | 94 | 25 | 84 | + 73 | 92 | 64 | 60 | + 68 | | | |
| | = 48 | 54 | 58 | 55 | = 45 | 6 | 75 | 12 | = 19 | 8 | 36 | 40 | = 32 | | | |
| | - 4 | 3 | 13 | 13 | - 13 | 4 | 4 | 4 | - 8 | 8 | 8 | 8 | - 8 | | | |
| | S 44 | 46 | 36 | 19 | S 29 | 94 | 25 | 80 | S 65 | 92 | 64 | 60 | n 68 | | | |
| UNITED KINGDOM | + 66 | 68 | 74 | 84 | + 67 | 78 | 50 | 73 | + 85 | 34 | 86 | 98 | + 98 | | | |
| | = 16 | 28 | 22 | 14 | = 27 | 20 | 30 | 20 | = 15 | 55 | 14 | 2 | = 2 | | | |
| | - 18 | 4 | 4 | 2 | - 6 | 2 | 20 | 7 | - 11 | 11 | 11 | 11 | - 11 | | | |
| | S 48 | 64 | 70 | 82 | S 61 | 76 | 30 | 66 | S 85 | 23 | 86 | 98 | n n | | | |
| IRELAND | + 41 | 35 | 52 | 78 | + 51 | 41 | 54 | 76 | + 46 | 47 | 45 | 69 | + 69 | | | |
| | = 21 | 42 | 30 | 19 | = 23 | 49 | 37 | 19 | = 54 | 30 | 47 | 26 | = 26 | | | |
| | - 38 | 23 | 18 | 3 | - 26 | 10 | 9 | 5 | - 23 | 8 | 8 | 5 | - 5 | | | |
| | S 3 | 12 | 34 | 75 | S 25 | 31 | 45 | 71 | S 46 | 24 | 37 | 64 | n n | | | |
| DANMARK | + 44 | 52 | 50 | 56 | + 41 | 52 | 45 | 45 | + 37 | 47 | 29 | 42 | + 42 | | | |
| | = 47 | 43 | 42 | 40 | = 51 | 40 | 45 | 48 | = 46 | 43 | 52 | 47 | = 47 | | | |
| | - 9 | 5 | 8 | 4 | - 8 | 8 | 10 | 7 | - 17 | 10 | 19 | 11 | - 11 | | | |
| | S 35 | 47 | 42 | 52 | S 33 | 44 | 35 | 38 | S 20 | 37 | 10 | 31 | n n | | | |
| HELLAS | + 32 | 31 | 34 | 37 | + 21 | 24 | 25 | 41 | + 14 | 18 | 26 | 25 | + 20 | | | |
| | = 36 | 51 | 34 | 40 | = 54 | 55 | 44 | 36 | = 36 | 40 | 39 | 43 | = 44 | | | |
| | - 32 | 18 | 32 | 23 | - 25 | 21 | 31 | 23 | - 50 | 42 | 35 | 32 | - 36 | | | |
| | S 13 | 2 | 14 | S -4 | 3 | -6 | 18 | S -36 | -24 | -9 | -7 | n -16 | | | | |
| EUR-10 | + 39 | 42 | 37 | 46 | + 36 | 45 | 38 | 44 | + 37 | 42 | 38 | 44 | + 39 | | | |
| | = 41 | 43 | 47 | 42 | = 45 | 42 | 47 | 45 | = 46 | 43 | 48 | 45 | = 46 | | | |
| | - 20 | 15 | 16 | 12 | - 19 | 13 | 15 | 11 | - 17 | 15 | 14 | 11 | - 15 | | | |
| | S 19 | 27 | 21 | 34 | S 17 | 32 | 23 | 33 | S 20 | 27 | 24 | 33 | n 24 | | | |
| % ENTERPRISES | | + : INCREASE / AUGMENTATION / STEIGERUNG | | | | | | | | | | | | | | |
| % ENTREPRISES | | = : STABLE / STABLE / GLEICH | | | | | | | | | | | | | | |
| % UNTERNEHMEN | | - : DECREASE / DIMINUTION / RUECKGANG | | | | | | | | | | | | | | |
| | | S : BALANCE / SOLDE D'OPINONS / MEINUNGSSALDO (+) - (-) | | | | | | | | | | | | | | |

2.1.2 .Summary of economic indicators (see tables 2.5, 2.6 and 2.7)
 .Synthèse des indicateurs économiques (voir tableaux 2.5, 2.6 et 2.7)
 .Zusammenfassende Darstellung der Beschäftigungsindikatoren
 (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 (%) | |
|--|--|-------------|
| | Q2.87/Q2.86 | Q2.87/Q1.87 |
| Having recruited drivers Ayant recruté des conducteurs Die Fahrer eingestellt haben ————— | -5 | n |
| Having liquidity problems Ayant des difficultés de trésorerie Die Liquiditätsschwierigkeiten meldeten ----- | -8 | n |
| Having made investments Ayant réalisé des investissements Die Investitionen tätigten | 3 | n |

Figure 2.2

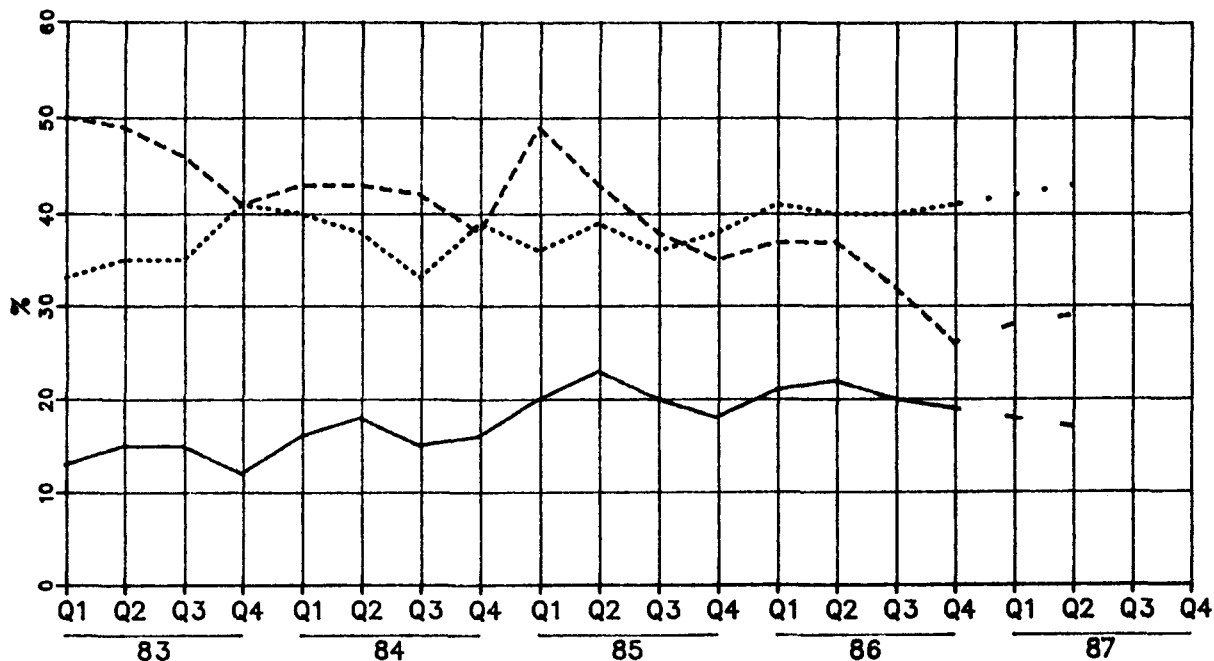
Economic indicators

Graphique 2.2

Indicateurs économiques

Schaubild 2.2

Wirtschaftsindikatoren



| TAB.2.5 | % OF FIRMS INDICATING HAVING RECRUITED DRIVERS % D ENTREPRISES AYANT RECRUTE DES CONDUCTEURS % DER UNTERNEHMEN DIE FAHREREINSTELLUNGEN MELDEN | | | | | | | | | | | | | | | | → Q2 / 1987 |
|-----------------|---|----|----|----|---------|----|----|----|---------|----|----|----|---------|----|---|---|-------------|
| | 1 9 8 4 | | | | 1 9 8 5 | | | | 1 9 8 6 | | | | 1 9 8 7 | | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | |
| DEUTSCHLAND | 4 | 8 | 5 | 5 | 8 | 7 | 9 | 8 | 7 | 8 | 7 | 6 | n | 4 | | | |
| FRANCE | 5 | 9 | 5 | 3 | 6 | 5 | 4 | 5 | 6 | 4 | 6 | 7 | n | 4 | | | |
| ITALIA | 15 | 19 | 17 | 17 | 16 | 18 | 22 | 18 | 21 | 24 | 25 | 26 | n | n | | | |
| NEDERLAND | 32 | 28 | 26 | 27 | 35 | 46 | 35 | 36 | 33 | 51 | 30 | 29 | n | 43 | | | |
| BELGIQUE-BELGIE | 23 | 28 | 21 | 18 | 29 | 31 | 27 | 23 | 26 | 28 | 28 | 26 | n | 31 | | | |
| LUXEMBOURG | 38 | 38 | 24 | 16 | 58 | 44 | 58 | 40 | 54 | 48 | 40 | 48 | n | 48 | | | |
| UNITED KINGDOM | 20 | 28 | 20 | 33 | 33 | 35 | 26 | 25 | 28 | 30 | 28 | 39 | n | n | | | |
| IRELAND | 26 | 20 | 43 | 35 | 38 | 34 | 35 | 24 | 45 | 33 | 35 | 26 | n | n | | | |
| DANMARK | 25 | 20 | 16 | 16 | 24 | 38 | 29 | 21 | 30 | 27 | 19 | 19 | n | n | | | |
| HELLAS | 22 | 22 | 22 | 20 | 24 | 14 | 28 | 22 | 21 | 25 | 24 | 17 | n | 18 | | | |
| EUR-10 | 16 | 18 | 15 | 16 | 20 | 23 | 20 | 18 | 21 | 22 | 20 | 19 | n | 17 | | | |

| TAB.2.6 | % OF FIRMS HAVING LIQUIDITY PROBLEMS % D ENTREPRISES AYANT DES DIFFICULTES DE TRESORERIE % DER UNTERNEHMEN DIE LIQUIDITAETSSCHWIERIGKEITEN MELDEN | | | | | | | | | | | | | | | | → Q2 / 1987 |
|-----------------|---|----|----|----|---------|----|----|----|---------|----|----|----|---------|----|---|---|-------------|
| | 1 9 8 4 | | | | 1 9 8 5 | | | | 1 9 8 6 | | | | 1 9 8 7 | | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | |
| DEUTSCHLAND | 18 | 23 | 22 | 17 | 19 | 21 | 17 | 20 | 17 | 27 | 24 | 15 | n | 15 | | | |
| FRANCE | 59 | 57 | 53 | 50 | 65 | 61 | 53 | 49 | 52 | 48 | 39 | 33 | n | 36 | | | |
| ITALIA | 72 | 66 | 63 | 64 | 70 | 67 | 53 | 44 | 56 | 54 | 53 | 54 | n | n | | | |
| NEDERLAND | 6 | 3 | 3 | 2 | 4 | 6 | 3 | 3 | 6 | 3 | 1 | 2 | n | 2 | | | |
| BELGIQUE-BELGIE | 21 | 14 | 20 | 15 | 18 | 22 | 20 | 18 | 16 | 13 | 13 | 9 | n | 16 | | | |
| LUXEMBOURG | 23 | 17 | 43 | 45 | 42 | | | | 8 | | 4 | | n | 4 | | | |
| UNITED KINGDOM | 46 | 47 | 33 | 38 | 33 | 29 | 28 | 35 | 33 | 36 | 25 | | n | n | | | |
| IRELAND | 40 | 45 | 44 | 32 | 54 | 45 | 40 | 25 | 44 | 43 | 50 | 23 | n | n | | | |
| DANMARK | 16 | 8 | 9 | 6 | 12 | 6 | 8 | 7 | 10 | 9 | 13 | 7 | n | n | | | |
| HELLAS | 60 | 57 | 59 | 61 | 56 | 54 | 57 | 55 | 65 | 61 | 59 | 61 | n | 62 | | | |
| EUR-10 | 43 | 43 | 42 | 38 | 49 | 43 | 38 | 35 | 37 | 37 | 32 | 26 | n | 29 | | | |

| TAB.2.7 | % OF FIRMS HAVING MADE INVESTMENTS % D ENTREPRISES AYANT REALISE DES INVESTISSEMENTS % DER UNTERNEHMEN DIE DURCHFUEHRUNG INVESTITIONEN MELDEN | | | | | | | | | | | | | | | | → Q2 / 1987 | | |
|-----------------|---|----|----|----|---------|----|----|----|---------|----|----|----|---------|----|---|---|-------------|--|--|
| | 1 9 8 4 | | | | 1 9 8 5 | | | | 1 9 8 6 | | | | 1 9 8 7 | | | | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | | | |
| DEUTSCHLAND | 42 | 42 | 34 | 40 | 33 | 38 | 41 | 41 | 52 | 47 | 47 | 43 | π | 49 | | | | | |
| FRANCE | 35 | 32 | 28 | 31 | 31 | 33 | 26 | 30 | 36 | 33 | 32 | 34 | π | 38 | | | | | |
| ITALIA | 24 | 33 | 23 | 31 | 25 | 26 | 35 | 28 | 27 | 34 | 33 | 36 | π | π | | | | | |
| NEDERLAND | 58 | 66 | 55 | 52 | 51 | 56 | 51 | 60 | 56 | 60 | 53 | 60 | π | 56 | | | | | |
| BELGIQUE-BELGIE | 41 | 42 | 36 | 44 | 47 | 41 | 41 | 41 | 42 | 40 | 41 | 55 | π | 46 | | | | | |
| LUXEMBOURG | 33 | 31 | 46 | 45 | 54 | 53 | 42 | 44 | 62 | 52 | 48 | 48 | π | 80 | | | | | |
| UNITED KINGDOM | 71 | 74 | 62 | 75 | 69 | 73 | 66 | 69 | 50 | 61 | 67 | | | π | π | | | | |
| IRELAND | 55 | 36 | 49 | 44 | 53 | 51 | 37 | 42 | 46 | 40 | 45 | 26 | π | π | | | | | |
| DANMARK | 53 | 52 | 52 | 57 | 54 | 59 | 59 | 51 | 55 | 55 | 50 | 51 | π | π | | | | | |
| HELLAS | 42 | 22 | 37 | 36 | 31 | 26 | 25 | 38 | 26 | 33 | 40 | 32 | π | 36 | | | | | |
| EUR-10 | 40 | 38 | 33 | 39 | 36 | 39 | 36 | 38 | 41 | 40 | 40 | 41 | π | 43 | | | | | |

2.2 Cost Indices-Road 1.7.87

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 1.7.87

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 1.7.87

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

| | 1.1.82 | 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 | 1.7.87 |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| D | 100.0 | 105.9 | 109.0 | 110.2 | 112.2 | 113.9 | 115.5 | 115.6 | 119.0 | 115.8 | 119.6 | 122.2 |
| F | 100.0 | 102.6 | 108.5 | 110.0 | 111.3 | 116.1 | 120.1 | 121.7 | 124.2 | 118.0 | 121.1 | 118.8 |
| NL | 100.0 | 103.8 | 108.6 | 106.1 | 108.8 | 108.7 | 111.0 | 112.1 | 117.7 | 113.6 | 119.3 | 120.3 |
| B/L | 100.0 | 97.6 | 101.8 | 100.9 | 101.8 | 105.9 | 110.1 | 109.9 | 112.8 | 109.4 | 112.1 | 114.0 |
| 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. 2.9: 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 | 1.7.87 |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| D | 100.0 | 100.2 | 105.5 | 98.3 | 102.5 | 99.1 | 109.7 | 104.1 | 105.2 | 74.5 | 77.7 | 83.3 |
| F | 100.0 | 102.3 | 111.8 | 106.8 | 106.6 | 111.7 | 118.7 | 119.9 | 114.0 | 92.4 | 101.3 | 96.1 |
| NL | 100.0 | 101.7 | 105.3 | 96.7 | 103.3 | 95.3 | 99.5 | 96.9 | 98.2 | 66.5 | 74.8 | 73.9 |
| B/L | 100.0 | 98.0 | 104.6 | 99.2 | 101.2 | 99.8 | 105.5 | 102.8 | 102.1 | 76.9 | 73.8 | 74.7 |
| 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. 2.10: 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 | 1.7.87 |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| D | 100.0 | 107.9 | 111.0 | 115.6 | 116.5 | 120.8 | 121 | 123.7 | 127.4 | 133.2 | 137.6 | 142.7 |
| F | 100.0 | 105.4 | 110.0 | 116.4 | 116.8 | 121.1 | 124.3 | 127.5 | 136.5 | 134.8 | 137.1 | 136.4 |
| NL | 100.0 | 105.5 | 111.8 | 111.1 | 112.0 | 113.6 | 115.3 | 117.9 | 125.8 | 129.0 | 135.6 | 136.8 |
| B/L | 100.0 | 95.4 | 99.7 | 100.1 | 100.3 | 106.0 | 111.7 | 112.9 | 114.9 | 117.0 | 121.5 | 125.8 |
| 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. 2.11: 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 | 1.7.87 |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| D | 100.0 | 102.3 | 102.4 | 102.5 | 103.5 | 104.2 | 105.5 | 106.4 | 106.0 | 101.8 | 102.2 | 103.7 |
| F | 100.0 | 108.5 | 113.8 | 121.1 | 123.7 | 128.3 | 132.3 | 134.1 | 133.6 | 130.2 | 133.2 | 132.3 |
| NL | 100.0 | 101.1 | 102.5 | 100.8 | 103.0 | 102.4 | 104.3 | 106.4 | 107.8 | 102.6 | 104.7 | 104.8 |
| B/L | 100.0 | 105.6 | 110.2 | 110.4 | 114.6 | 115.3 | 118.7 | 119.7 | 120.6 | 115.4 | 116.6 | 117.8 |
| 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. 2.12: 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 | 1.7.87 |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| D | 100.0 | 96.8 | 99.1 | 91.4 | 94.6 | 90.7 | 100.2 | 95.9 | 93.7 | 65.5 | 66.1 | 70.7 |
| F | 100.0 | 108.2 | 117.2 | 117.6 | 118.5 | 123.5 | 130.6 | 132.1 | 122.6 | 101.9 | 111.5 | 107.0 |
| NL | 100.0 | 99.0 | 99.4 | 91.9 | 97.8 | 89.8 | 93.5 | 92.0 | 90.0 | 60.1 | 65.6 | 64.4 |
| B/L | 100.0 | 106.1 | 113.3 | 108.6 | 113.9 | 108.8 | 113.8 | 112.0 | 109.2 | 81.1 | 76.8 | 77.2 |
| 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. 2.13: 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 | 1.7.87 |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| D | 100.0 | 104.3 | 104.3 | 107.6 | 107.6 | 110.5 | 110.5 | 113.8 | 113.5 | 117.1 | 117.1 | 121.0 |
| F | 100.0 | 111.4 | 115.3 | 128.2 | 129.8 | 133.9 | 136.8 | 140.4 | 146.8 | 148.7 | 150.8 | 151.9 |
| NL | 100.0 | 102.7 | 105.5 | 105.5 | 106.0 | 107.0 | 108.4 | 111.9 | 115.3 | 116.5 | 119.0 | 119.2 |
| B/L | 100.0 | 103.2 | 107.9 | 109.5 | 113.0 | 115.5 | 120.4 | 122.9 | 122.9 | 123.5 | 126.4 | 130.0 |
| 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 | - |

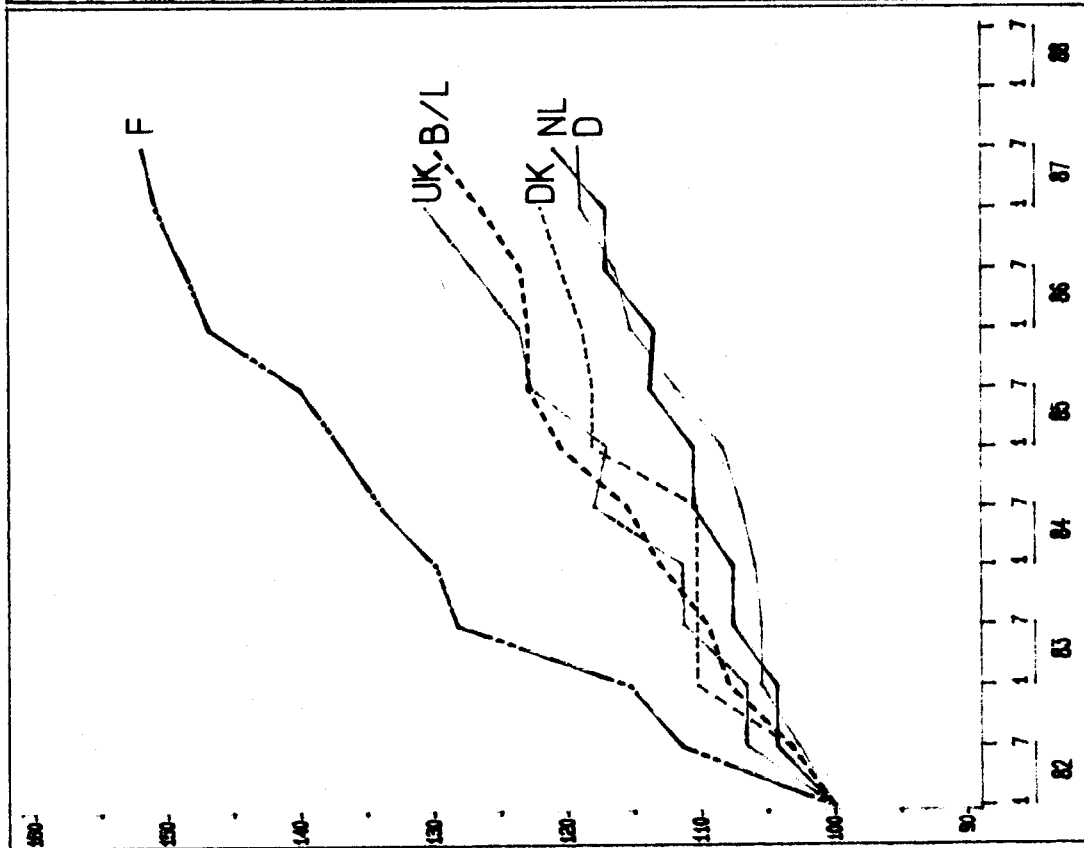


Fig. 2.3
Graph. 2.3
Schaub. 2.3

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

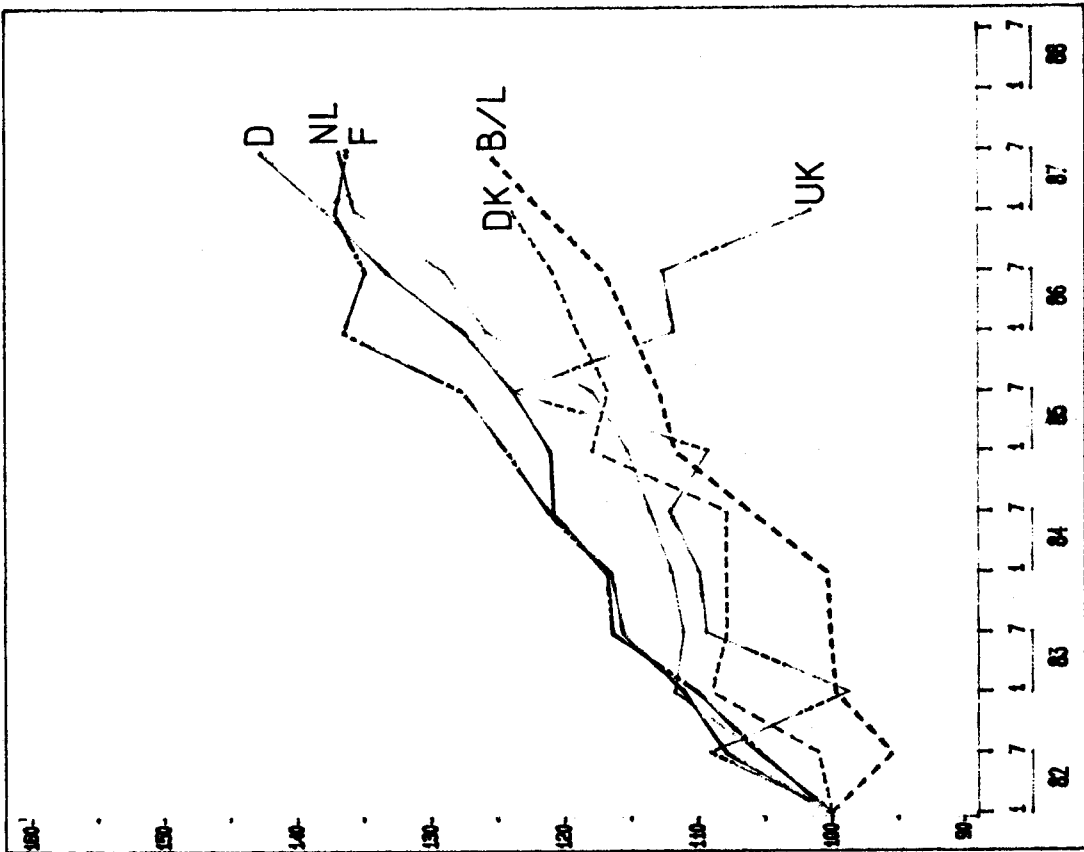


Fig. 2.4
Graph. 2.4
Schaub. 2.4

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

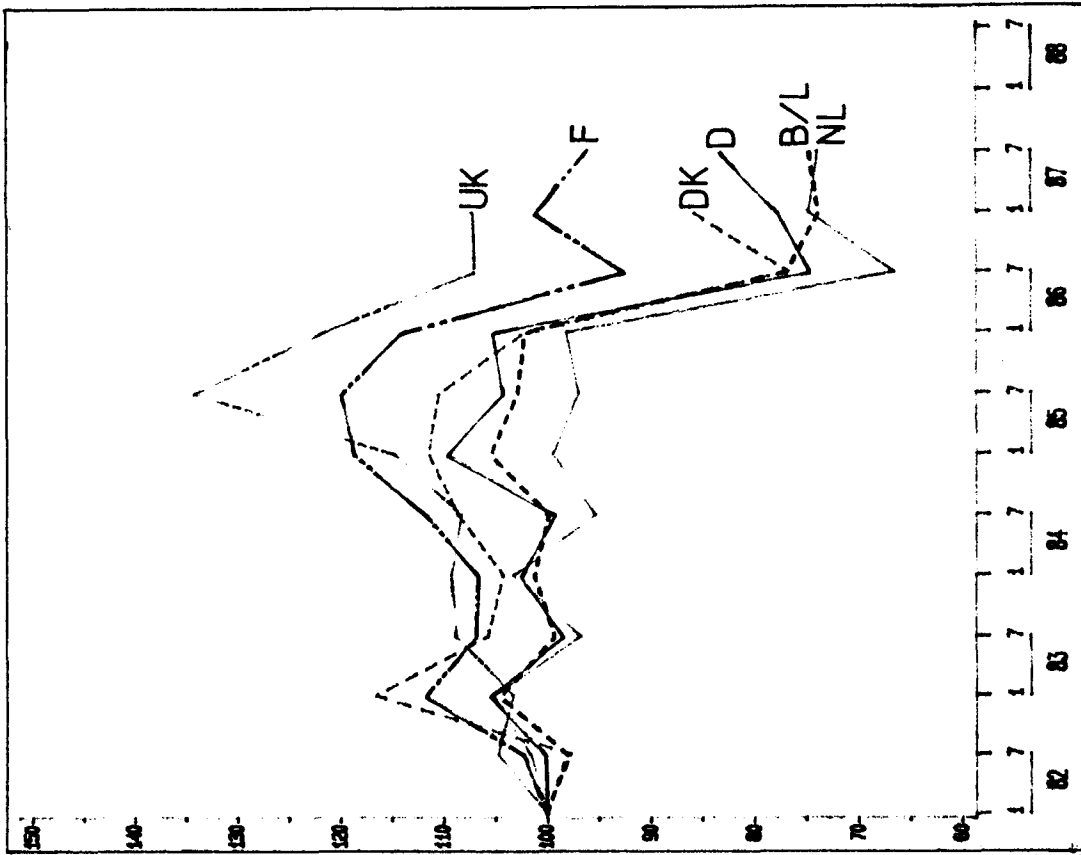


Fig. 2.6 Fuel costs in ECU
 Graph. 2.6 Couts du carburant en ECU
 Schaub. 2.6 Kraftstoffkosten in ECU

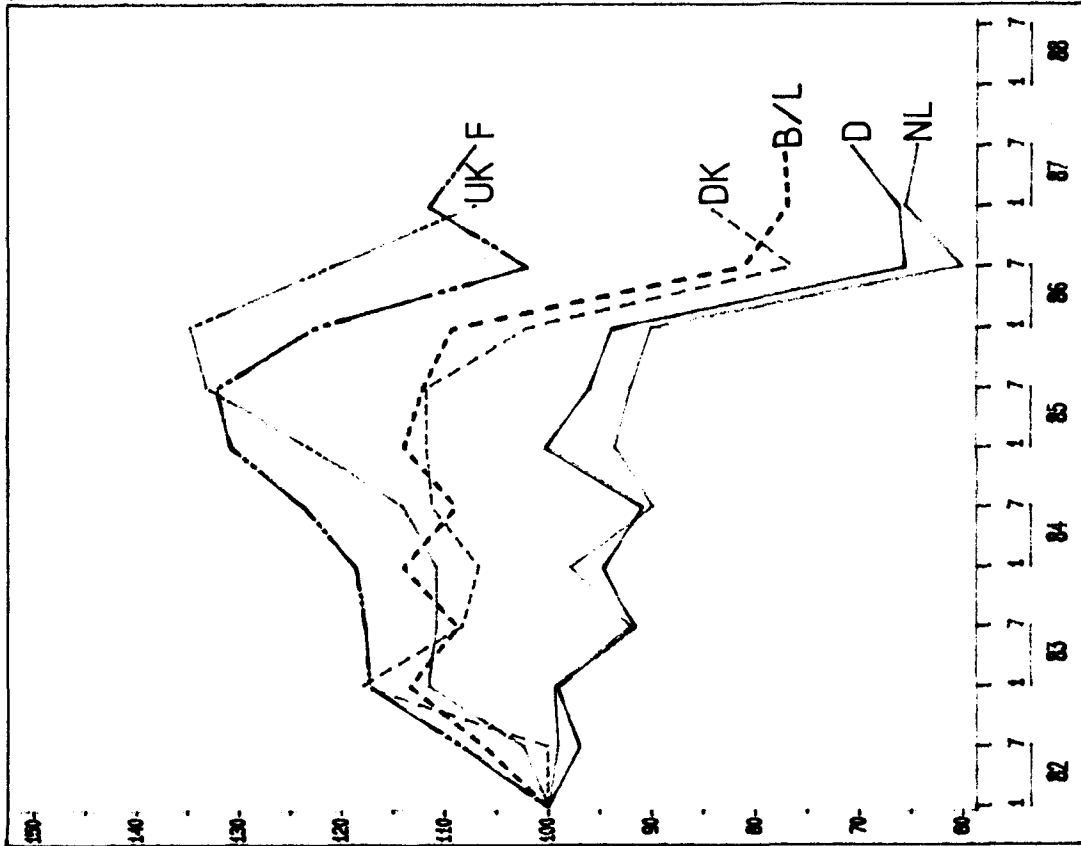


Fig. 2.5 Fuel costs in national currency
 Graph. 2.5 Couts du carburant en monnaie nationale
 Schaub. 2.5 Kraftstoffkosten in Landeswahrung

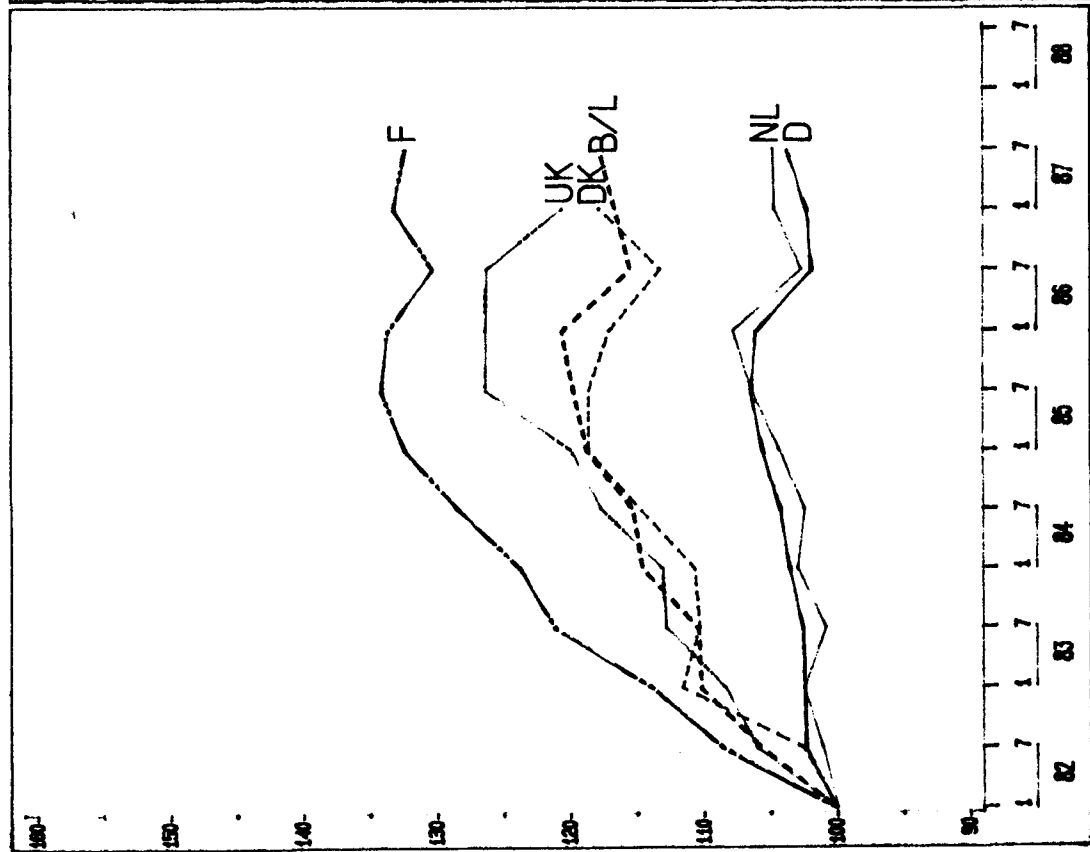


Fig. 2.7 Total costs in national currency
 Graph. 2.7 Coûts totaux en monnaie nationale
 Schaub. 2.7 Gesamtkosten in Landeswährung

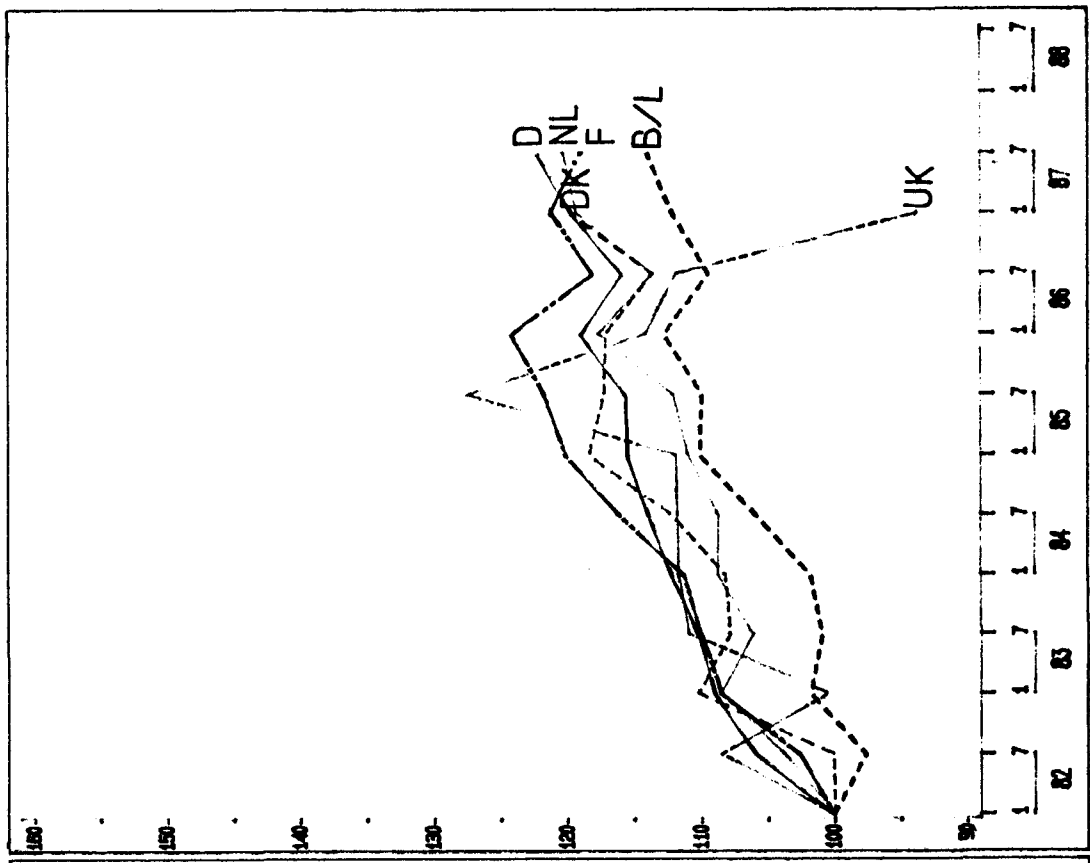


Fig. 2.8 Total costs in ECU
 Graph. 2.8 Coûts totaux en ECU
 Schaub. 2.8 Gesamtkosten in ECU

2.3 Price Surveys-Road Q1 87

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 Q1 87

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 Q1 87

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.

1984-1987
 1984-1987
 1984-1987

| Haulier Transp. UNTERN. | 1984 | | | | 1985 | | | | 1986 | | | | 1987 | | | | |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | |
| D D F | 103.3 | 104.3 | 104.0 | 104.1 | 105.5 | 105.2 | 105.6 | 107.3 | 108.5 | 109.8 | 112.1 | 113.4 | 113.4 | 117.9 | 117.9 | 117.9 | 117.9 |
| D D I | 102.5 | 102.8 | 103.8 | 102.1 | 102.8 | 104.2 | 104.4 | 106.9 | 107.8 | 108.9 | 113.9 | 114.8 | 114.8 | 114.7 | 114.7 | 114.7 | 114.7 |
| D D NL | 102.7 | 102.7 | 102.0 | 102.7 | 105.8 | 103.8 | 105.2 | 107.1 | 108.6 | 111.7 | 113.5 | 115.0 | 115.0 | 116.0 | 116.0 | 116.0 | 116.0 |
| D D BL | 102.7 | 102.7 | 102.0 | 102.7 | 105.8 | 103.8 | 105.2 | 107.1 | 108.6 | 111.7 | 113.5 | 115.0 | 115.0 | 116.0 | 116.0 | 116.0 | 116.0 |
| F F D | 103.0 | 108.0 | 106.3 | 106.9 | 110.7 | 110.7 | 110.7 | 113.1 | 113.0 | 111.0 | 111.7 | 111.2 | 111.2 | 112.2 | 112.2 | 112.2 | 112.2 |
| F F I | 102.8 | 104.6 | 105.5 | 106.1 | 107.4 | 107.8 | 109.9 | 110.7 | 110.6 | 110.8 | 111.6 | 110.5 | 110.5 | 110.0 | 110.0 | 110.0 | 110.0 |
| F F NL | 100.6 | 103.8 | 105.8 | 104.8 | 109.4 | 104.5 | 109.2 | 108.6 | 114.1 | 109.8 | 111.7 | 108.9 | 115.4 | 115.4 | 115.4 | 115.4 | 115.4 |
| F F BL | 101.9 | 102.1 | 103.0 | 104.0 | 107.0 | 107.0 | 108.9 | 110.1 | 111.4 | 106.6 | 109.0 | 110.8 | 109.7 | 109.7 | 109.7 | 109.7 | 109.7 |
| I I D | 106.6 | 104.2 | 112.5 | 105.5 | 104.5 | 108.4 | 106.9 | 105.2 | 101.1 | 108.2 | 112.8 | 107.7 | 107.7 | 107.7 | 107.7 | 107.7 | 107.7 |
| I I F | 106.6 | 102.3 | 114.7 | 107.2 | 110.3 | 108.6 | 106.3 | 107.0 | 107.3 | 100.4 | 109.4 | 111.6 | 111.6 | 111.6 | 111.6 | 111.6 | 111.6 |
| I I NL | 97.2 | 98.5 | 104.4 | 110.0 | 107.4 | 103.7 | 99.8 | 102.3 | 104.6 | 109.1 | 103.7 | 111.5 | 111.5 | 111.5 | 111.5 | 111.5 | 111.5 |
| I I BL | 105.6 | 109.1 | 115.9 | 111.4 | 117.6 | 114.7 | 109.6 | 104.8 | 111.2 | 107.2 | 112.9 | 114.4 | 114.4 | 114.4 | 114.4 | 114.4 | 114.4 |
| NLNL | 100.6 | 102.0 | 100.4 | 101.1 | 99.9 | 100.9 | 103.1 | 103.0 | 102.8 | 104.6 | 106.0 | 106.8 | 106.8 | 105.9 | 105.9 | 105.9 | 105.9 |
| NLNL F | 99.7 | 101.1 | 99.9 | 101.0 | 100.6 | 100.6 | 101.2 | 102.9 | 104.2 | 103.8 | 103.9 | 107.1 | 106.8 | 106.8 | 106.8 | 106.8 | 106.8 |
| NLNL I | 99.1 | 98.8 | 99.4 | 99.7 | 98.9 | 99.7 | 103.1 | 103.6 | 104.0 | 104.7 | 107.5 | 107.6 | 107.6 | 107.8 | 107.8 | 107.8 | 107.8 |
| NLNL BL | 94.4 | 94.1 | 98.3 | 97.8 | 97.3 | 94.4 | 97.5 | 97.9 | 101.6 | 96.5 | 102.1 | 106.2 | 105.8 | 105.8 | 105.8 | 105.8 | 105.8 |
| BLBL | 107.2 | 103.3 | 102.9 | 116.2 | 109.8 | 95.4 | 111.2 | 108.2 | 112.1 | 112.9 | 111.4 | 116.0 | 116.0 | 116.0 | 116.0 | 116.0 | 116.0 |
| BLBL F | 85.9 | 81.2 | 88.8 | 89.9 | 90.8 | 85.5 | 99.1 | 92.5 | 93.9 | 90.7 | 97.3 | 99.2 | 99.2 | 99.2 | 99.2 | 99.2 | 99.2 |
| BLBL I | 96.8 | 100.3 | 104.7 | 94.6 | 104.0 | 100.8 | 100.7 | 112.7 | 101.7 | 111.2 | 114.0 | 113.8 | 113.8 | 113.8 | 113.8 | 113.8 | 113.8 |
| BLBL NL | 85.6 | 98.5 | 88.8 | 88.2 | 94.1 | 94.1 | 100.3 | 101.2 | 91.8 | 89.3 | 88.7 | 74.8 | 74.8 | 74.8 | 74.8 | 74.8 | 74.8 |
| GRGD | 91.8 | 93.2 | 97.0 | 98.2 | 106.0 | 104.8 | 101.3 | 97.0 | 103.4 | 97.9 | 102.0 | 102.2 | 101.5 | 101.5 | 101.5 | 101.5 | 101.5 |
| GRGR F | 101.4 | 95.9 | 99.8 | 114.0 | 117.3 | 108.5 | 105.8 | 95.7 | 92.7 | 112.2 | 104.4 | 101.2 | 100.4 | 100.4 | 100.4 | 100.4 | 100.4 |
| GRGR I | 93.6 | 94.8 | 100.9 | 93.1 | 96.2 | 99.1 | 102.0 | 79.2 | 71.9 | 89.1 | 84.0 | 81.7 | 80.5 | 80.5 | 80.5 | 80.5 | 80.5 |
| GRGR NL | 80.9 | 78.5 | 86.7 | 98.6 | 104.4 | 93.5 | 86.9 | 82.8 | 96.8 | 95.1 | 98.6 | 96.8 | 96.8 | 96.8 | 96.8 | 96.8 | 96.8 |
| GRGR BL | 105.5 | 108.4 | 111.7 | 109.8 | 122.0 | 114.0 | 116.2 | 108.7 | 113.2 | 115.5 | 107.8 | 112.9 | 111.1 | 111.1 | 111.1 | 111.1 | 111.1 |

TAB. 2.15
 WEIGHTED AVERAGE PRICES IN ECU AND IN NATIONAL CURRENCY (NC) . 1984-1987
 Indices des prix moyens en ECU ET EN MONNAIE NATIONALE (NC) . 1984-1987
 Durchschnittspreise in ECU UND IN LANDESWAHRUNG (NC) . 1984-1987

| Country Pays LAND | 1984 | | | | 1985 | | | | 1986 | | | | 1987 | | | |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 |
| ECU | | | | | | | | | | | | | | | | |
| D | 102.7 | 103.3 | 103.3 | 103.6 | 104.9 | 104.3 | 105.6 | 107.2 | 108.3 | 109.9 | 112.2 | 114.9 | 115.6 | 115.6 | 115.6 | 115.6 |
| F | 102.5 | 105.1 | 105.3 | 105.8 | 108.6 | 108.3 | 109.9 | 111.2 | 111.8 | 109.9 | 111.1 | 110.6 | 111.1 | 111.1 | 111.1 | 111.1 |
| I | 105.1 | 103.2 | 112.5 | 107.1 | 108.0 | 108.3 | 105.9 | 105.3 | 104.6 | 105.1 | 110.3 | 110.1 | 110.3 | 110.3 | 110.3 | 110.3 |
| NL | 99.2 | 100.1 | 99.8 | 100.3 | 99.4 | 99.6 | 101.9 | 102.2 | 103.0 | 103.1 | 105.3 | 106.8 | 106.3 | 106.3 | 106.3 | 106.3 |
| BL | 94.0 | 92.1 | 95.1 | 98.2 | 98.8 | 91.6 | 103.2 | 100.9 | 100.1 | 100.3 | 102.5 | 103.6 | 103.6 | 103.6 | 103.6 | 103.6 |
| GR | 91.3 | 91.3 | 96.3 | 99.7 | 106.5 | 102.8 | 99.7 | 93.5 | 99.1 | 98.8 | 100.6 | 100.0 | 100.3 | 100.3 | 100.3 | 100.3 |
| NC | | | | | | | | | | | | | | | | |
| D | 101.4 | 101.5 | 101.7 | 101.7 | 102.6 | 102.8 | 103.5 | 103.6 | 103.2 | 103.9 | 104.2 | 105.2 | 105.1 | 105.1 | 105.1 | 105.1 |
| F | 103.1 | 105.5 | 105.6 | 105.7 | 107.8 | 108.0 | 109.2 | 109.2 | 108.6 | 109.8 | 111.3 | 110.2 | 111.7 | 111.7 | 111.7 | 111.7 |
| I | 107.2 | 105.3 | 114.5 | 109.2 | 110.2 | 114.2 | 115.9 | 116.1 | 113.9 | 114.5 | 118.4 | 117.2 | 117.2 | 117.2 | 117.2 | 117.2 |
| NL | 98.6 | 99.1 | 99.0 | 99.3 | 98.3 | 99.0 | 100.5 | 99.6 | 99.0 | 98.2 | 98.5 | 98.8 | 97.4 | 97.4 | 97.4 | 97.4 |
| BL | 94.4 | 91.9 | 94.2 | 96.8 | 96.6 | 90.5 | 101.8 | 98.7 | 97.2 | 96.4 | 98.0 | 98.2 | 98.2 | 98.2 | 98.2 | 98.2 |
| GR | 101.4 | 105.2 | 111.8 | 119.4 | 128.0 | 132.3 | 136.1 | 155.8 | 172.5 | 174.4 | 181.3 | 187.5 | 198.1 | 198.1 | 198.1 | 198.1 |

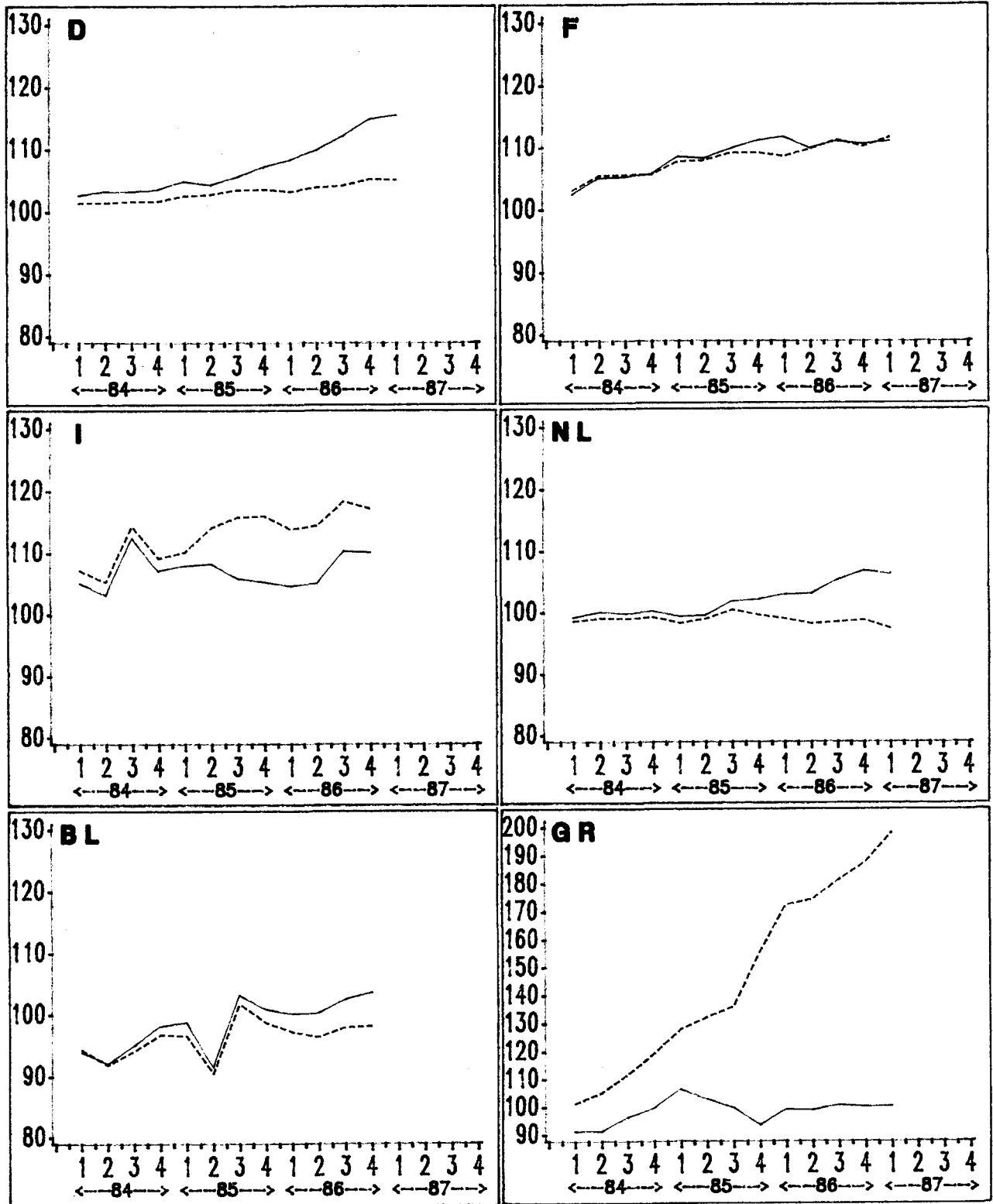


FIG. 2.9 Price indices by nationality of haulier.
 GRAPH. 2.9 Indices de prix par nationalité de transporteur.
 SCHAUB. 2.9 Preisindizes nach Staatszugehörigkeit des Verkehrsunternehmens.

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

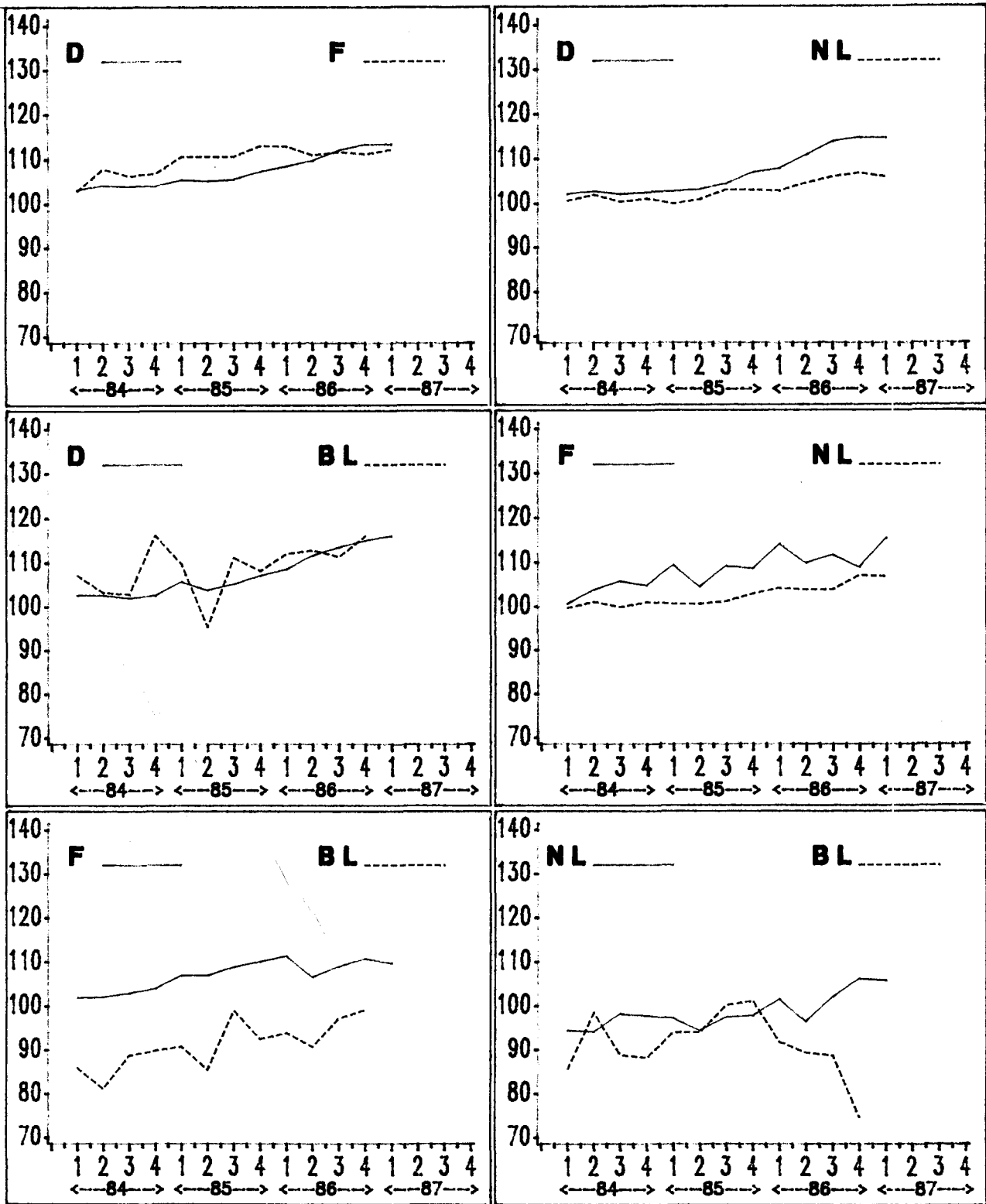


Fig. 2.10 Price indices developments by relations (in ECU)
 Graph. 2.10 Evolution des indices de prix par relation (en ECU)
 Schaub. 2.10 Preisindizesentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

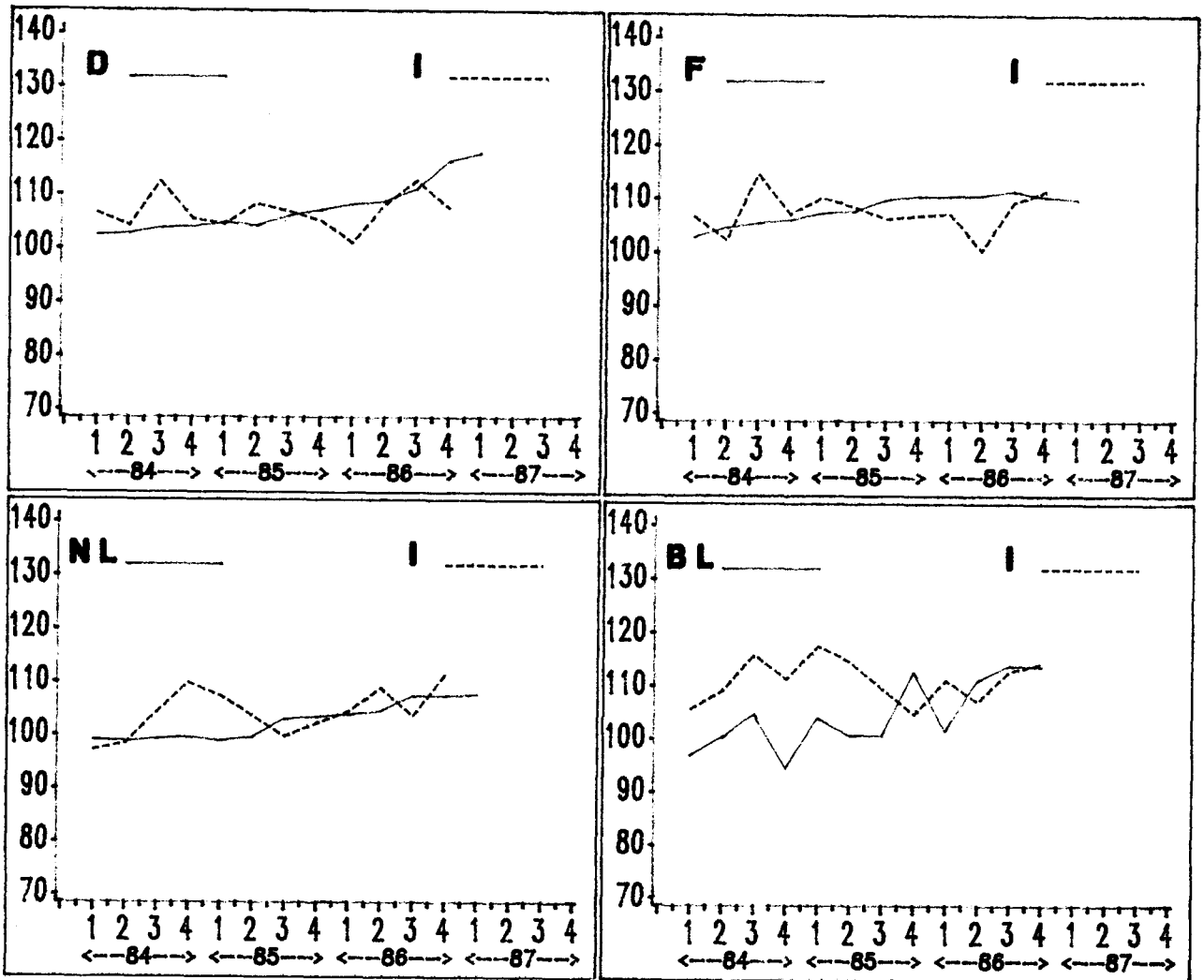


Fig. 2.10 Price indices developments by relations (in ECU)
 Graph. 2.10 Evolution des indices de prix par relation (en ECU)
 Schaub. 2.10 Preisindizesentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

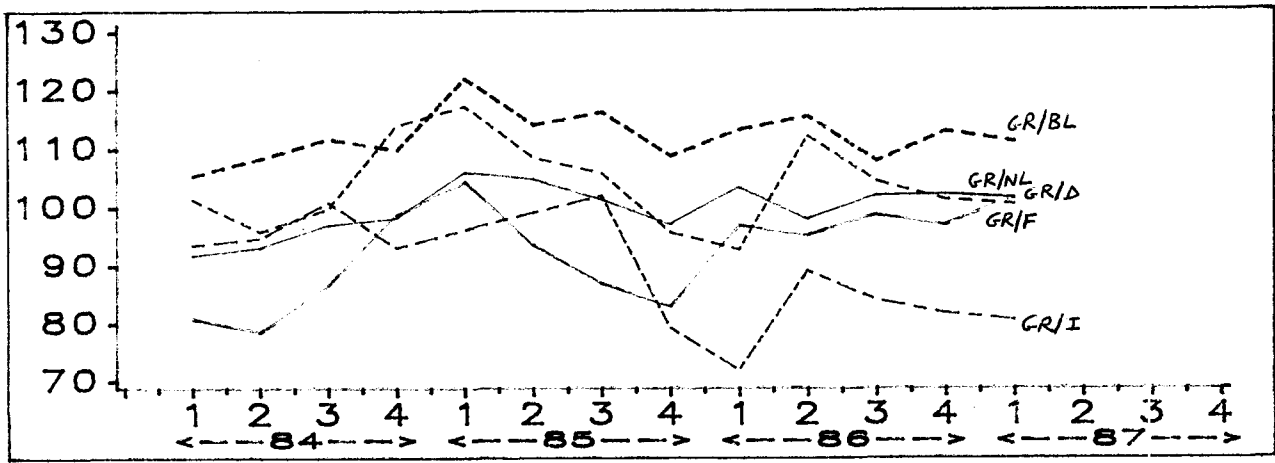


Fig. 2.11 Price indices developments for Greek hauliers by relations (ECU)
 Graph. 2.11 Evolution des indices de prix des transporteurs grecs par relation (ECU)
 Schaub. 2.11 Preisindizesentwicklung für die griechischen nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

SECTION - CHAPITRE - TEIL 3



3.1. Total activity
Q1 87

. total international traffic = 40.0 mio t. (1)
Q1 1987/1986 = - 4.6%

. total national traffic = N

Q1 1987/1986 = N

Activité générale
Q1 87

. trafic international total = 40.0 mio t. (1)
Q1 1987/1986 = - 4.6%

. trafic national total = N

Q1 1987/1986 = N

Gesamtbeschäftigung
Q1 87

. gesamt grenzüberschreitender Verkehr = 40.0 mio t. (1)
Q1 1987/1986 = - 4.6%

. gesamt nationaler Verkehr = N

Q1 1987/1986 = N

Table 3.1.

Transported tonnage in mio t. and tonnage evolution in % Q1 87/Q1 86, by relation

Tableau 3.1.

Tonnage transporté en mio t. et évolution en % du tonnage Q1 87/Q1 86, par relation

Tabelle 3.1.

Verkehrsaufkommen in mio t. und Entwicklung des Verkehrsaufkommens (%) nach Verkehrsbeziehungen Q1 1987/Q1 1986

| To/vers/nach From/de/von | | | D | F | NL | B/L | Total/ Zusammen internat. |
|---------------------------------|--------|-------|------|---------|---------|----------|---------------------------------|
| D | mio t. | Q1 87 | 11.5 | 0.7 | 4.8* | 2.6* | 8.0 |
| | " | Q1 86 | 12.7 | 0.7 | 4.7 | 2.6 | 8.0 |
| | 87/86 | % | - 9% | + 2% | + 1% | - 0% | + 1% |
| F | mio t. | Q1 87 | 1.6 | 6.4 | 0.6* | 0.5* | 2.7 |
| | " | Q1 86 | 1.8 | 7.2 | 0.8 | 0.7 | 3.2 |
| | 87/86 | % | - 8% | -12% | -20% | -30% | -16% |
| NL | mio t. | Q1 87 | 16.8 | 0.9 | N | N | 23.1 (1) |
| | " | Q1 86 | 18.3 | 0.9 | 15.6 | 5.6 | 24.9 |
| | 87/86 | % | - 8% | + 1% | N | N | - 7% |
| B/L | mio t. | Q1 87 | 2.4 | 0.9 | N | N | 6.1 (1) |
| | " | Q1 86 | 2.2 | 0.7 | 3.0 | 4.9 | 5.9 |
| | 87/86 | % | +10% | +23% | N | N | + 5% |
| Total/Zusammen international | Q1 87 | 20.8 | 2.5 | 8.2 (1) | 8.5 (1) | 40.0 (1) | |
| | Q1 86 | 22.2 | 2.3 | 8.5 | 8.9 | 41.9 | |
| | 87/86 | % | - 7% | + 8% | - 3% | - 5% | -4.6% |

* 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 1987 / 1986 % |
|-----------------------|----------------------|-------|-------|-------|------|--|
| | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | |
| Q 1 | 30.2 | 33.1 | 29.7 | 31.9 | 29.1 | - 8.8 |
| Q 2 | 32.4 | 36.3 | 36.5 | 39.2 | - | - |
| Q 3 | 32.1 | 34.8 | 35.9 | 35.0 | - | - |
| Q 4 | 31.6 | 32.8 | 28.3 | 30.9 | - | - |
| Total | 126.3 | 137.0 | 130.4 | 136.8 | - | - |

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 vorausgeschätzte Verkehrsaufkommen (Schaubild 3.1.1 + 3.1.2)

Figure 3.1.1.

Graphique 3.1.1.

Schaubild 3.1.1.

- . Opinion on actual activity
- . Forecast of activity

- . Opinion sur la réalisation d'activité
- . Prévisions d'activité

- .Beurteilung des gegenwärtigen Verkehrsaufkommens
- .Vorausgeschätztes Verkehrsaufkommen

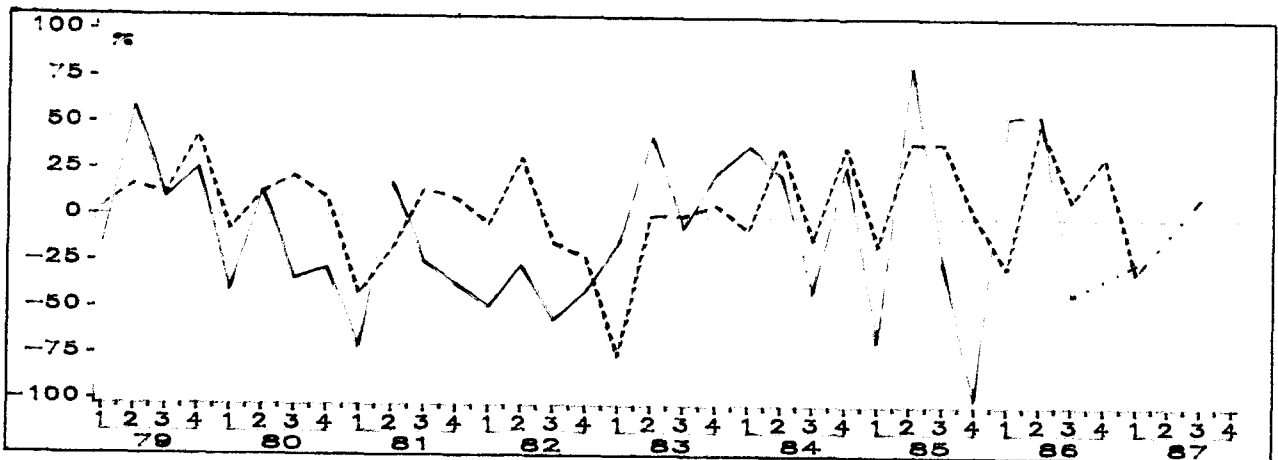


Figure 3.1.2.

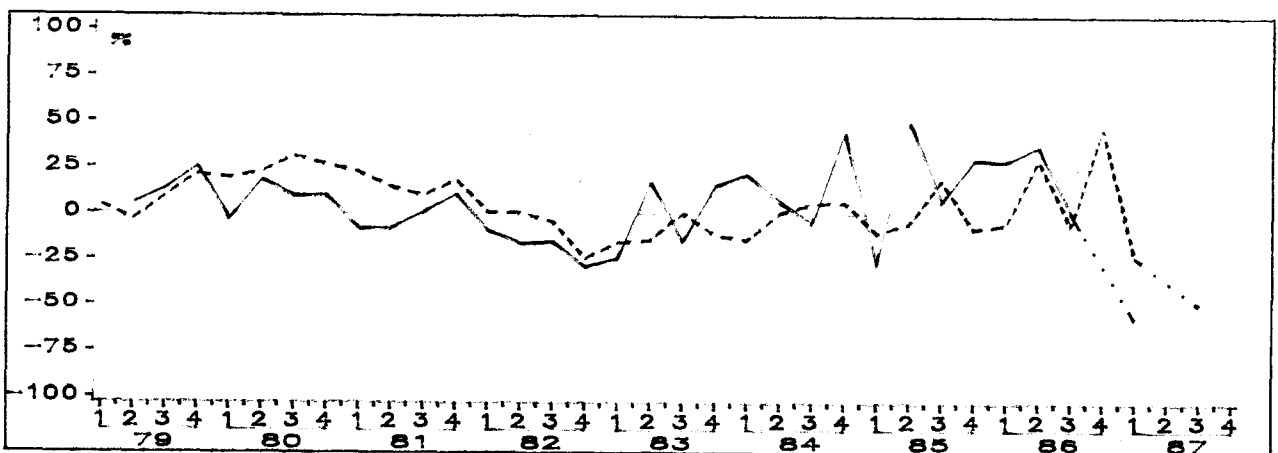
Graphique 3.1.2.

Schaubild 3.1.2.

- . Opinion on utilization of capacity
- . Forecast utilization of capacity

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

- .Beurteilung der Fahrzeugauslastung
- .Vorausgeschätzte Fahrzeugauslastung



.forecast of activity
for 4 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

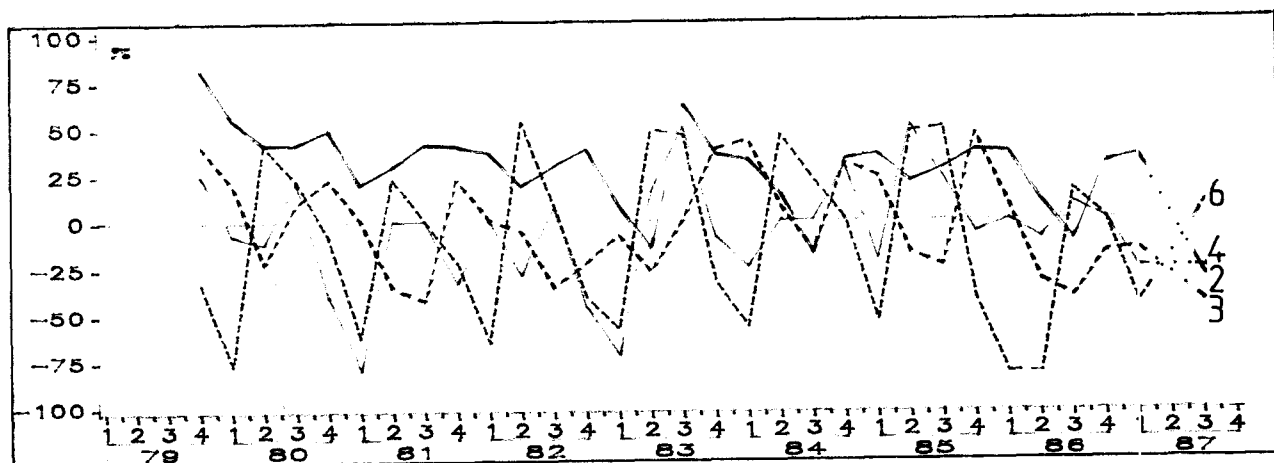
Graphique 3.2 Rhin

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.

Figure 3.3

Graphique 3.3

Schaubild 3.3

Price indices (ECU)

Indices de prix (ECU)

Preisindizes (ECU)

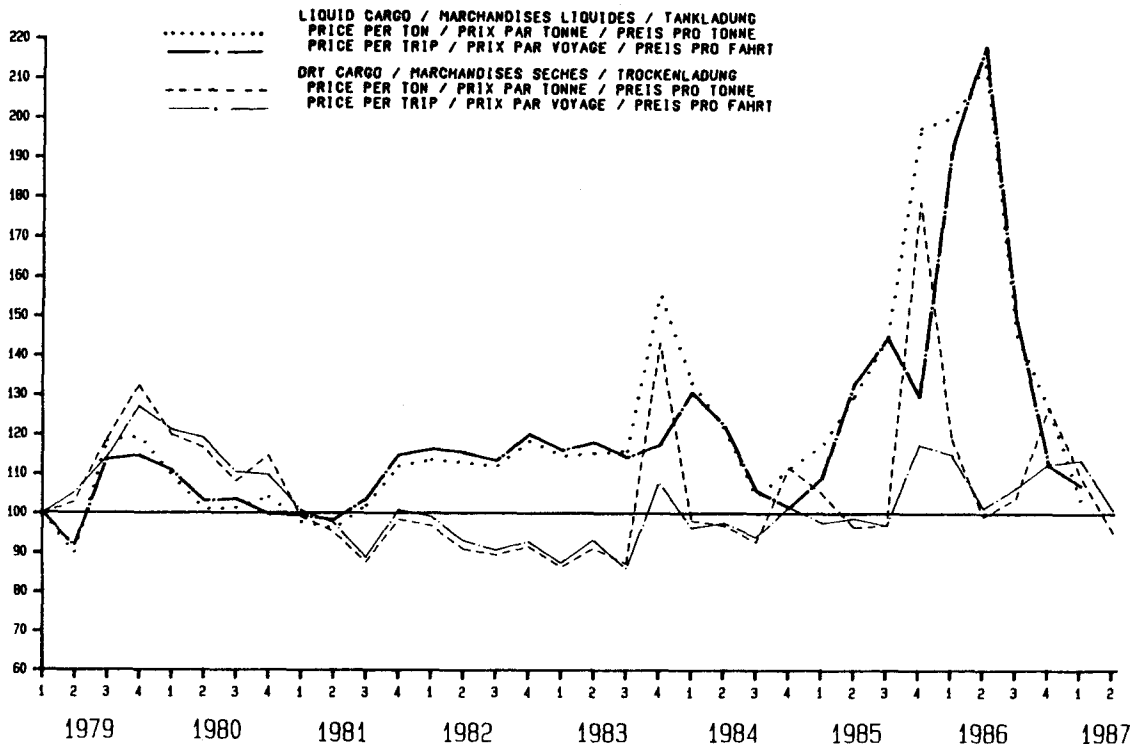


Figure 3.4

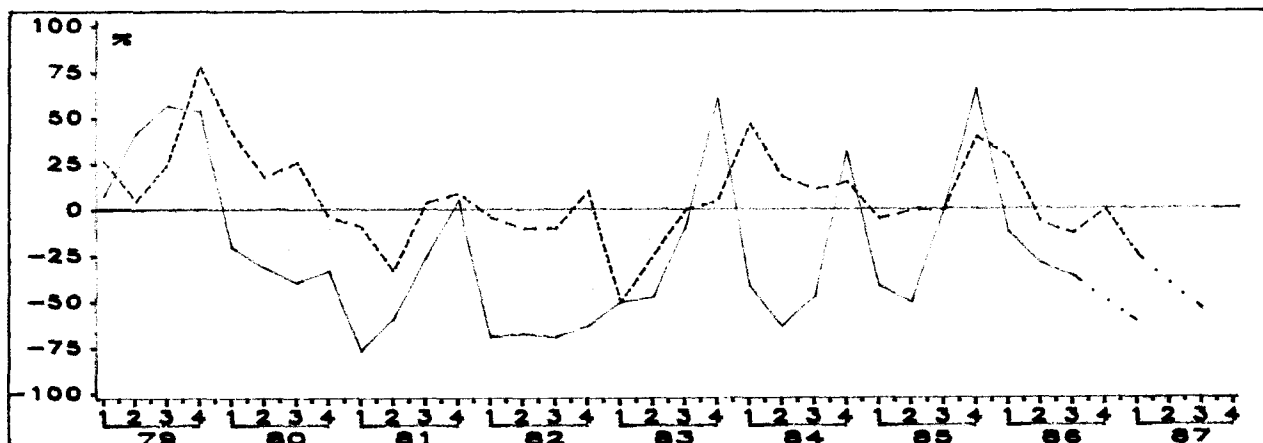
Graphique 3.4

Schaubild 3.4

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

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

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



3.2.4

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.

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 la capacité de la flotte. Les mutations sous c) résultent de nouveaux enregistrements de bateaux existants, de retraits, de corrections et 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.

Table 3.3

Mutations Rhine fleet,
Capacity x 1000 Tonnes
(Q2)87

Tableau 3.3

Mutations au sein de
la flotte Rhénane
Capacité x 1000 tonnes
(Q2)87

Tabelle 3.3

Veränderungen in der Rhein-
flotte
Kapazität x 1000 t.
(Q2)87

| 01.04.87 --- 30.06.87 | NL | D | F | B | CH | L | TOTAL |
|---|--------|--------|-------|--------|-------|------|----------|
| .Total Rhine fleet 01.04.87 .Flotte rhénane to- tale au 01.04.87 .Rheinflotte ins- gesamt 01.04.87 ('000 tonnes) | 5894.2 | 3239.9 | 487.6 | 1326.8 | 559.7 | 11.3 | 11 519.5 |
| a) <u>Expansion</u> | | | | | | | |
| 1 | 19.6 | - | - | - | 5.5 | - | 25.1 |
| 2 | 23.0 | 10.9 | - | - | 1.0 | - | 34.9 |
| 3 | 19.1 | 11.0 | 0.0 | 13.8 | 3.4 | - | 47.2 |
| 1+2+3 | 61.6 | 21.9 | 0.0 | 13.8 | 9.8 | - | 107.1 |
| b) <u>Reduction</u> | | | | | | | |
| 4 | 28.4 | 9.5 | 0.3 | - | - | - | 38.3 |
| 5 | 2.9 | 9.0 | - | 14.3 | 10.4 | - | 36.5 |
| 6 | 14.1 | 6.6 | 0.1 | 8.0 | 3.1 | - | 31.9 |
| 4+5+6 | 45.4 | 25.1 | 0.4 | 22.3 | 13.4 | - | 106.7 |
| a) - b) | + 16.2 | - 3.2 | - 0.4 | - 8.5 | - 3.6 | - | + 0.5 |
| c) .Other mutations .Autres mutations .Sonstige Mutationen | + 71.0 | + 1.4 | - 1.0 | + 39.7 | + 2.7 | - | +113.7 |
| .Total Rhine fleet 30.06.87 .Flotte rhénane to- tale 30.06.87 .Rheinflotte ins- gesamt 30.06.87 ('000 tonnes) | 5981.3 | 3238.0 | 486.2 | 1358.0 | 558.9 | 11.3 | 11 633.7 |

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

| 3.3. North/South Traffic | Trafic Nord/Sud | Nord-Süd-Verkehr |
|---|---------------------------------|--------------------------------------|
| 3.3.1. <u>Activity N-S (Q1 87)</u> | <u>Activité N-S (Q1 87)</u> | <u>Verkehrsaufkommen N-S (Q1 87)</u> |
| No information available. | Aucune information disponible. | Es stehen keine Daten zur Verfügung. |
| 3.3.2 <u>Transport Inquiry Survey (Q2 87)</u> | | |
| Balance of opinions on demand | Soldes d'opinions de la demande | Meinungssalden bei der Nachfrage |

Tab. 3.4

| Historical evolution | Evolution chronologique | | | | | Bisherige Entwicklung |
|----------------------|-------------------------|------|------|------|------|-----------------------|
| | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
| Q1 | - 57 | - 58 | - 39 | - 34 | - 4 | - |
| Q2 | - 28 | - 45 | - 24 | - 30 | - 10 | - 48 |
| Q3 | - 63 | - 49 | - 43 | - 4 | - 37 | |
| Q4 | - 43 | - 3 | - 25 | + 33 | - 14 | |

Tab. 3.5

- .Balance of opinion on demand by traffic relation (Q2 87)
- .Soldes d'opinions de la demande par relation bilatérale (Q2 87)
- .Meinungssalden bei der Nachfrage nach bilateralen Verkehrsbeziehungen (Q2 87)

| De From/Von | Vers/To Nach | B | F | NL |
|----------------|-----------------|------|------|------|
| B | | - 10 | - 20 | - 35 |
| F | | - 93 | - | - 80 |
| NL | | - 39 | - 25 | - 33 |

Tab. 3.6

.Balance of opinion on demand by tonnage class (Q2 87).

.Soldes d'opinions de la demande par catégorie de tonnage (Q2 87).

.Meinungssalden bei der Nachfrage nach Tragfähigkeitsklassen (Q2 87).

| Tonnage- Class(e) Tragfähig- keitsklassen | B | NL | B + NL |
|--|------|------|--------|
| 200- 450 | - 36 | - 39 | - 38 |
| 451- 750 | - 50 | - 51 | - 51 |
| 751-1150 | - 33 | - 22 | - 25 |
| 1151-1550 | - 67 | - 40 | - 48 |
| 1551 + | -100 | - 81 | - 83 |

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

| | | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|----|--------|------|------|------|------|------|
| Q1 | B | - 64 | - 50 | - 28 | - 32 | - 14 |
| | NL | - 31 | - 20 | - 20 | - 60 | - 57 |
| | B + NL | - 47 | - 32 | - 23 | - 51 | - 43 |
| Q2 | B | - 52 | - 47 | - 21 | + 5 | - |
| | NL | - 24 | + 23 | + 12 | + 28 | - |
| | B + NL | - 33 | - 6 | + 2 | + 13 | - |
| Q3 | B | - 49 | - 32 | - 42 | - 39 | - 62 |
| | NL | - 18 | - 18 | + 1 | - 23 | - 71 |
| | B + NL | - 28 | - 24 | - 13 | - 28 | - 68 |
| 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 bilatérale

Tabelle 3.8

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

| Traffic relation Relation bilatérale 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 | 14.7 | | | |
| 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 | 12.3 | | | |
| 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 | 8.4 | | | |
| 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 | 7.6 | | | |
| 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 | 28.7 | | | |

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 86 | Q4 86 | Q1 87 | Q2 87 |
|---|-------|-------|-------|-------|
| liquid cargo matières liquides Tankladung | 105 | 115 | 112 | 111 |
| sand/gravel, etc. sable/gravier, etc. Sand,Kies usw. | 113 | 114 | 115 | 114 |
| other dry cargo autres matières sèches sonstige Trockenladung | 154 | 155 | 156 | 155 |

Figure 3.5

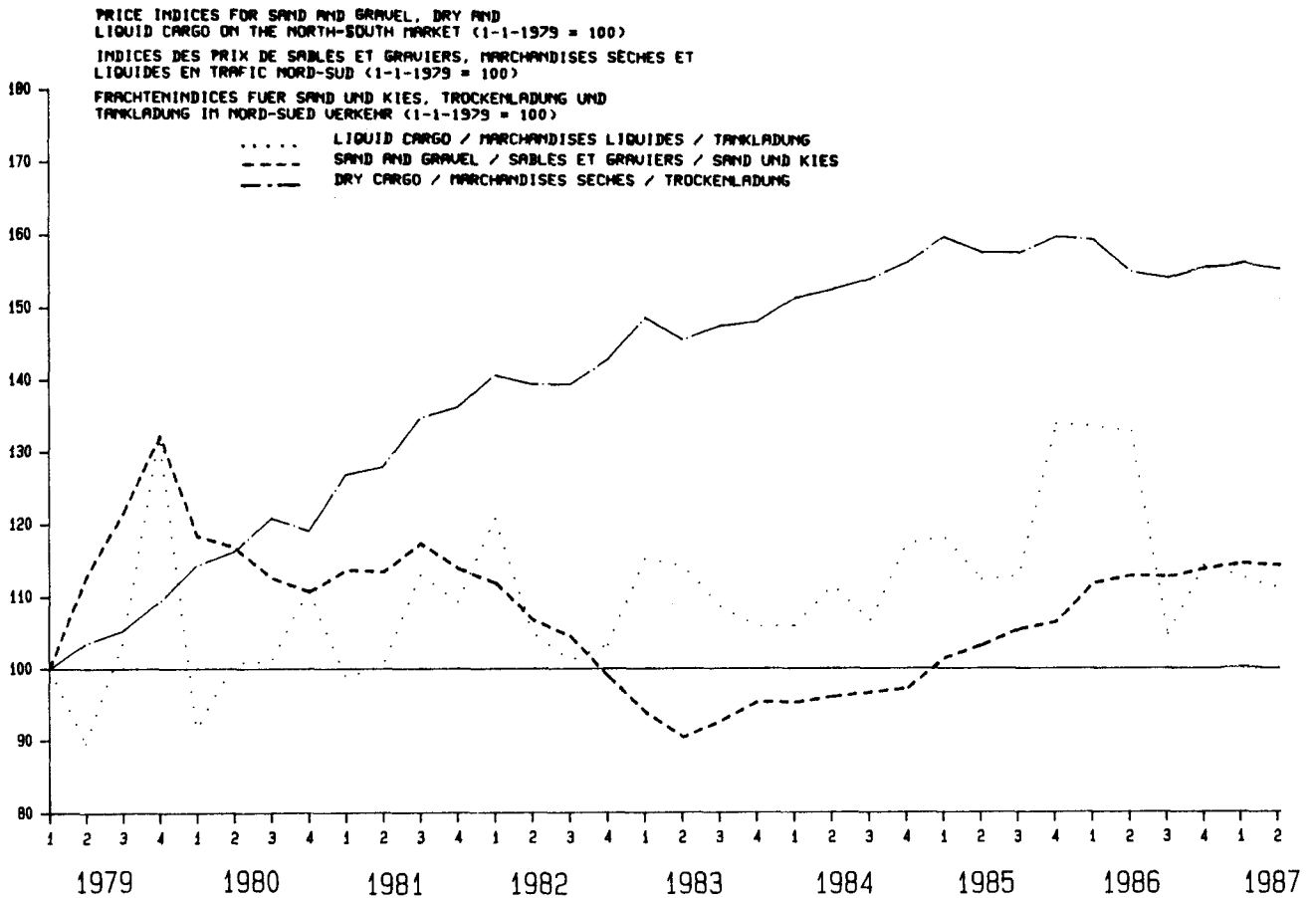
Graphique 3.5

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 86 | Q4 86 | Q1 87 | Q2 87 |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| België-Belgique (BF) | 156 | 156 | 155 | 155 |
| France (FF) | 184 | 185 | 186 | 187 |
| Nederland (HFL) | 117 | 118 | 118 | 117 |

Figure 3.6

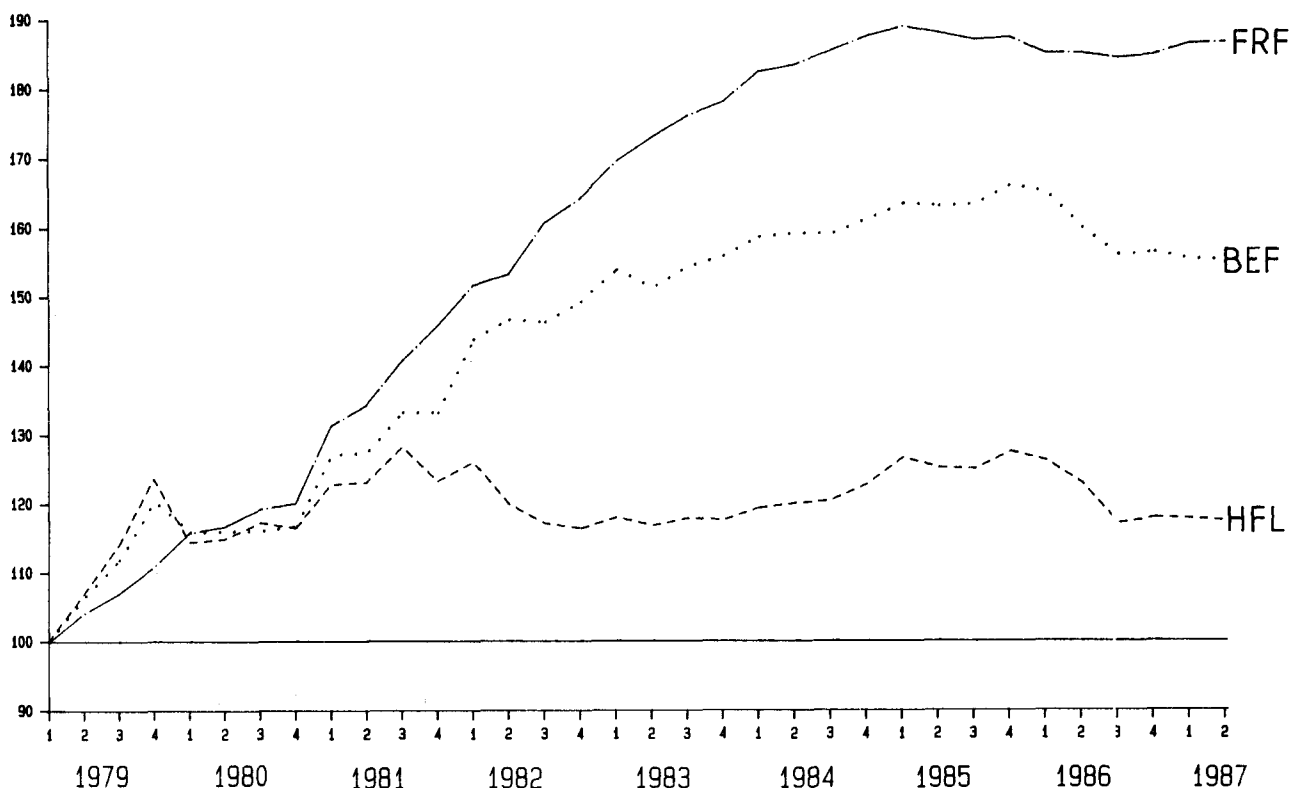
Graphique 3.6

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 87.
 .Solde d'opinions sur les previsions de taux de fret pour Q3 87.
 .Meinungssalden bei den für Q3 87 erwarteten Frachtraten.

| N-S | 1985 | | | | 1986 | | | | 1987 | | | |
|--------------------|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|----|-----|----|
| | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 |
| B | + 4 | + 8 | -21 | +27 | +11 | -10 | -22 | +12 | +10 | - | -30 | |
| NL | +12 | +12 | +10 | +40 | -29 | - 9 | -24 | + 9 | -23 | - | -16 | |
| Total/ Zusammen | + 9 | +11 | 0 | +32 | -16 | - 9 | -23 | +10 | -12 | - | -21 | |

3.4 Profitability

Rentabilité

Rentabilität

Cost/price developments
(in ECU)

Comparaison Coûts/prix
(en ECU)

Entwicklung der Kosten
und Preise (in ECU)

3.4.1 Figure 3.7

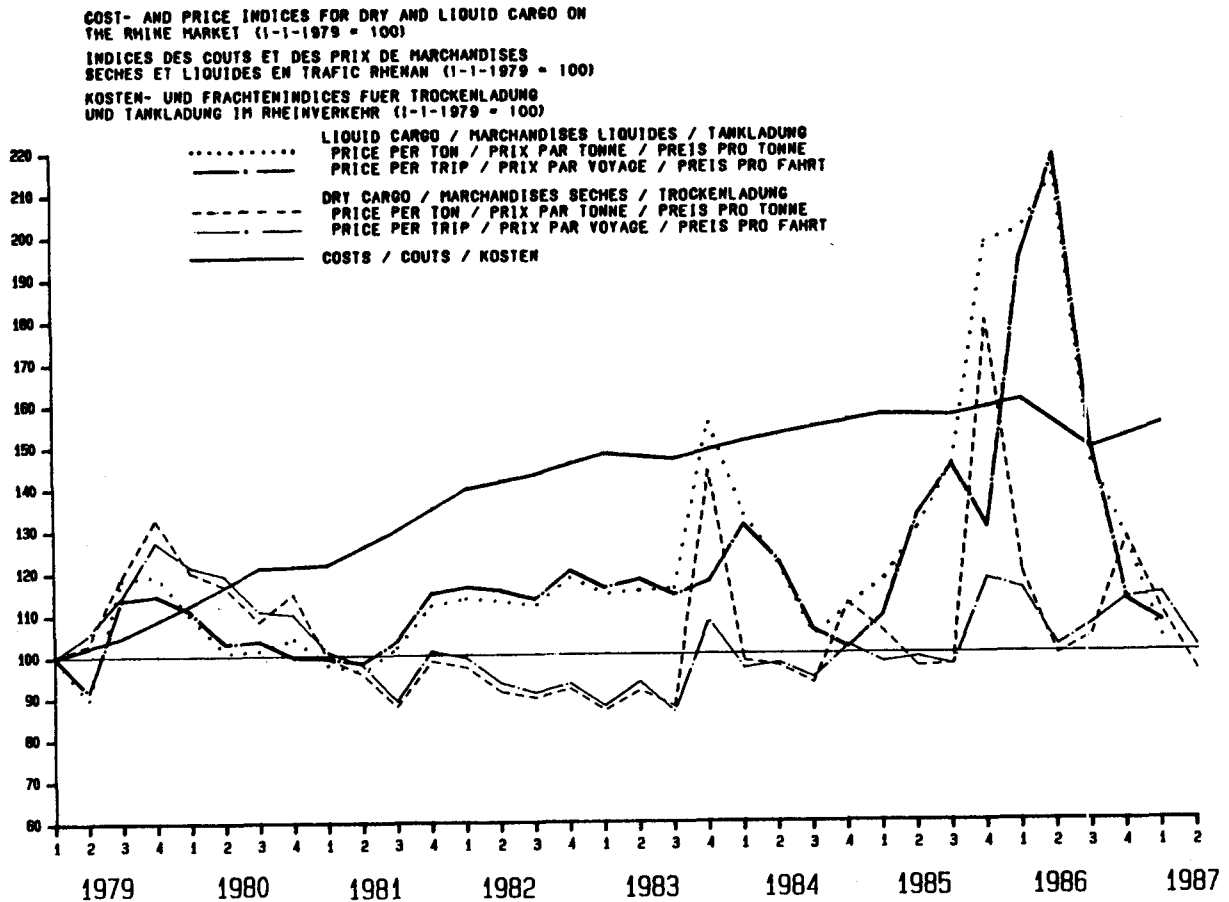
Graphique 3.7

Schaubild 3.7

Rhine market
(1.1.1979=100)

Trafic rhénan
(1.1.1979=100)

Rheinverkehr
(1.1.1979=100)



3.4.2 Figure 3.8

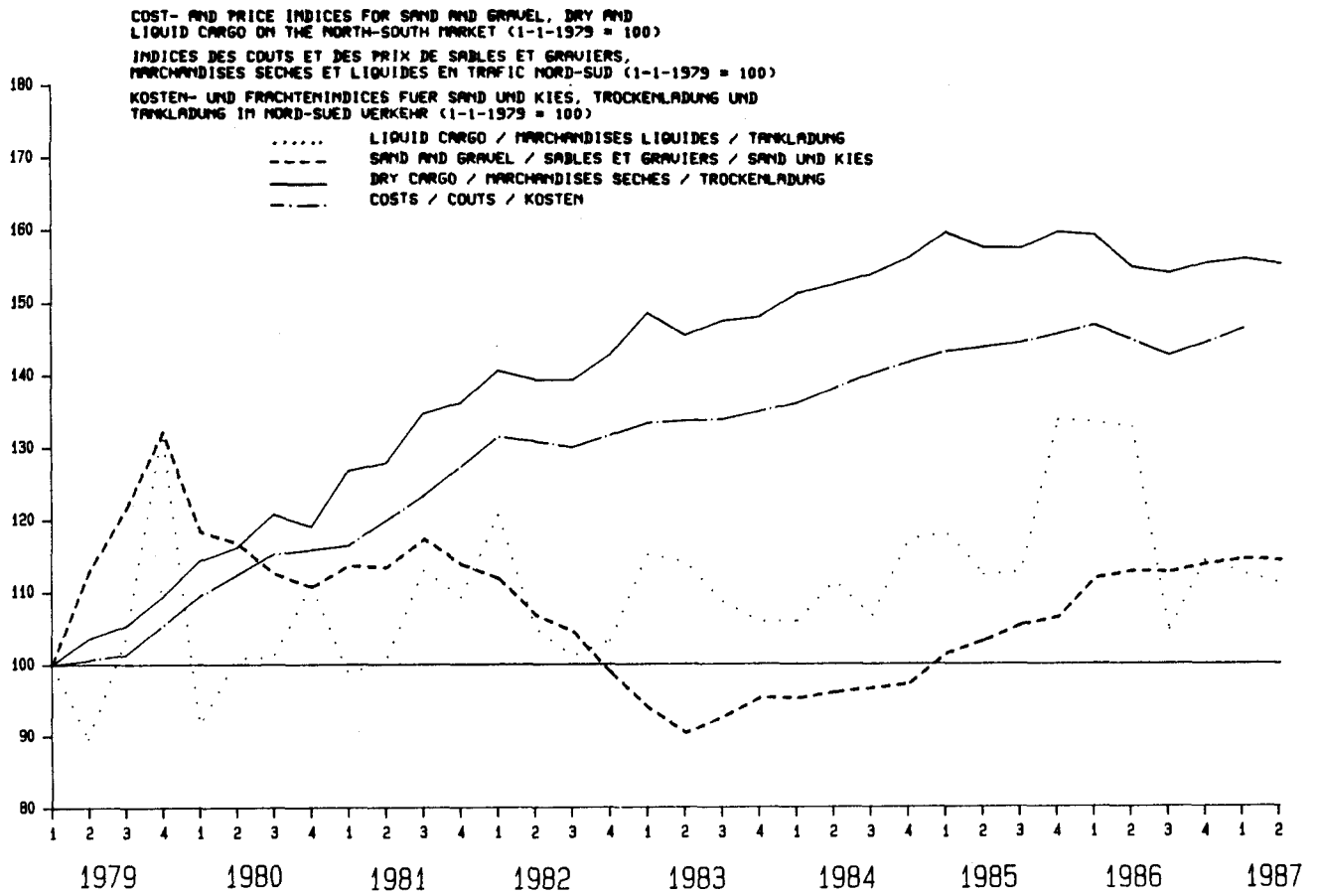
Graphique 3.8

Schaubild 3.8

North-South Market
(1.1.1979=100)

Trafic Nord-Sud
(1.1.1979=100)

Nord-Süd-Verkehr
(1.1.1979=100)



SECTION - CHAPITRE - TEIL 4



International Intra-EUR 12 RAIL activity

- Table 4.1 : . tonnages moved - Q1 87 - in thousand tonnes= 14 416
. evolution Q1 87/Q1 86 - in % = - 12.9%
. 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 - Q1 87 - en milliers de tonnes= 14 416
. évolution Q1 87/Q1/86 - en % = - 12.9%
. 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 Q1 87 - (in 1000) t.= 14 416
. Entwicklung Q1 87/Q1 86 (%) = - 12.9%
. 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 % | | 1168 -12 | 1398 - 5 | 346 -25 | 1111 -11 | 5 -80 | | 172 -20 | 22 +31 | 135 +12 | 2 + 2 | 4359 -11.1 |
| F | '000 ton % | 721 -25 | | 1552 -18 | 95 -25 | 918 -26 | 61 -10 | | 25 -16 | 4 +38 | 81 +127 | 16 +217 | 3473 -20.4 |
| I | '000 ton | 471 -13 | 319 -22 | | 95 -17 | 249 - 3 | 83 +46 | | 20 +24 | 4 -15 | 10 +40 | 4 +62 | 1255 -10.9 |
| NL | '000 ton % | 975 -10 | 306 -15 | 181 +8 | | 252 - 5 | 5 N | | 2 -45 | 1 -22 | 3 N | 0 0 | 1725 -8.6 |
| BL | '000 ton % | 773 - 8 | 1148 -19 | 474 +13 | 543 -19 | | 2 -83 | | 17 -15 | 10 +114 | 9 -24 | 0 +20 | 2976 -12.3 |
| UK | '000 ton % | 11 -52 | 16 -51 | 59 +68 | 0 N | 2 -81 | | | 0 0 | 0 0 | 7 +35 | 5 + 0 | 100 +17.6 |
| IRL | '000 ton % | | | | | | | | | | | | |
| DK | '000 ton | 108 +14 | 7 -11 | 30 +32 | 2 +106 | 7 + 2 | 1 +229 | | | 1 +26 | 0 -69 | 0 0 | 156 +14.7 |
| GR | '000 ton % | 8 +39 | 2 +267 | 1 -15 | 0 -95 | 4 +260 | 1 N | | 0 -34 | | 0 0 | 0 0 | 16 +45.5 |
| E | '000 ton % | 106 - 9 | 58 -25 | 7 -50 | 6 -64 | 21 -58 | 17 N | | 2 -51 | 0 +18 | | 61 +72 | 278 -11.5 |
| P | '000 ton % | 1 -30 | 5 - 7 | 0 -89 | 0 0 | 0 -82 | 0 0 | | 0 0 | 0 0 | 72 +111 | | 78 +73.3 |
| EUR 12 | '000 ton % | 3174 -13.5 | 3029 -16.4 | 3702 - 8.1 | 1087 -22.1 | 2564 -16.9 | 175 + 8.7 | | 238 -17.4 | 42 +27.2 | 317 +49.5 | 88 +79.6 | 14416 -12.9 |

Table 4.2

EUR-12 National
rail traffics

Tableau 4.2

Activité EUR-12
trafics nationaux

Tabelle 4.2

Innerstaatliche Eisenbahn-
verkehre EUR-12

| 1987 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Total/Insgesamt | |
|----------------------|---------------|---------------|---------------|----|-----------------|---------------|
| D | 52 902 - 7 | 53 810 - 6 | | | | '000 TON % |
| F | 24 400 - 6 | 26 007 - 9 | 23 302 - 5 | | | '000 TON % |
| I | 4 581 + 6 | | | | | '000 TON % |
| NL | | | | | | '000 TON % |
| B | 7 169 - 12 | 8 116 + 21 | | | | '000 TON % |
| L | 451 - 2 | 752 + 4 | 680 + 19 | | | '000 TON % |
| UK | | | | | | '000 TON % |
| IRL | | | | | | '000 TON % |
| DK | 551 - 10 | 539 - 13 | | | | '000 TON % |
| GR | 127 - 56 | 129 - 37 | | | | '000 TON % |
| E | 4 904 - 9 | 5 026 - 15 | 5 483 - 10 | | | '000 TON % |
| P | 1 277 + 26 | 1 156 + 3 | | | | '000 TON % |
| Total/ Insgesamt. | | | | | | '000 TON % |

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

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

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

4.2 Railway Tariff Indices

4.2.1 Coverage

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

4.2 Indice des tarifs ferroviaires

4.2.1 Couverture

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

4.2 Tarifindizes für den Eisenbahnverkehr

4.2.1 Erfassungsbereich

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

4.2.2

Tariff development by
relation
(full wagon loads)

Evolution des tarifs par
relation
(Wagons complets)

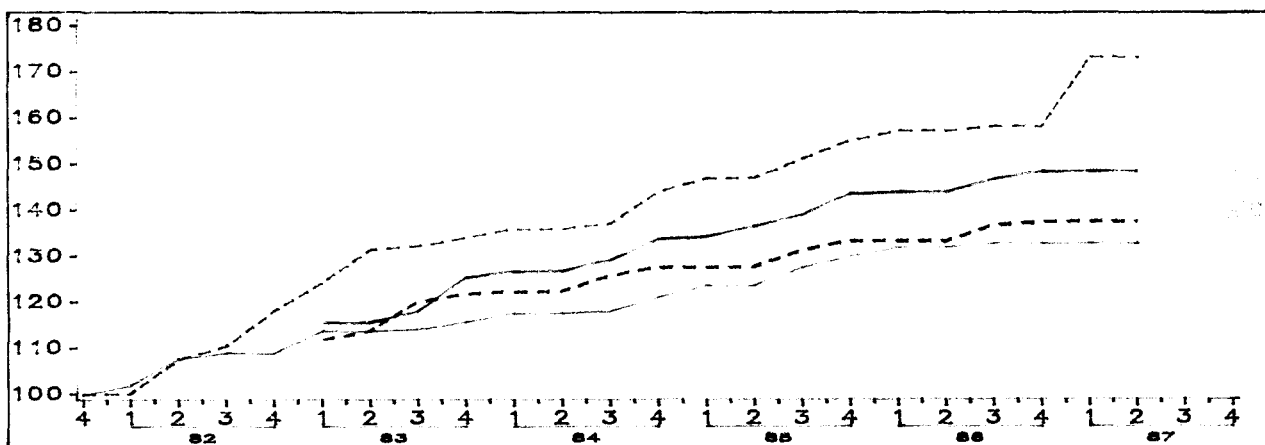
Tarifentwicklung nach
Verkehrsbeziehungen
(Wagenladungen)

A) SNCF's elaboration

Calculs de la SNCF

Aufstellung der SNCF

| Relation Verkehrsbeziehung | 31.12.81 | 31.3.86 | 30.6.86 | 30.9.86 | 31.12.86 | 31.3.87 | 30.6.87 |
|-------------------------------|----------|---------|---------|---------|----------|---------|---------|
| F-B ——— | 100.0 | 143.79 | 143.79 | 146.50 | 148.28 | 148.28 | 148.28 |
| F-NL - - - - | 100.0 | 133.13 | 133.13 | 136.58 | 137.31 | 137.31 | 137.31 |
| F-D ——— | 100.0 | 131.99 | 131.99 | 132.81 | 132.81 | 132.81 | 132.81 |
| F-I - - - - | 100.0 | 157.24 | 157.24 | 158.21 | 158.21 | 173.13 | 173.13 |

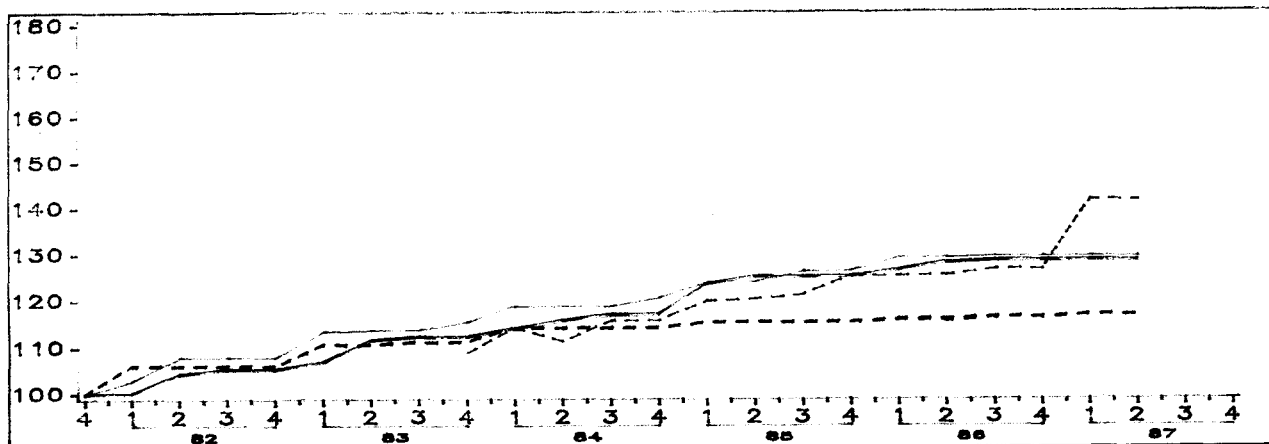


B) DB's Elaboration

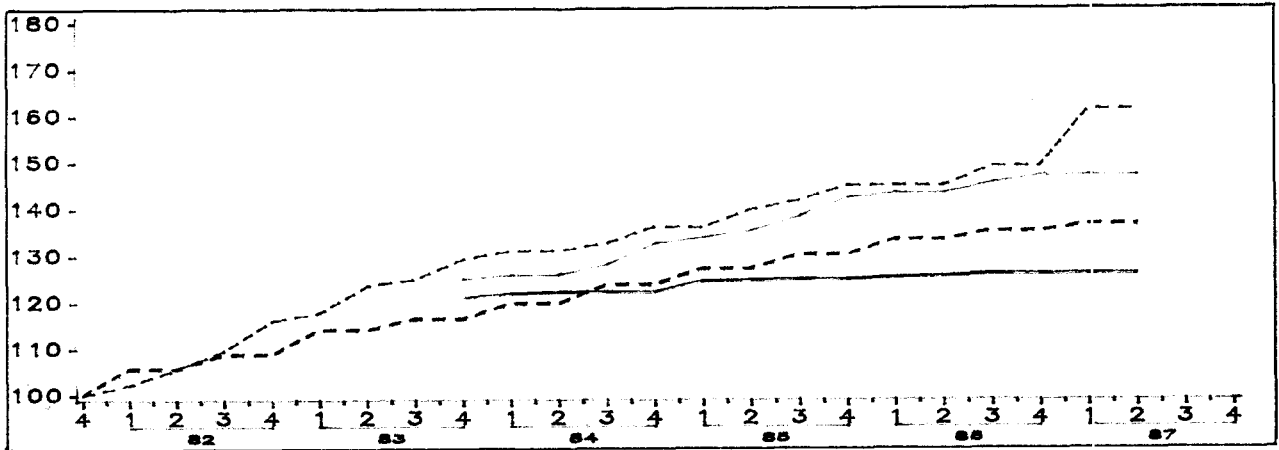
Calculs de la DB

Aufstellung der DB

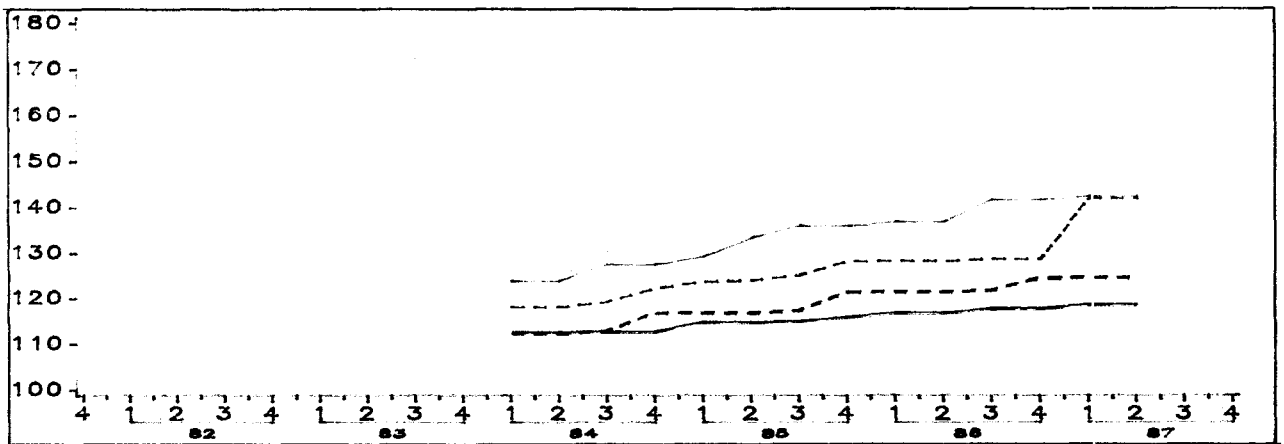
| Relation Verkehrsbeziehung | 31.12.81 | 31.3.86 | 30.6.86 | 30.9.86 | 31.12.86 | 31.3.87 | 30.6.87 |
|-------------------------------|----------|---------|---------|---------|----------|---------|---------|
| D-F ——— | 100.0 | 129.39 | 129.39 | 129.61 | 129.61 | 129.61 | 129.61 |
| D-B ——— | 100.0 | 126.50 | 128.09 | 128.45 | 128.45 | 128.45 | 128.45 |
| D-NL - - - - | 100.0 | 115.89 | 115.89 | 116.27 | 116.27 | 116.74 | 116.74 |
| D-I - - - - | 100.0 | 125.40 | 125.57 | 126.85 | 126.85 | 141.76 | 141.76 |



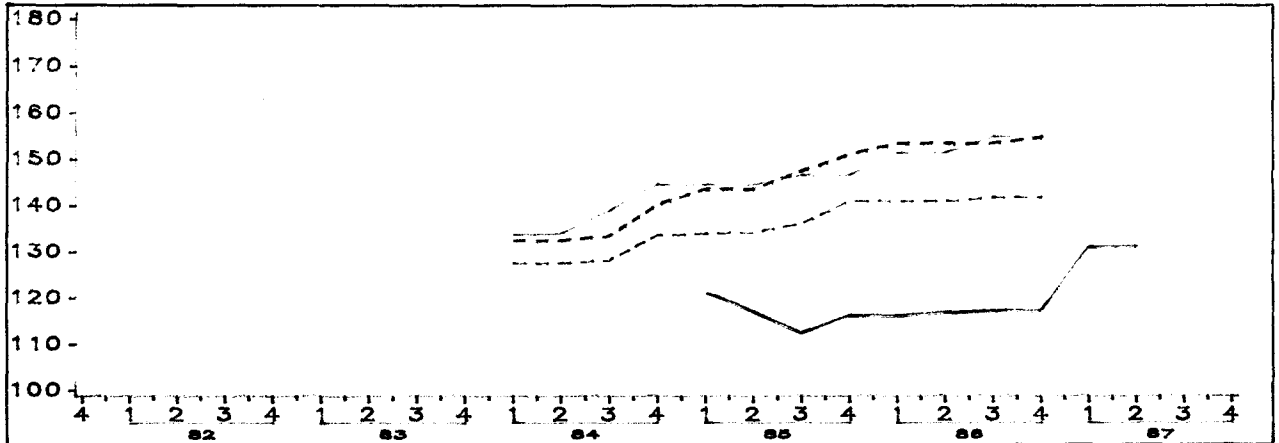
| Relation Verkehrsbeziehung | 31.12.81 | 31.3.86 | 30.6.86 | 30.9.86 | 31.12.86 | 31.3.87 | 30.6.87 |
|-------------------------------|----------|---------|---------|---------|----------|---------|---------|
| B-F ——— | 100.0 | 143.27 | 143.27 | 145.43 | 147.00 | 147.00 | 147.00 |
| B-NL - - - - | 100.0 | 133.14 | 133.14 | 134.93 | 134.93 | 136.39 | 136.39 |
| B-D ——— | 100.0 | 124.96 | 125.22 | 125.69 | 125.69 | 125.69 | 125.69 |
| B-I - - - - | 100.0 | 144.84 | 144.84 | 148.98 | 148.98 | 161.19 | 161.19 |



| Relation Verkehrsbeziehung | 31.12.81 | 31.3.86 | 30.6.86 | 30.9.86 | 31.12.86 | 31.3.87 | 30.6.87 |
|-------------------------------|----------|---------|---------|---------|----------|---------|---------|
| NL-B ——— | 100.0 | 136.81 | 136.81 | 141.58 | 141.58 | 142.31 | 142.31 |
| NL-D ——— | 100.0 | 116.56 | 116.56 | 117.48 | 117.48 | 118.33 | 118.33 |
| NL-F - - - - | 100.0 | 121.21 | 121.21 | 121.52 | 124.27 | 124.27 | 124.27 |
| NL-I - - - - | 100.0 | 128.22 | 128.22 | 128.64 | 128.64 | 141.84 | 141.84 |



| Relation Verkehrsbeziehung | 31.12.81 | 31.3.86 | 30.6.86 | 30.9.86 | 31.12.86 | 31.3.87 | 30.6.87 |
|-------------------------------|----------|---------|---------|---------|----------|---------|---------|
| I - F ----- | 100.0 | 153.39 | 153.39 | 153.39 | 154.59 | | |
| I - NL ----- | 100.0 | 141.07 | 141.07 | 141.88 | 141.88 | | |
| I - B ----- | 100.0 | 151.52 | 151.52 | 155.00 | 155.00 | | |
| I - D ----- | 100.0 | 116.05 | 116.75 | 117.14 | 117.14 | 130.95 | 130.95 |



SECTION - CHAPITRE - TEIL 5

COMBINED TRANSPORT - TRANSPORT COMBINE - KOMBINIERTER VERKEHR

5.1 Container traffic Trafic conteneurisé Containerverkehr

5.1.1. Q2 87

Q2 87

Q2 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 Q2 87 Ladeeinheiten TEU (1000) | 130.2 | 93.9 | 12.9 | 237.0 |
| Evolution Entwicklung % $\frac{Q2\ 87}{Q2\ 86}$ | + 3.7 | + 15.6 | - 6.5 | + 7.4 |
| Evolution Entwicklung % $\frac{Q2\ 87}{Q1\ 87}$ | + 3.7 | + 2.9 | + 41.7 | + 4.9 |

5.2 Piggy-back - Ferroutage - Huckepack Q1 87

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 siégeant dans la CEE
 Grenzüberschreitender Verkehr der Huckepack-Verkehrsgesellschaften in der EWG

| Country of despatch Pays d'expédition Versandland | Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten Q1 87 | Evolution Entwicklung % | |
|---|--|----------------------------|-------------------------|
| | | $\frac{Q1\ 87}{Q1\ 86}$ | $\frac{Q1\ 87}{Q4\ 86}$ |
| D Kombiverkehr | 24 089 | + 10 | - 3 |
| F Novatrans | 4 146 | - 15 | - 15 |
| I Novatrans + Ferpac + Cemac + Hupac | 19 567 | + 5 | + 4 |
| NL Trailstar | 1 781 | + 6 | + 22 |
| B/GB TRW | 4 243 | - 5 | - 2 |
| DK Kombidan | 541 | + 58 | + 77 |
| E Transnova | 2 832 | + 10 | + 4 |
| Total - zusammen | 57 199 | + 5 | - 0 |

Tab. 5.3 Important Intra-EUR 12 relations (over 1000 units in Q1 87)
 Relations intra-EUR 12 importantes (plus de 1000 unités au Q1 87)
 Wichtige Verkehrsverbindungen innerhalb EUR-12 (mehr als 1000 Lade-
 einheiten in Q1 87)

| Relation Verbindung | Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten | Evolution Entwicklung % | |
|------------------------|---|----------------------------|-------------------------|
| | | $\frac{Q1\ 87}{Q1\ 86}$ | $\frac{Q1\ 87}{Q4\ 86}$ |
| D ——— I | 10 792 | + 8 | + 4 |
| I ——— D | 11 988 | + 12 | + 6 |
| B ——— I | 3 414 | + 12 | + 6 |
| I ——— B | 3 206 | + 2 | + 7 |
| F ——— I | 2 805 | - 17 | - 10 |
| I ——— F | 2 806 | - 17 | - 10 |
| E ——— D | 2 589 | + 18 | + 5 |
| D ——— E | 2 138 | + 2 | + 20 |
| I ——— NL | 1 035 | - 6 | + 12 |
| NL ——— I | 1 325 | + 6 | + 29 |

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 Vongmaend

(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-RAG 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
E Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones
P Ministerio dos Transportes e Comunicações

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

BELGIQUE / BELGIË

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

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

Møntergade 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 25 15
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 3,50 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