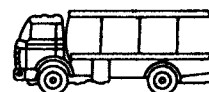


EUROPA TRANSPORT



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

MARKTENTWICKLUNG MARKET DEVELOPMENTS EVOLUTIONS DU MARCHÉ



26

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

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

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

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

MARKTENTWICKLUNG
MARKET DEVELOPMENTS
EVOLUTIONS DU MARCHÉ

Manuskript im Dezember 1987 abgeschlossen
Manuscript finished in December 1987
Manuscrit terminé en décembre 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-87-026-3A-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	- 5.0% Q2 87/Q2 86 ↗	tab. 1.1	11
	EUR-12 tonnage Modal share	Tonnage EUR-12 Part modale	EUR-12 Tonnage Marktanteil	+ 2.8% Q2 87/Q2 86 ↗	tab. 1.1	11
	EUR-12 matrix	Matrice EUR-12	EUR-12 Matrix	+ 3.7 Q2 87/Q2 86 ↗	tab. 1.1 tab. 2.1	11 16
	COST indices	Indices COUTS	Kostenerhebung	1.7.87		25
	PRICE indices	Indices PRIX	Preiserhebung	Q2 87		31
	EUR-5 tonnage Modal share	Tonnage EUR-5 Part modale	EUR-5 Tonnage Marktanteil	-13.9% Q2 87/Q2 86 ↗	tab. 1.1	11
	EUR-5 matrix	Matrice EUR-5	EUR-5 Matrix	- 4.0 Q2 87/Q2 86 ↗	tab. 1.1	11
	PRICE indices	Indices PRIX	Preiserhebung	Q3 87	tab. 3.1	39
	COST indices	Indices COUTS	Kostenerhebung	1.7.87		43, 50 54
	EUR-12 tonnage Modal share	Tonnage EUR-12 Part modale	EUR-12 Tonnage Marktanteil	- 2.6% Q2 87/Q2 86 ↗	tab. 1.1	11
	EUR-12 matrix	Matrice EUR-12	EUR-12 Matrix	+ 0.3 Q2 87/Q2 86 ↗	tab. 1.1	11
Combined traffic Combiné Kombi- niert	Tariff indices	Indices tarifs	Tarifindizes	30.9.87	tab. 4.1	62 65
	Container traffic	Trafic conteneur	Containerverkehr	+ 1.9% Q3 87/Q3 86 ↗	tab. 5.1	69
Piggy-back traffic	EUR-12 matrix	Matrice EUR-12	EUR-12 Matrix	+ 2.0% Q2 87/Q2 86 ↗	tab. 5.2	70
	Tariff indices	Indices tarifs	Tarifindizes			

GENERAL ASSESSMENT

=====

(Comments refer to Q2 87 and comparisons to Q2 86 unless otherwise stated)

3 MODES

Total international intra EUR-12 tonnage by the 3 modes fell (- 5.0 %), the fall being the largest since Q2 81. The fall was principally due to the severe drop in inland waterways (- 13.9 %) which was not offset by the relatively weak performances of road (+ 2.8 %) or rail (- 2.6 %). It is also the first time since 1983 that tonnage by the 3 modes has fallen for two successive quarters.

Road

Despite its weakest quarterly performance for two years, the growth of road transport (+ 2.8 %) was higher than its competitors so that its modal share continued to improve.

Traffic between E and P and the rest of the Community continues to show the highest growth (21 % and 15 % up respectively, in the first half of 1987).

Results from transport inquiry survey in Q3 87 indicated that hauliers were expecting normal conditions in the second half of 1987.

Inland Waterways

The large drop in tonnage (- 13.9 %) following the weak performance in Q1 87 implies a serious situation on the inland waterway market. The tonnage passing the NL/D border at Emmerich/Lobith was almost 11 % down in the first half of 1987.

Results from the transport inquiry surveys on the Rhine and N/S did not indicate optimism for the rest of 1987.

Rail

While rail tonnage fell (- 2.6 %) this was the best quarterly result for five quarters and enabled rail to improve its modal share. Traffic with the peripheral Member States (UK, GR, E and P) grew 11 - 12 % (P, 53 %) in the first half of 1987 while traffic involving the central Member States was quite weak.

Combined Transport

Container Traffic

In Q3 87 total traffic increased by only 1.9 % compared to Q3 86, once again due to a strong performance by continental traffic (+ 9,8 %).

Piggy-back

The rise in total units (+ 2 %) reflected wide variations between companies with NOVATRANS F and TRANSNOVA having particularly weak results.

SYNTHESE DU RAPPORT

=====

Les commentaires portent sur le deuxième trimestre 1987 (Q2 87) et les comparaisons sont faites par rapport à Q2 86, sauf avis contraire.

3 Modes

Le tonnage international intra EUR-12 transporté par les 3 modes a baissé de 5 %. Cette diminution, la plus importante notée depuis le deuxième trimestre 1981, est due principalement à la chute sensible des transport par voies navigables (- 13,9 %), qui n'a pu être compensée par les réalisations plutôt médiocres du transport routier (+ 2,8 %) et par rail (- 2,6 %). C'est aussi la première fois depuis 1983 que le tonnage transporté par les 3 modes a diminué pendant 2 trimestres successifs.

Route

Malgré sa réalisation la plus faible depuis 2 années, la croissance du transport routier (+ 2,8 %) a été plus élevée que pour les modes concurrents; par conséquent, sa part modale a continué à s'accroître.

Le trafic entre l'Espagne et le Portugal et les autres Etats-Membres continue à connaître la croissance la plus importante (+ 21% et + 15% respectivement, pendant la première moitié de 1987).

Les résultats de l'enquête de conjoncture effectuée au troisième trimestre 1987 indiquaient que les transporteurs s'attendaient à des conditions normales pour la deuxième moitié de l'année 1987.

Voies navigables

La chute importante du tonnage transporté (- 13,9 %) après la faible réalisation au premier trimestre 1987 laisse apparaître une situation grave sur le marché des transports par voies navigables. Le tonnage traversant la frontière NL/D à Emmerich/Lobith a diminué de presque 11 % pendant la première moitié de 1987.

Les résultats des enquêtes de conjoncture des marchés rhénan et nord/sud ne reflétaient pas d'optimisme pour le restant de 1987.

Rail

Avec une diminution du tonnage transporté (- 2,6 %), les chemins de fer ont connu leur meilleur résultat depuis cinq trimestres, ce qui s'est traduit en une amélioration de leur part modale. Le trafic avec les Etats-Membres périphériques (UK, GR, E et P) a augmenté de 11 à 12 % (P même 53 %) pendant la première moitié de 87, tandis que le trafic entre les Etats-Membres du centre était assez faible.

Transport Combiné

Trafic conteneurisé

Au troisième trimestre 1987, le trafic total n'a augmenté que de 1,9 % comparé au Q3 86. Une fois de plus, l'accroissement est dû à une grande activité du trafic continental.

Ferroutage

L'augmentation totale en termes de nombre d'unités expédiées (+ 2 %) reflète des variations importantes entre les différentes compagnies, avec des résultats particulièrement faibles pour NOVATRANS F et TRANSNOVA.

ALLGEMEINE BEURTEILUNG

=====

Die Kommentare betreffen vor allem das zweite Quartal 1987 (Q2 87), wobei die Vergleiche, soweit nichts anderes angegeben, mit dem Q2 86 angestellt werden.

Drei Verkehrsträger

Das Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr aller drei Verkehrsträger in der Zwölfergemeinschaft blieb hinter dem entsprechenden Quartal des Vorjahres zurück (- 5 %). Dieser Rückgang, der größte seit Q2 81, ist auf den erheblichen Rückgang des Binnenschiffsverkehrs (- 13,9 %) zurückzuführen, der durch die schwache Leistung des Straßenverkehrs (+ 2,8 %) und des Eisenbahnverkehrs (- 2,6 %) nicht ausgeglichen werden konnte. Zum ersten Mal seit 1983 ist das Beförderungsaufkommen aller drei Verkehrsträger während zwei aufeinanderfolgender Quartale zurückgegangen.

Straßenverkehr

Trotz der schwächsten Leistung seit zwei Jahren erzielte der Straßenverkehr (+ 2,8 %) ein höheres Wachstum als die anderen Verkehrsträger, so daß sein Marktanteil weiter stieg.

Der Verkehr zwischen E und P und den übrigen Mitgliedstaaten steigt nach wie vor am stärksten (+ 21 % bzw. + 15 % während der ersten Jahreshälfte 1987).

Die Ergebnisse der Konjunkturerhebung zeigten daß die Unternehmer für die zweite Jahreshälfte 1987 normale Bedingungen erwarteten.

Binnenschiffsverkehr

Der mengenmäßig erhebliche Rückgang (- 13,9 %) nach der schwachen Leistung im Q1 87 weist auf eine schwierige Lage am Binnenschiffsverkehrsmarkt hin. Während der ersten Jahreshälfte 1987 war die Gütermenge, welche die niederländisch-deutsche Grenze (bei Emmerich-Lobith) passierte, fast 11 % niedriger als im Vorjahr.

Die Ergebnisse der Konjunkturerhebung im Rhein- und im Nord-Süd-Verkehr ließen für den übrigen Teil des Jahres 1987 keinen Optimismus erkennen.

Eisenbahnverkehr

Obgleich das Aufkommen zurückging (- 2,6 %), war dies das beste Vierteljahresultat seit fünf Quartalen und versetzte die Eisenbahn in die Lage, ihren Marktanteil zu verbessern.

Während der ersten Jahreshälfte 1987 wuchs der Verkehr mit den Mitgliedstaaten in Randlage (UK, GR, E und P) um 11 - 12 % (P sogar um 53 %), während der Verkehr zwischen den zentralen Mitgliedstaaten ziemlich schwach war.

Kombinierter Verkehr

Containerverkehr

Im dritten Quartal 87 nahm das Gesamtaufkommen gegenüber Q3 86 nur um 1,9 % zu, was wieder auf die beträchtliche Steigerung des Kontinentalverkehrs (+ 9,8 %) zurückzuführen war.

Huckepackverkehr

Die Zunahme der im zweiten Quartal 87 beförderten Ladeeinheiten (+ 2 %) spiegelte jedoch beträchtliche Schwankungen zwischen den Unternehmen wider. Vor allem NOVATRANS F und TRANSNOVA zeigten besonders schwache Leistungen.

SECTION - CHAPITRE - TEIL 1

Q2 87

All 3 modes

3 modes confondus

Alle 3 Verkehrszweige

Table 1.1




International EUR-12 traffic activity in the second quarter of 1987

Tableau 1.1

Activité du transport international EUR-12, deuxième trimestre 1987

Tabelle 1.1

Beschäftigung im grenzüberschreitenden EUR-12-Verkehr im zweiten Quartal 1987

Activity Activité Q2 87 Beschäftigung				Total Total Insgesamt
Tonnage moved Tonnage transporté Beförderungsleistung Mio ton. (1)	59.2	15.3	46.7	121.2
Tonnage evolution Evolution du tonnage Verkehrsentwicklung Q2 87/86 (2)	+ 2.8%	- 2.6%	- 13.9%	- 5.0%
Modal split Répartition modale Verkehrsanteil nach Verkehrszweigen Q2 87	48.8%	12.6%	38.6%	100 %
Modal split evolution Evolution part modale Entwicklung der Verkehrsanteile Q2 87/86	+ 3.7	+ 0.3	- 4.0	--

(1)

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

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

Gesamter innergemeinschaftlicher EUR-12-Güterverkehr in Mio t ohne die Verkehrsbeziehungen B-L und L-B.

(2)

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

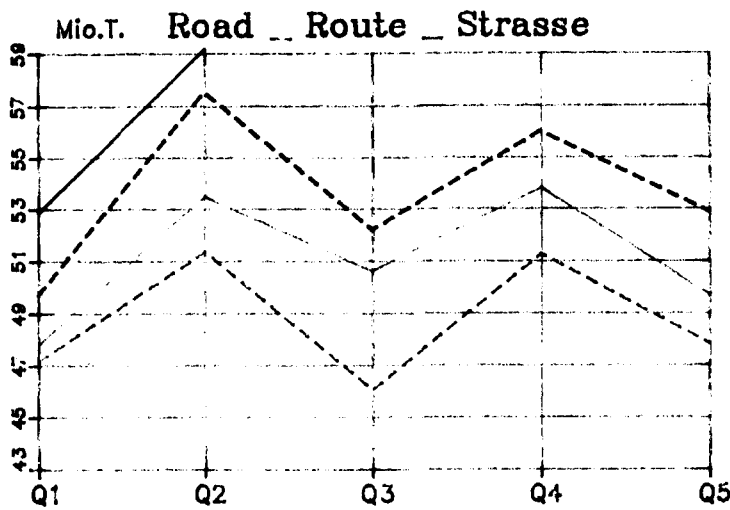
Vu l'importance des variations saisonnières, l'observation de l'évolution du trafic se fait en comparant les résultats d'un trimestre à ceux du trimestre correspondant de l'année précédente.

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

Figure 1.1

Graphique 1.1

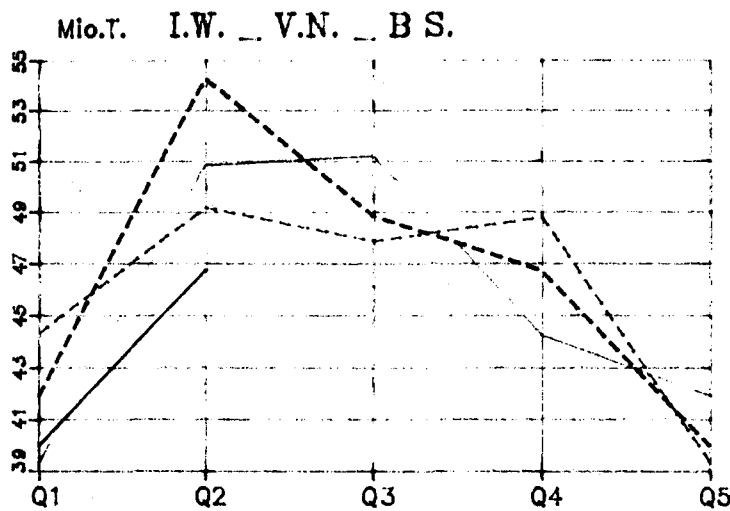
Schaubild 1.1



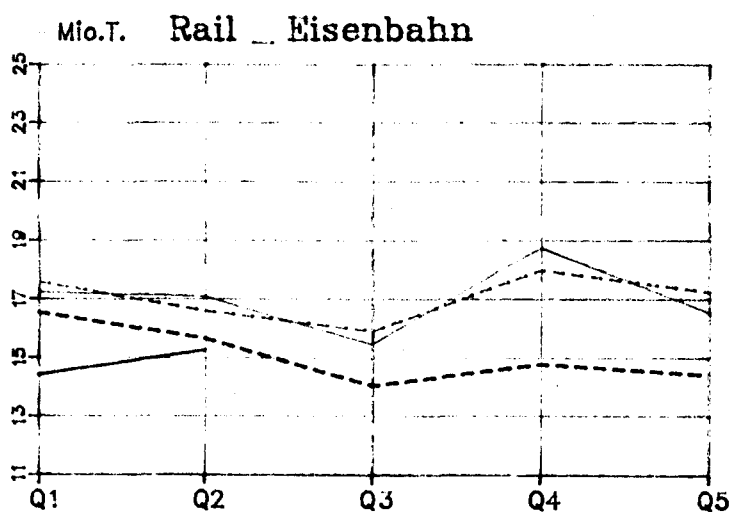
Graphic representation of the evolution of EUR-12 quarterly tonnages by mode of transport.

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

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



1987 = ———
 1986 = - - - - -
 1985 = — · — · —
 1984 = - · - · -



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

Table 1.2

Traffic evolution by mode (in percentage)

Tableau 1.2

Evolution du trafic par mode (en pourcentage)

Tabelle 1.2

Verkehrsentwicklung nach Verkehrszweigen (%)




	$\frac{Q2\ 86}{Q2\ 85}$	$\frac{Q3\ 86}{Q3\ 85}$	$\frac{Q4\ 86}{Q4\ 85}$	$\frac{Q1\ 87}{Q1\ 86}$	$\frac{Q2\ 87}{Q2\ 86}$
	7.6	3.1	4.1	6.3	2.8
	-8.3	-9.2	-21.2	-12.9	-2.6
	6.7	-4.6	5.6	-4.6	-13.9
All modes Tous modes Zusammen	5.0	-1.9	0.6	-0.8	-5.0

Figure 1.2

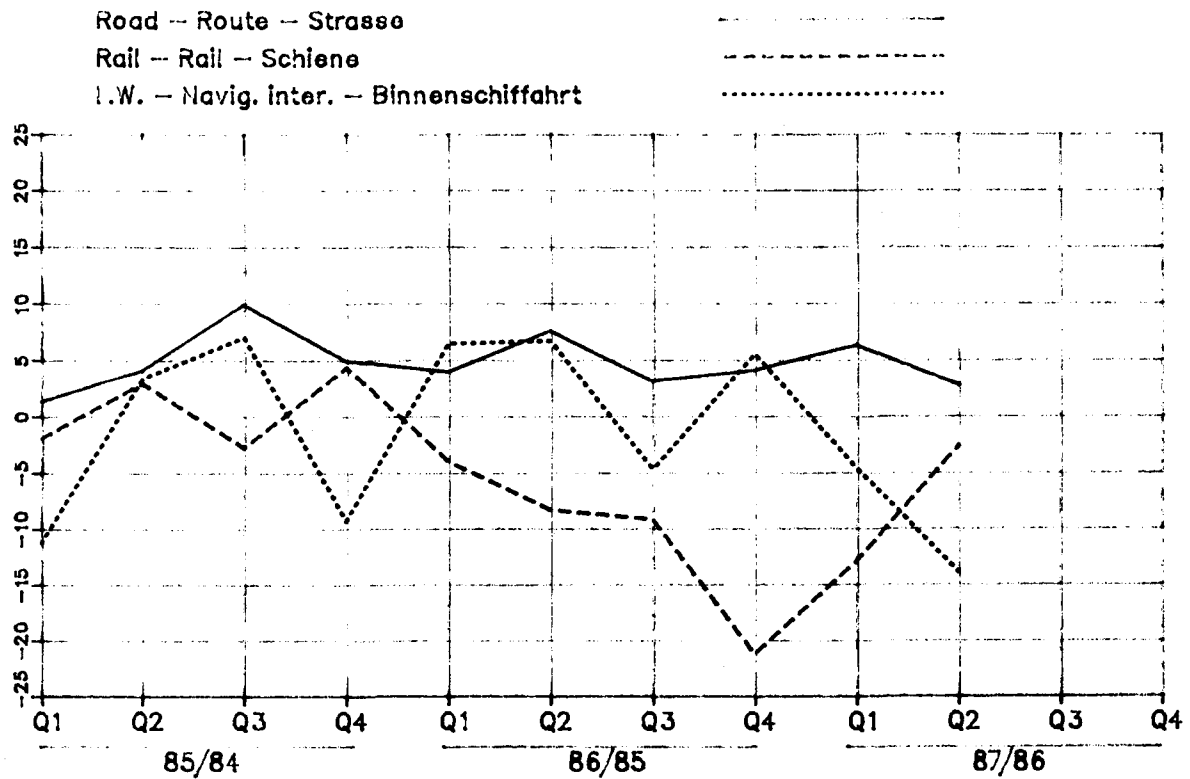
Graphic representation of growth rate by mode

Graphique 1.2

Representation graphique des taux de croissance par mode

Schaubild 1.2

Graphische Darstellung der Wachstumsraten nach Verkehrszweigen



SECTION - CHAPITRE - TEIL 2



International Intra-EUR 12 road activity

- Table 2.1 : . tonnages moved - Q2 87 - in thousand tonnes = 59 164
. evolution Q2 87/Q2 86 - in % = + 2.8%
. Belgium and Luxembourg are combined as several statistical data come from foreign trade sources. That excludes from the table the tonnages moved between B-L.
. N = not available

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

- Tableau 2.1 : . tonnages transportés - Q2 87 - en milliers de tonnes = 59 164
. évolution Q2 87/Q2 86 - en % = + 2.8%
. Belgique et Luxembourg ont été combinés puisqu'une partie substantielle des données statistiques proviennent de sources du Commerce Extérieur. Ceci exclut des résultats les tonnages transportés entre B et L.
. N = non disponible

Beschäftigung im Grenzüberschreitende Straßenverkehr - EUR-12

- Tabelle 2.1 : . beförderte Gütermenge - Q2 87 - in 1000 t. = 59 164
. Entwicklung Q2 87/Q2 86 - in %. = + 2.8%
. 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 %		3235 + 7	1798 + 4	4983 + 0	2738 + 2	341 + 5	12 - 26	609 - 7	94 + 1	306 + 11	50 + 22	14166 + 2.5
F '000 ton %	3299 - 5		1785 + 9	876 - 1	3450 + 1	669 + 4	10 + 4	88 - 8	22 + 21	1051 + 19	85 + 51	11335 + 1.9
I '000 ton %	1763 + 4	1481 + 4		236 + 5	236 - 10	344 - 9	14 - 12	57 - 9	26 - 36	211 + 37	47 + 39	4416 + 2.9
NL '000 ton %	4655 - 2	1424 + 4	606 + 11		2858 + 1	268 - 6	25 + 9	158 - 0	10 + 8	166 + 20	20 + 31	10190 + 0.7
B/L '000 ton %	3157 - 0	5357 + 7	458 + 14	4131 + 7		294 + 19	21 - 2	88 - 3	18 - 1	114 + 25	22 + 44	13659 + 5.5
UK '000 ton %	277 + 15	416 + 3	283 - 21	111 - 5	194 + 20		189 N	76 + 27	2 - 66	49 N	7 N	1604 + 3.2
IRL '000 ton %	18 + 14	30 - 1	13 - 30	7 - 34	23 + 63	118 N		3 + 24	0 0	2 N	0 0	213 + 2.1
DK '000 ton %	769 - 11	84 + 8	62 - 11	75 + 2	38 - 13	128 + 3	5 - 14		8 - 19	11 - 2	5 + 112	1186 - 7.5
GR '000 ton %	85 - 15	17 - 14	33 + 41	9 - 21	7 0	4 + 214	0 0	3 0		1 + 400	0 + 0	158 - 4.2
E '000 ton %	342 + 19	1024 + 13	206 + 1	120 - 3	100 + 17	105 N	4 N	13 - 18	0 + 233		66 - 25	1981 + 8.8
P '000 ton %	33 + 24	92 + 15	30 + 10	13 - 35	16 + 8	6 N	0 0	3 0	0 0	64 + 14		257 + 10.4
EUR 12 '000 ton %	14397 - 1.5	13160 + 6.5	5274 + 5.1	10560 + 2.4	9659 + 1.6	2277 + 2.0	280 + 12.3	1098 - 4.4	181 - 7.5	1974 + 18.9	303 + 17.0	59164 + 2.8

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

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

Entwicklung des EUR-12-Verkehrsaufkommens (%).

	Inward traffic evolution Evolution du trafic entrant Entwicklung des eingehenden Verkehrs % (Q1+Q2) $\frac{87}{86}$	Outward traffic evolution Evolution du trafic sortant Entwicklung des ausgehenden Verkehrs % (Q1+Q2) $\frac{87}{86}$	In+Outward traffic Evolution du trafic total Entwicklung des ein- und ausgehenden Verkehrs % (Q1+Q2) $\frac{87}{86}$
D	+ 1	+ 3	+ 2
F	+ 8	+ 3	+ 6
I	+ 6	+ 5	+ 5
NL	+ 2	+ 3	+ 3
B+L	+ 3	+ 7	+ 5
UK	+ 2	+ 5	+ 3
IRL	+ 7	+ 3	+ 6
DK	- 0	- 4	- 2
GR	- 0	+ 5	+ 2
E	+ 29	+ 14	+ 21
P	+ 17	+ 13	+ 15
EUR-12	+ 4	+ 4	+ 4

- 2.1 .Inquiry Survey
.Enquête de Conjoncture
.Konjunkturerhebung

2.1.0 Introductory 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'activite (voir tableaux 2.3 et 2.4)
 .Zusammenfassende Darstellung der Beschäftigungsindikatoren
 (siehe Tabellen 2.3 und 2.4)

EUR - 10	Aggregate balance of opinions (in %) Soldes globaux d'opinions (en %) Gesamter Meinungssaldo (%)			
	Q3.87/Q3.86	Q3.87/Q2.87	Q4.87/Q4.86	Q4.87/Q3.87
Actual activity Realisation d'activite Tatsächliche Beschäftigung —————	-1.0	-10.0		
Forecast of activity Prevision d'activite Erwartete Beschäftigung -----			-2.0	22.0
Utilisation of rolling stock Utilisation du materiel roulant Auslastung der Fahrzeuge	-9.0	-9.0		

Figure 2.1

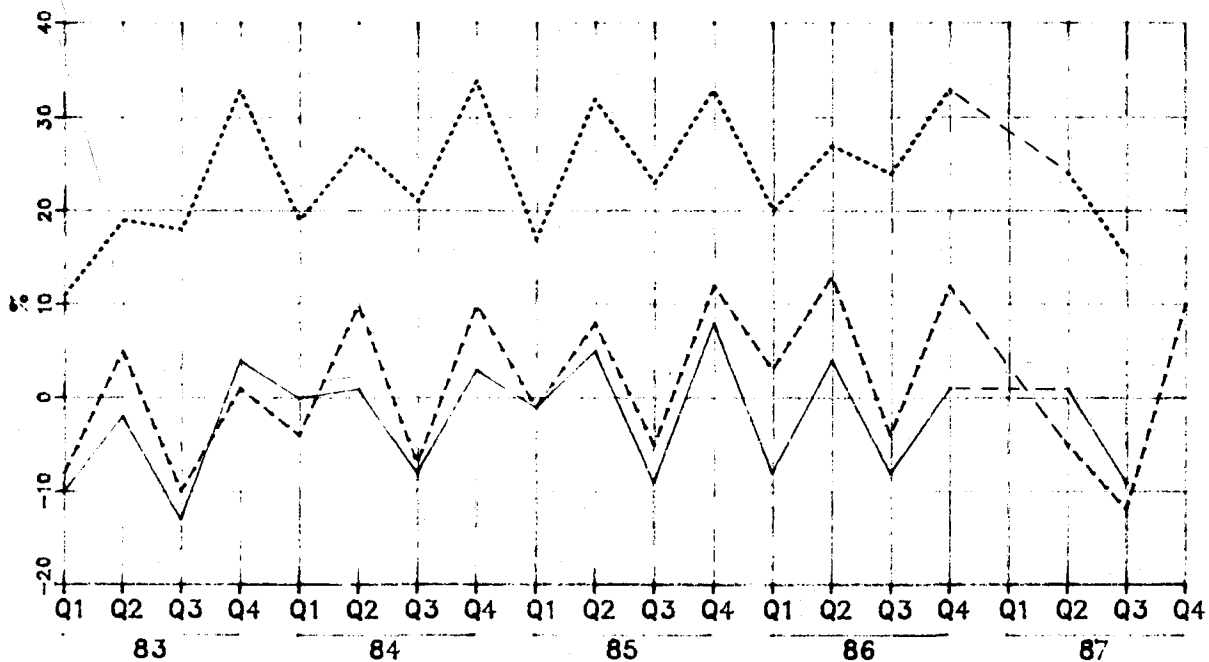
Graphique 2.1

Schaubild 2.1

Activity indicators

Indicateurs d'activite

Beschäftigungsindikatoren



TAB.2.3		ACTIVITY / ACTIVITE / BESCHAEFTIGUNG												→ Q3 / 1987				
		FORECAST / PREVISIONS / VORAUSSCHAETZUNG												Q4 / 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	19	9
	=	56	54	52	55	51	62	55	55	55	54	56	60			61	52	71
	-	22	26	27	24	26	17	25	20	23	19	30	20			22	29	20
	S		-6	-6	-3	-3	4	-5	5	-1	8	-16		N		-5	-10	-11
FRANCE	+	18	18	17	17	17	16	13	14	15	16	15	17			15	16	5
	=	53	55	51	57	54	53	62	60	57	59	59	61			61	61	68
	-	29	27	32	26	29	31	25	26	28	25	26	22			24	23	27
	S	-11	-9	-15	-9	-12	-15	-12	-12	-13	-9	-11	-5	N		-9	-7	-22
ITALIA	+	16	19	16	16	14	19	21	25	14	22	21	22				18	21
	=	53	48	47	55	46	53	52	53	43	51	51	48				53	55
	-	31	33	37	29	40	28	27	22	43	27	28	30				29	24
	S	-15	-14	-21	-13	-26	-9	-6	3	-29	-5	-7	-8	N	N		-11	-3
NEDERLAND	+	31	34	22	35	36	44	16	43	33	32	23	34			34	21	50
	=	49	48	38	32	43	40	40	41	44	54	37	43			50	33	46
	-	20	18	40	33	21	16	44	16	23	14	40	23			16	46	4
	S	11	16	-18	2	15	28	-28	27	10	18	-17	11	N		18	-25	46
BELGIQUE-BELGIE	+	30	31	19	32	28	33	19	30	24	30	21	26			24	17	31
	=	47	55	47	50	47	50	50	50	49	51	44	47			53	50	55
	-	23	14	34	18	25	17	31	20	27	19	35	27			23	33	14
	S	7	17	-15	14	3	16	-12	10	-3	11	-14	-1	N		1	-16	17
LUXEMBOURG	+	33	29	24	25	27	72	24	91	28	64	26	38			72	44	48
	=	44	47	51	47	59	21	15	9	45	30	17	42			26	42	41
	-	23	24	25	28	14	7	61		27	6	57	20			2	14	11
	S	10	5	-1	-3	13	65	-37	91	1	58	-31	18	N		70	30	37
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	N	N
IRELAND	+	13	16	21	33	29	27	14	15	17	16	20	21				29	33
	=	68	67	67	53	43	51	77	77	68	72	70	71				47	54
	-	19	17	12	14	28	22	9	8	15	12	10	8				24	13
	S	-6	-1	9	19	1	5	5	7	2	4	10	13	N	N		5	20
DANMARK	+	21	24	22	26	16	32	29	27	24	25	18	25				18	28
	=	62	65	65	68	77	60	57	59	55	61	63	60				59	60
	-	17	11	13	6	7	8	14	14	21	14	19	15				23	12
	S	4	13	9	20	9	24	15	13	3	11	-1	10	N	N		-5	16
HELLAS	+	27	23	22	23	26	23	22	23	17	30	26	17			18	26	18
	=	45	49	48	54	53	49	47	51	40	40	42	47			51	42	44
	-	28	28	30	23	21	28	31	26	43	30	32	36			31	32	38
	S	-1	-5	-8		5	-5	-9	-3	-26		-6	-19	N		-13	-6	-20
EUR-10	+	23	23	20	25	23	26	18	26	20	24	20	23			23	20	27
	=	54	55	52	53	53	53	55	56	52	56	52	55			55	51	56
	-	23	22	28	22	24	21	27	18	28	20	28	22			22	29	17
	S		1	-8	3	-1	5	-9	8	-8	4	-8	1	N		1	-9	10

% 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 AUSNUTZUNG DER FAHRZEUGE																→ 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	+	34	35	29	36	34	39	32	41	35	38	31	33			33	32				
	=	50	48	51	47	51	50	49	49	54	50	56	53			51	47				
	-	16	17	20	17	15	11	19	10	11	12	13	14			16	21				
	S	18	18	9	19	19	28	13	31	24	26	18	19	N		17	11				
FRANCE	+	23	24	21	27	25	28	30	29	27	32	31	35			32	36				
	=	45	50	52	50	45	46	49	52	50	44	50	51			51	48				
	-	32	26	27	23	30	26	21	19	23	24	19	14			17	16				
	S	-9	-2	-6	4	-5	2	9	10	4	8	12	21	N		15	20				
ITALIA	+	21	18	19	20	11	14	29	23	20	21	29	33				26				
	=	44	56	63	64	52	65	54	60	66	55	60	57				63				
	-	35	26	18	16	37	21	17	17	14	24	11	10				11				
	S	-14	-8	1	4	-26	-7	12	6	6	-3	18	23	N	N		15				
NEDERLAND	+	65	80	66	78	64	77	46	67	62	79	61	70			58	38				
	=	27	19	30	21	27	22	46	31	28	20	35	26			36	48				
	-	8	1	4	1	9	1	8	2	10	1	4	4			6	14				
	S	57	79	62	77	55	76	38	65	52	78	57	66	N		52	24				
BELGIQUE-BELGIE	+	60	59	48	59	55	64	50	56	46	56	46	57			49	41				
	=	33	34	43	36	36	32	41	38	40	41	47	34			41	47				
	-	7	7	9	5	9	4	9	6	14	3	7	9			10	12				
	S	53	52	39	54	46	60	41	50	32	53	39	48	N		39	29				
LUXEMBOURG	+	48	46	39	32	42	94	25	84	73	92	64	60			68	65				
	=	48	54	58	55	45	6	75	12	19	8	36	40			32	35				
	-	4		3	13	13			4	8											
	S	44	46	36	19	29	94	25	80	65	92	64	60	N		68	65				
UNITED KINGDOM	+	66	68	74	84	67	78	50	73	85	34	86	98								
	=	16	28	22	14	27	20	30	20	15	55	14	2								
	-	18	4	4	2	6	2	20	7		11										
	S	48	64	70	82	61	76	30	66	85	23	86	98	N	N	N					
IRELAND	+	41	35	52	78	51	41	54	76	46	47	45	69				39				
	=	21	42	30	19	23	49	37	19	54	30	47	26				43				
	-	38	23	18	3	26	10	9	5		23	8	5				18				
	S	3	12	34	75	25	31	45	71	46	24	37	64	N	N		21				
DANMARK	+	44	52	50	56	41	52	45	45	37	47	29	42				28				
	=	47	43	42	40	51	40	45	48	46	43	52	47				49				
	-	9	5	8	4	8	8	10	7	17	10	19	11				23				
	S	35	47	42	52	33	44	35	38	20	37	10	31	N	N		5				
HELLAS	+	32	31	34	37	21	24	25	41	14	18	26	25			20	22				
	=	36	51	34	40	54	55	44	36	36	40	39	43			44	53				
	-	32	18	32	23	25	21	31	23	50	42	35	32			36	25				
	S		13	2	14	-4	3	-6	18	-36	-24	-9	-7	N		-16	-3				
EUR-10	+	39	42	37	46	36	45	38	44	37	42	38	44			39	33				
	=	41	43	47	42	45	42	47	45	46	43	48	45			46	49				
	-	20	15	16	12	19	13	15	11	17	15	14	11			15	18				
	S	19	27	21	34	17	32	23	33	20	27	24	33	N		24	15				
% 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 (%)	
	Q3.87/Q3.86	Q3.87/Q2.87
Having recruited drivers Ayant recruté des conducteurs Die Fahrer eingestellt haben —————	1.0	4.0
Having liquidity problems Ayant des difficultés de trésorerie Die Liquiditätsschwierigkeiten meldeten -----	-5.0	-2.0
Having made investments Ayant réalisé des investissements Die Investitionen tätigten	2.0	-1.0

Figure 2.2

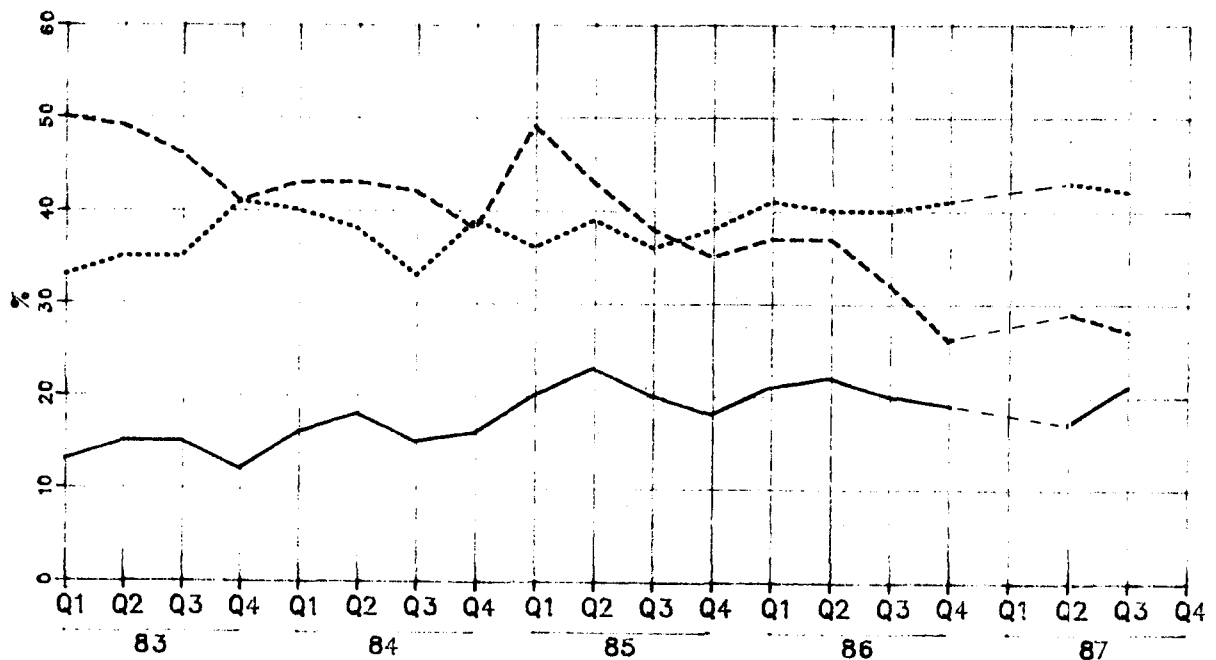
Economic Indicators

Graphique 2.2

Indicateurs économiques

Schaubild 2.2

Wirtschaftsindikatoren



TAB.2.5 % OF FIRMS INDICATING HAVING RECRUITED DRIVERS % D ENTREPRISES AYANT RECRUTE DES CONDUCTEURS → Q3 / 1987 % DER UNTERNEHMEN DIE FAHREREINSTELLUNGEN MELDEN																
	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	11	
FRANCE	5	9	5	3	6	5	4	5	6	4	6	7	N	4	9	
ITALIA	15	19	17	17	16	18	22	18	21	24	25	26	N	N	29	
NEDERLAND	32	28	26	27	35	46	35	36	33	51	30	29	N	43	42	
BELGIQUE-BELGIE	23	28	21	18	29	31	27	23	26	28	28	26	N	31	33	
LUXEMBOURG	38	38	24	16	58	44	58	40	54	48	40	48	N	48	52	
UNITED KINGDOM	20	28	20	33	33	35	26	25	28	30	28	39	N	N	N	
IRELAND	26	20	43	35	38	34	35	24	45	33	35	26	N	N	29	
DANMARK	25	20	16	16	24	38	29	21	30	27	19	19	N	N	17	
HELLAS	22	22	22	20	24	14	28	22	21	25	24	17	N	18	24	
EUR-10	16	18	15	16	20	23	20	18	21	22	20	19	N	17	21	

TAB.2.6 % OF FIRMS HAVING LIQUIDITY PROBLEMS % D ENTREPRISES AYANT DES DIFFICULTES DE TRESORERIE → Q3 / 1987 % DER UNTERNEHMEN DIE LIQUIDITAETSSCHWIERIGKEITEN MELDEN																
	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	14	
FRANCE	59	57	53	50	65	61	53	49	52	48	39	33	N	36	33	
ITALIA	72	66	63	64	70	67	53	44	56	54	53	54	N	N	41	
NEDERLAND	6	3	3	2	4	6	3	3	6	3	1	2	N	2	2	
BELGIQUE-BELGIE	21	14	20	15	18	22	20	18	16	13	13	9	N	16	12	
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	N	
IRELAND	40	45	44	32	54	45	40	25	44	43	50	23	N	N	46	
DANMARK	16	8	9	6	12	6	8	7	10	9	13	7	N	N	22	
HELLAS	60	57	59	61	56	54	57	55	65	61	59	61	N	62	59	
EUR-10	43	43	42	38	49	43	38	35	37	37	32	26	N	29	27	

TAB.2.7 % OF FIRMS HAVING MADE INVESTMENTS → Q3 / 1987 % D ENTREPRISES AYANT REALISE DES INVESTISSEMENTS % DER UNTERNEHMEN DIE DURCHFUEHRUNG INVESTITIONEN MELDEN																
	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	N	49	48	
FRANCE	35	32	28	31	31	33	26	30	36	33	32	34	N	38	37	
ITALIA	24	33	23	31	25	26	35	28	27	34	33	36	N	N	38	
NEDERLAND	58	66	55	52	51	56	51	60	56	60	53	60	N	56	55	
BELGIQUE-BELGIE	41	42	36	44	47	41	41	41	42	40	41	55	N	46	46	
LUXEMBOURG	33	31	46	45	54	53	42	44	62	52	48	48	N	80	70	
UNITED KINGDOM	71	74	62	75	69	73	66	69	50	61	67		N	N	N	
IRELAND	55	36	49	44	53	51	37	42	46	40	45	26	N	N	39	
DANMARK	53	52	52	57	54	59	59	51	55	55	50	51	N	N	47	
HELLAS	42	22	37	36	31	26	25	38	26	33	40	32	N	36	44	
EUR-10	40	38	33	39	36	39	36	38	41	40	40	41	N	43	42	

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	98.0	104.0
DK	100.0	100.1	110.2	107.8	108.2	112.2	118.4	117.2	117.1	113.6	119.7	123.5

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	87.2
DK	100.0	97.7	116.6	105.7	104.2	108.6	111.5	110.4	102.1	76.7	86.0	85.3

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	108.0
DK	100.0	101.0	109.0	107.8	107.9	107.8	117.9	116.7	119.0	120.9	123.9	136.2

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	126.1	129.0
DK	100.0	102.5	111.6	110.3	110.7	114.8	118.6	118.6	117.0	113.2	117.8	121.4

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	108.2
DK	100.0	100.0	118.0	108.2	106.6	111.2	111.7	111.7	102.0	76.4	84.7	83.8

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	117.0	122.7	123.6	127.1	130.6	134.0
DK	100.0	103.4	110.3	110.3	110.3	110.3	118.1	118.1	118.9	120.5	122.0	134.0

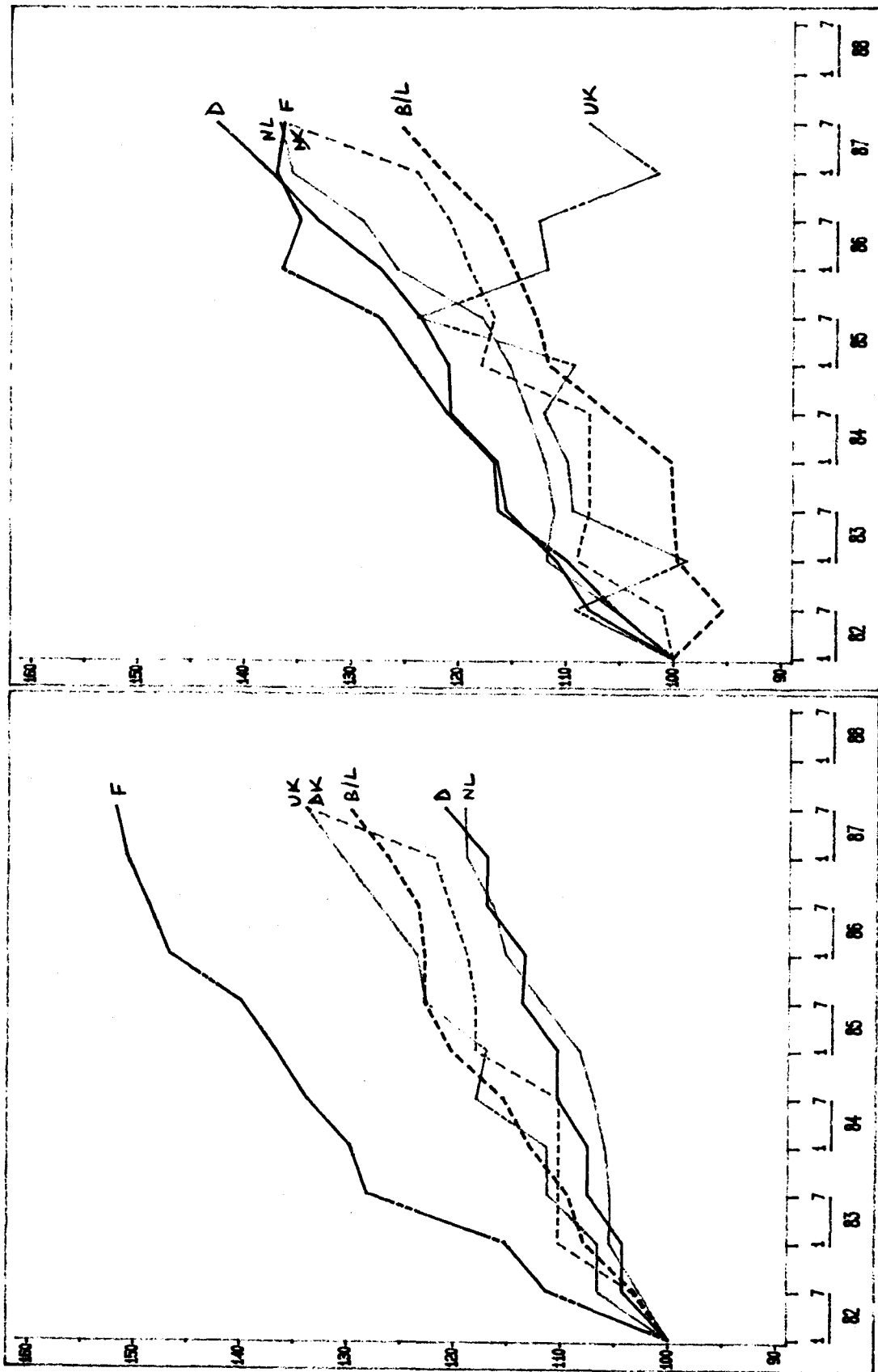


Fig. 2.3
Graph. 2.3
Schaub. 2.3

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

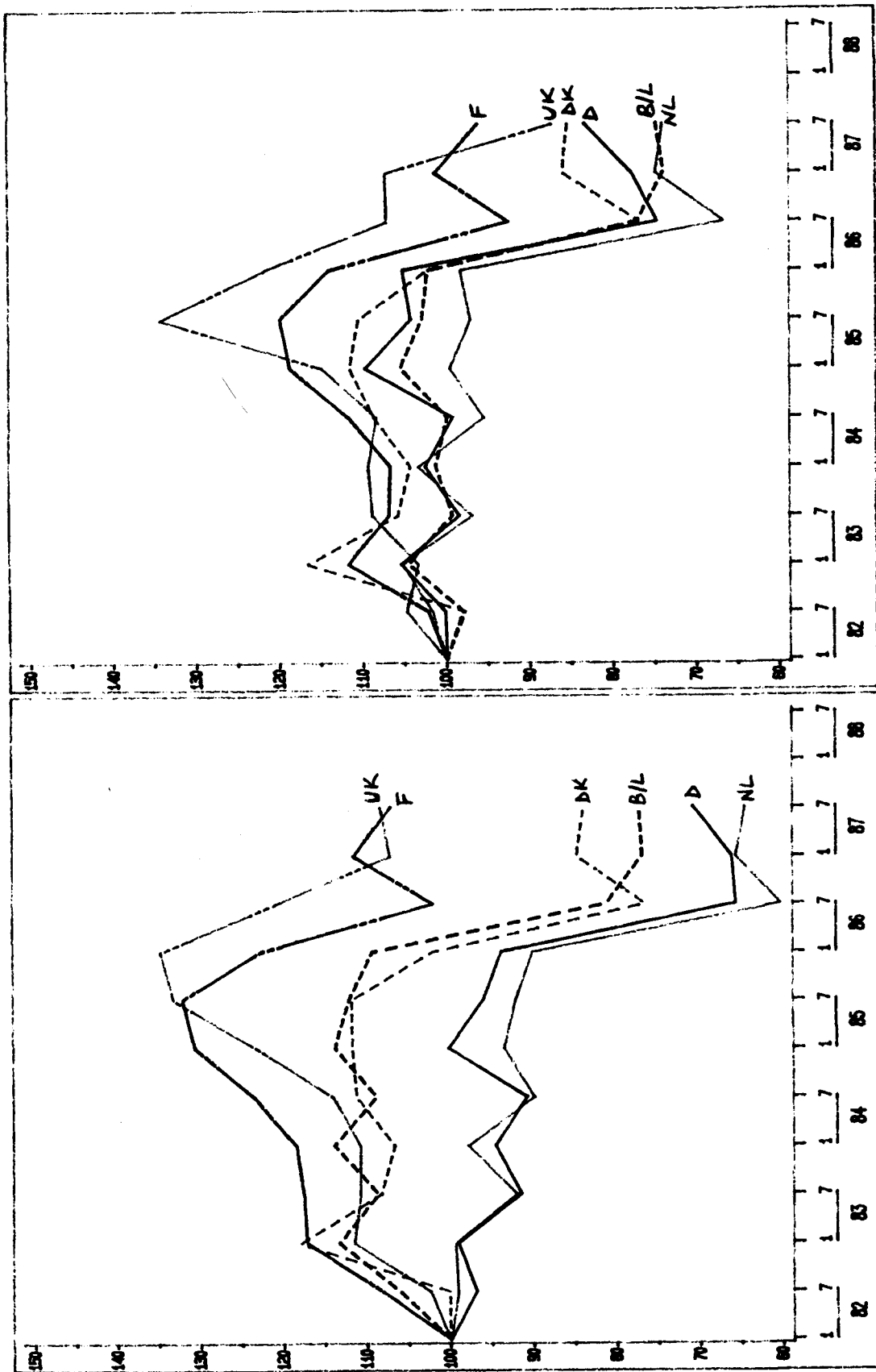


Fig. 2.5 Fuel costs in national currency
 Graph. 2.5 Couts du carburant en monnaie nationale
 Schaub. 2.5 Kraftstoffkosten in Landeswahrung

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

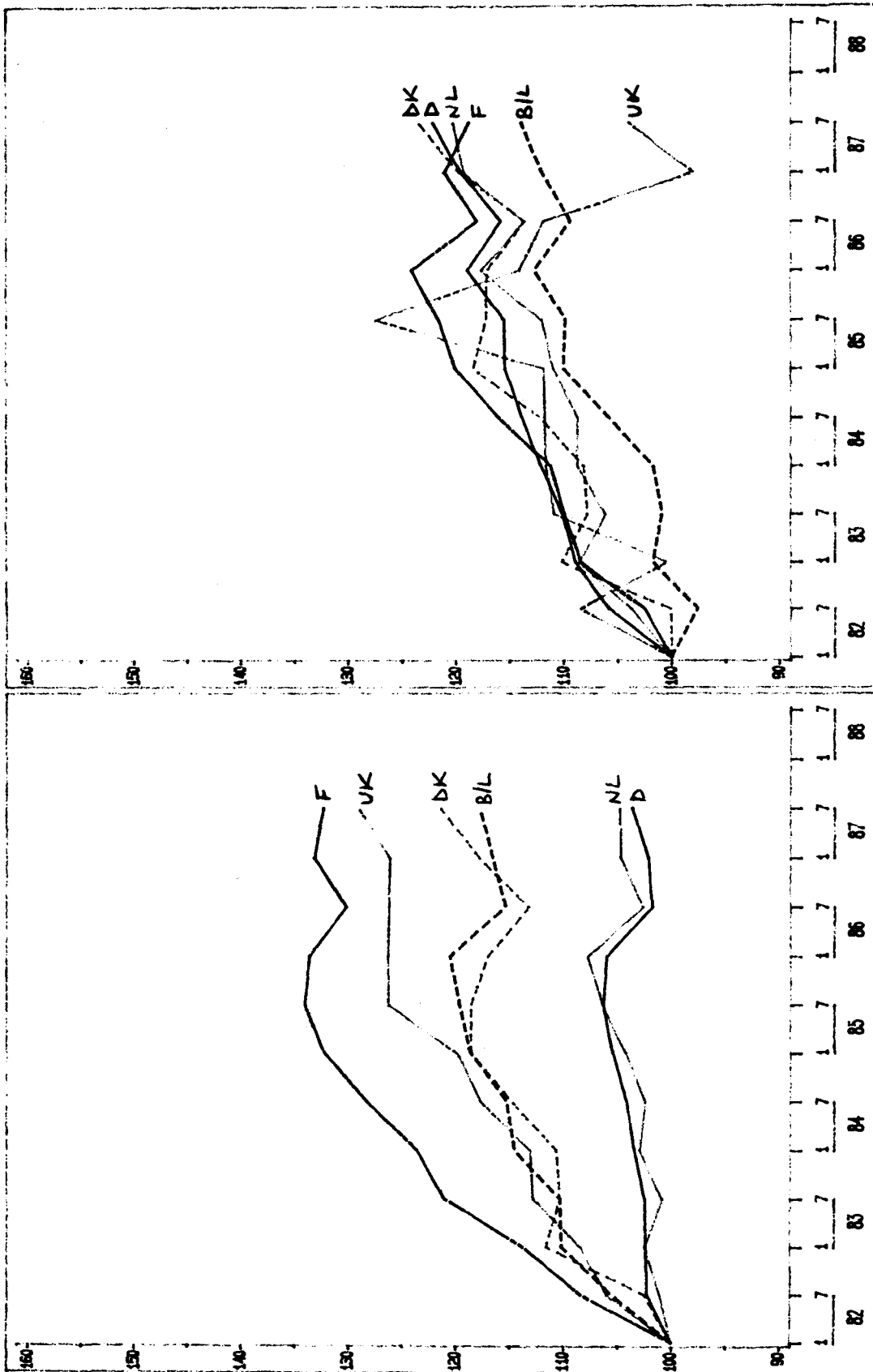


Fig. 2.7 Total costs in national currency
 Graph. 2.7 Couts totaux en monnaie nationale
 Schaub. 2.7 Gesamtkosten in Landeswahrung

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

2.3 Price Surveys-Road Q2 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 Q2 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'UEEL. Les indices portent sur le trafic international intracommunautaire de marchandises par route.

2.3.2 Méthodologie

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

2.3 Preiserhebungen für den Straßenverkehr Q2 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.

TAB2.14 : 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	113.9	113.1	*****
D D I	102.5	102.8	103.8	104.1	104.8	104.2	106.1	107.2	108.3	108.9	111.2	116.4	117.9	117.7	*****	
D D NL	102.1	102.8	102.1	102.5	102.8	103.2	104.4	106.9	107.8	110.8	113.9	114.8	114.7	114.7	*****	
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	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	112.2	112.4	*****	
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	110.0	106.4	*****	
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	109.3	*****	
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	105.7	*****	
I I D	106.6	104.2	112.5	105.5	104.5	1108.4	106.9	105.2	101.1	108.2	112.8	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	*****	*****	*****	
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	*****	*****	*****	
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	*****	*****	*****	
NLNL D	100.6	102.0	100.4	101.1	99.9	100.9	103.1	103.0	102.8	104.6	106.0	106.8	105.9	106.3	*****	
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	105.2	*****	
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	107.8	107.1	*****	
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	100.3	*****	
BLBL D	107.2	103.3	102.9	116.2	109.8	95.4	111.2	108.2	112.1	112.9	111.4	116.0	120.5	115.7	*****	
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	101.0	95.3	*****	
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	114.7	111.4	*****	
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	69.7	73.2	*****	
GRGR D	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	97.6	*****	
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	104.2	*****	
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	87.0	*****	
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	101.5	92.6	*****	
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	106.0	*****	

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	115.4	115.4	115.4
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	108.5	108.5	108.5
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	105.3	105.3	105.3
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	105.3	105.3	105.3
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	105.2	101.4	101.4	101.4
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	96.9	96.9	96.9
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	105.3	105.3	105.3
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	109.7	109.7	109.7
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	118.4	109.7	109.7	109.7
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	96.8	96.8	96.8
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	98.7	95.5	95.5	95.5
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	195.5	195.5	195.5

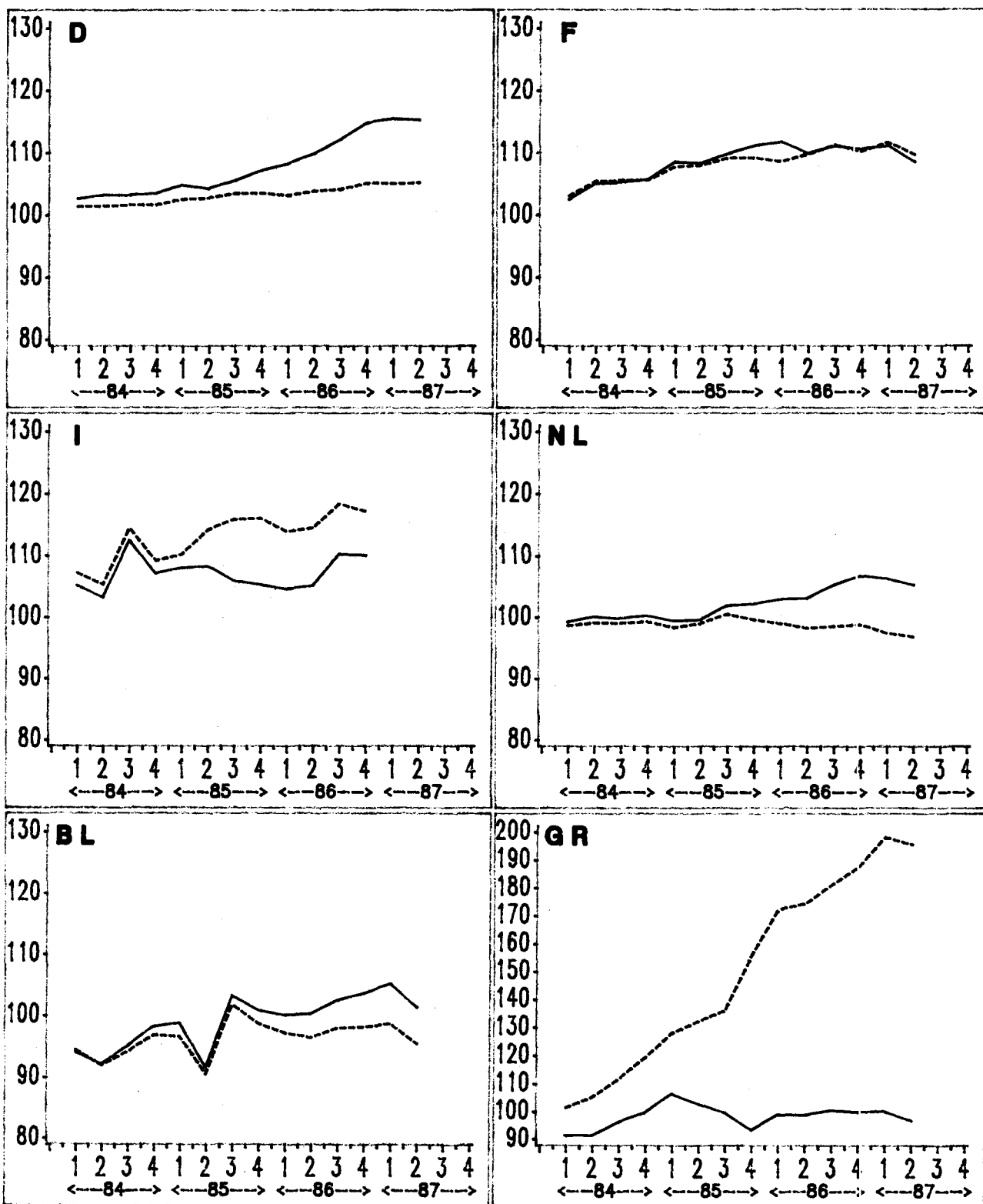


FIG. 2.9 Price indices by nationality of haulier.
 GRAPH. 2.9 Indices de prix par nationalite de transporteur.
 SCHAUB. 2.9 Preisindizes nach Staatszugehorigkeit des Verkehrsunternehmens.

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

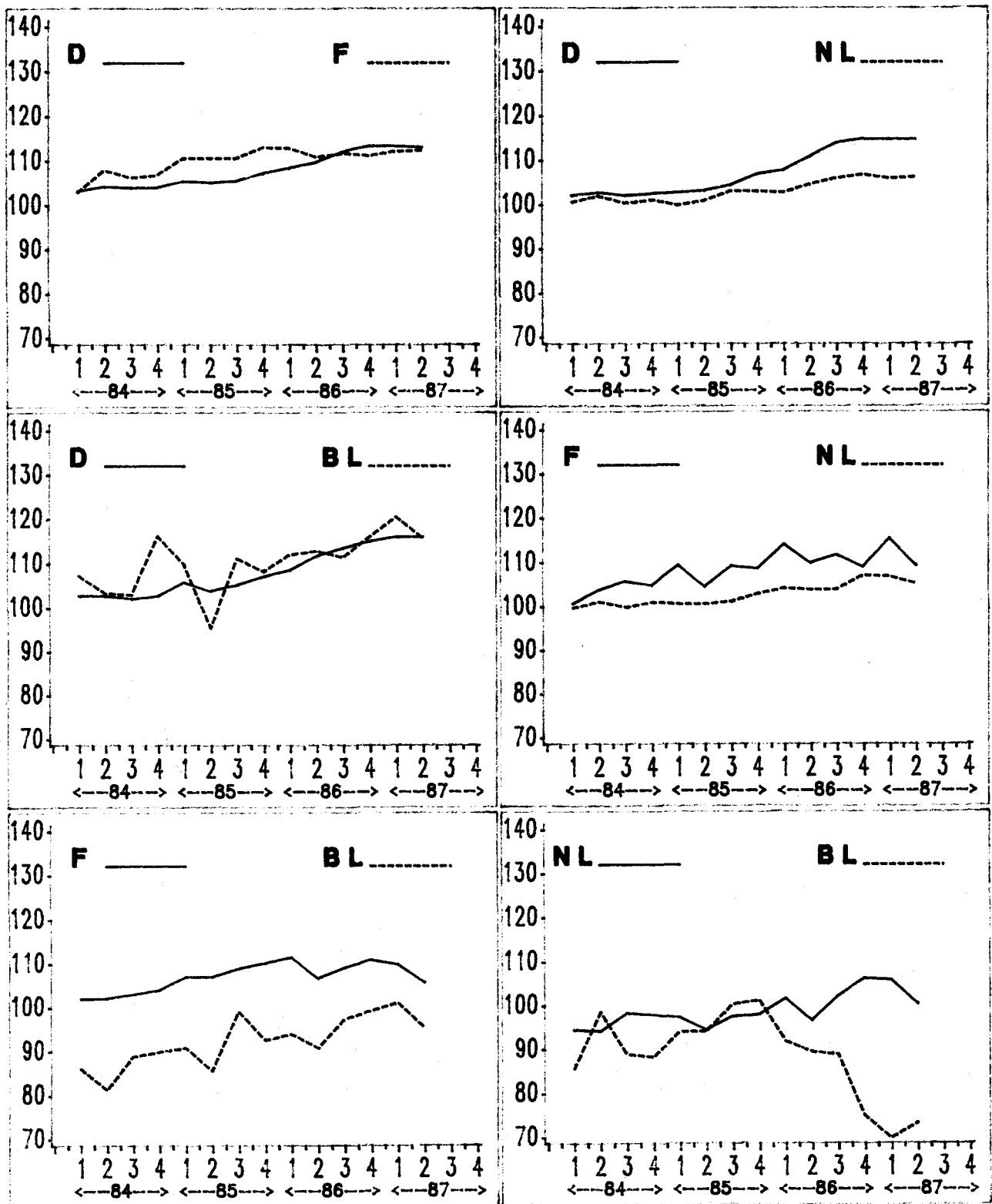


Fig. 2.10 Price indices developments by relations (in ECU)
 Graph. 2.10 Evolution des indices de prix par relation (en ECU)
 Schaub. 2.10 Preisindizesentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

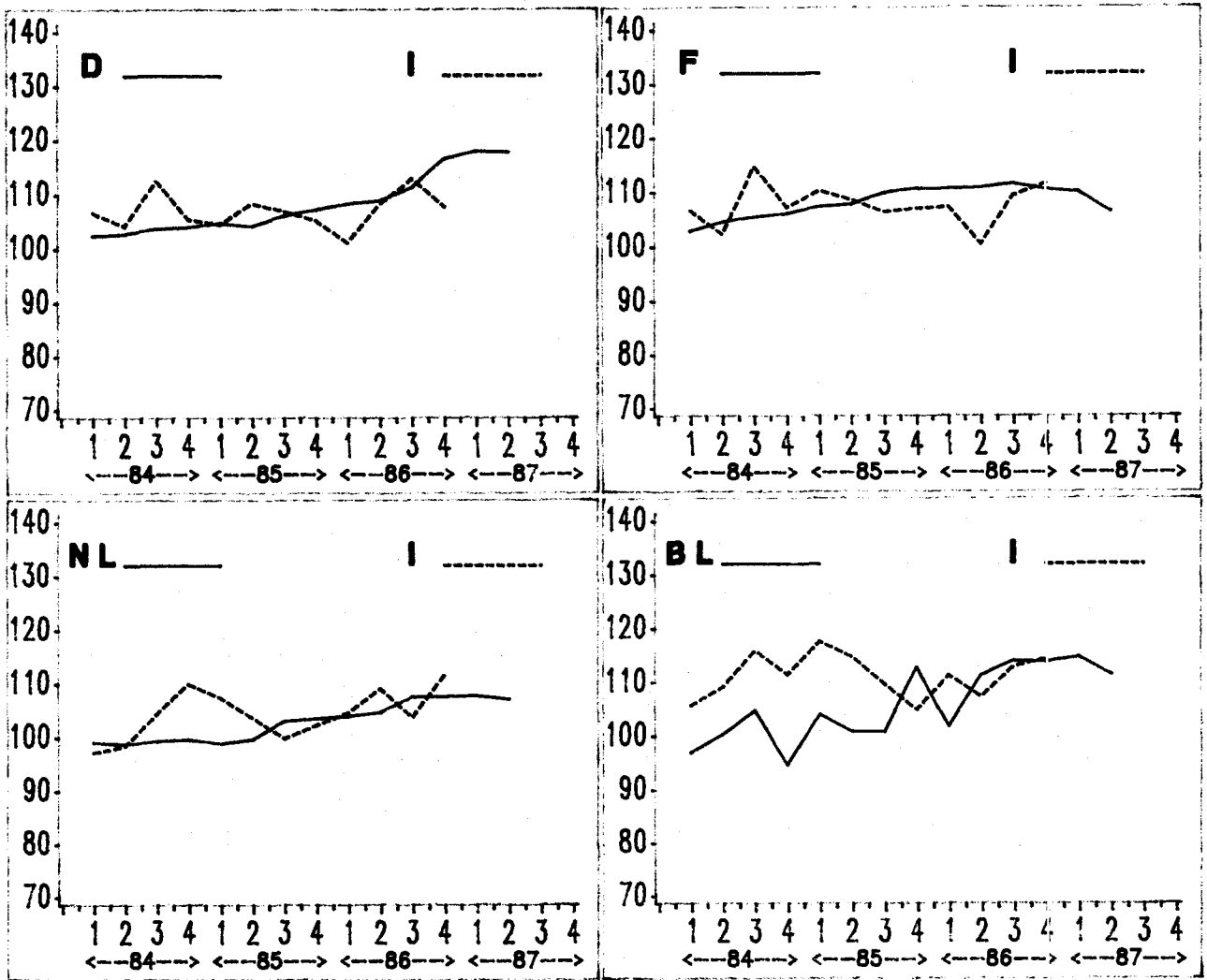


Fig. 2.10 Price indices developments by relations (in ECU)
 Graph. 2.10 Evolution des indices de prix par relation (en ECU)
 Schaub. 2.10 Preisindizesentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

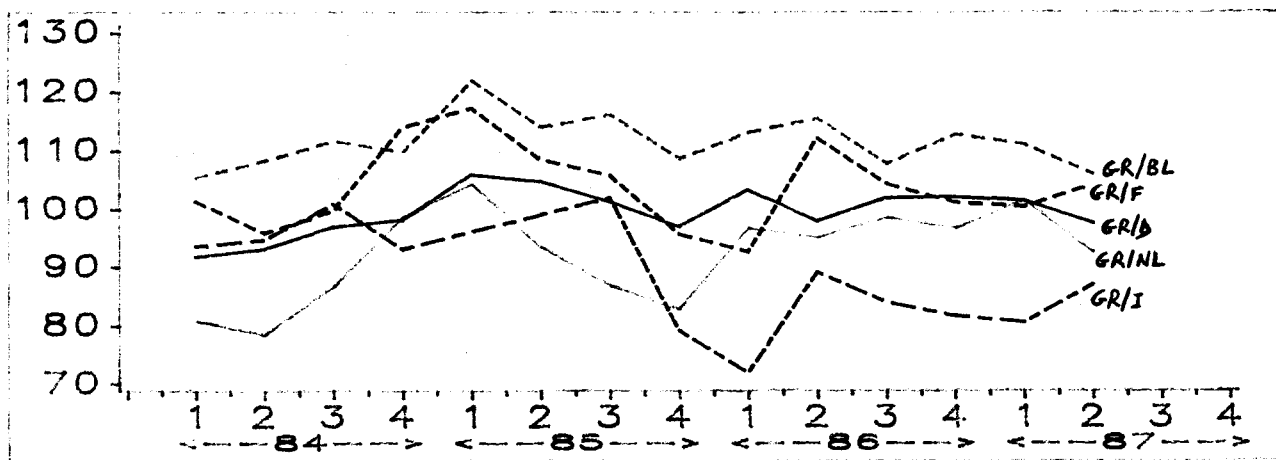


Fig. 2.11 Price indices developments for Greek hauliers by relations (ECU)
 Graph. 2.11 Evolution des indices de prix des transporteurs grecs par relation (ECU)
 Schaub. 2.11 Preisindizesentwicklung für die griechischen nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

SECTION - CHAPITRE - TEIL 3



<u>3.1. Total activity</u> Q2 87	<u>Activité générale</u> Q2 87	<u>Gesamtbeschäftigung</u> Q2 87
<ul style="list-style-type: none"> • <u>total international traffic</u> = 46.7 mio t. (1) Q2 1987/1986 = -13.9% • <u>total national traffic</u> = N Q2 1987/1986 = N 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>trafic international total</u> = 46.7 mio t. (1) Q2 1987/1986 = -13.9% • <u>trafic national total</u> = N Q2 1987/1986 = N 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>gesamt grenzüberschreitender Verkehr</u> = 46.7 mio t. (1) Q2 1987/1986 = -13.9% • <u>gesamt nationaler Verkehr</u> = N Q2 1987/1986 = N

Table 3.1.

Tableau 3.1.

Tabelle 3.1.

Transported tonnage in mio t. and tonnage evolution in % Q2 87/Q2 86, by relation

Tonnage transporté en mio t. et évolution en % du tonnage Q2 87/Q2 86, par relation

Verkehrsaufkommen in mio t. und Entwicklung des Verkehrsaufkommens (%) nach Verkehrsbeziehungen Q2 1987/Q2 1986

To/vers/nach From/de/von		D	F	NL	B/L	Total/ Zusammen internat.
D	mio t. Q2 87	16.2	0.7	7.4*	3.0*	11.2
	" Q2 86	18.0	0.7	7.9	3.2	11.8
	87/86 %	-10%	- 3%	- 5%	- 5%	- 5%
F	mio t. Q2 87	2.3	7.3	0.8*	0.6*	3.7
	" Q2 86	2.7	7.1	1.2	0.8	4.7
	87/86 %	-13%	+ 2%	-30%	-28%	-20%
NL	mio t. Q2 87	17.6	0.9	N	N	24.8 (1)
	" Q2 86	21.5	1.1	24.2	7.3	29.9
	87/86 %	-18%	-18%	N	N	-17%
B/L	mio t. Q2 87	2.4	1.1	N	N	7.0 (1)
	" Q2 86	2.9	0.9	4.1	6.0	7.9
	87/86 %	-17%	+23%	N	N	-11%
Total/Zusammen international	Q2 87	22.3	2.7	11.8 (1)	9.9 (1)	46.7 (1)
	Q2 86	27.0	2.7	13.2	11.3	54.3
	87/86 %	-18%	- 1%	-10%	-12%	-13.9%

* 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 Rhéna

Rheinschiffahrt

3.2.1. Activity Rhine

Activité Rhin

Verkehrsaufkommen Rhein

Activity monitored at
the NL-D border

Activité relevée à la
frontière NL-D

An der niederländisch-
deutschen Grenze beobachte-
tes Verkehrsaufkommen

Table 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	34.4	- 12.2
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

Rheinschifffahrt

Inquiry survey on

Enquête de conjoncture sur

Konjunkturerhebung über

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

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

.das gesamte vorausge-
schätzte Verkehrsauf-
kommen (Schaubild
3.1.1 + 3.1.2)

Figure 3.1.1.

Graphique 3.1.1.

Schaubild 3.1.1.

. Opinion on actual
activity

. Opinion sur la réalisa-
tion d'activité

.Beurteilung des gegen-
wärtigen Verkehrs-
aufkommens

. Forecast of activity

. Prévisions d'activité

.Vorausgeschätztes
Verkehrsaufkommen

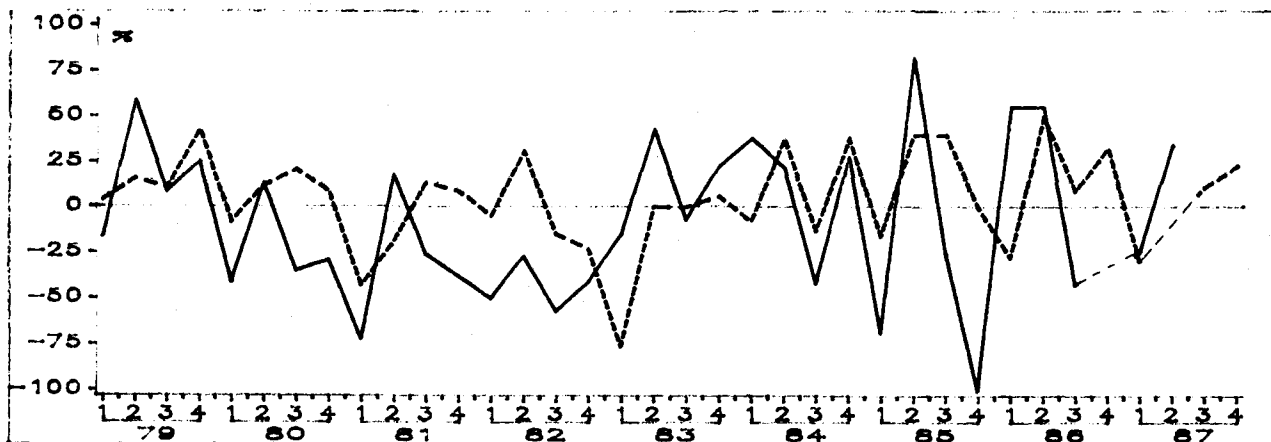


Figure 3.1.2.

Graphique 3.1.2.

Schaubild 3.1.2.

. Opinion on utilizat-
ion of capacity

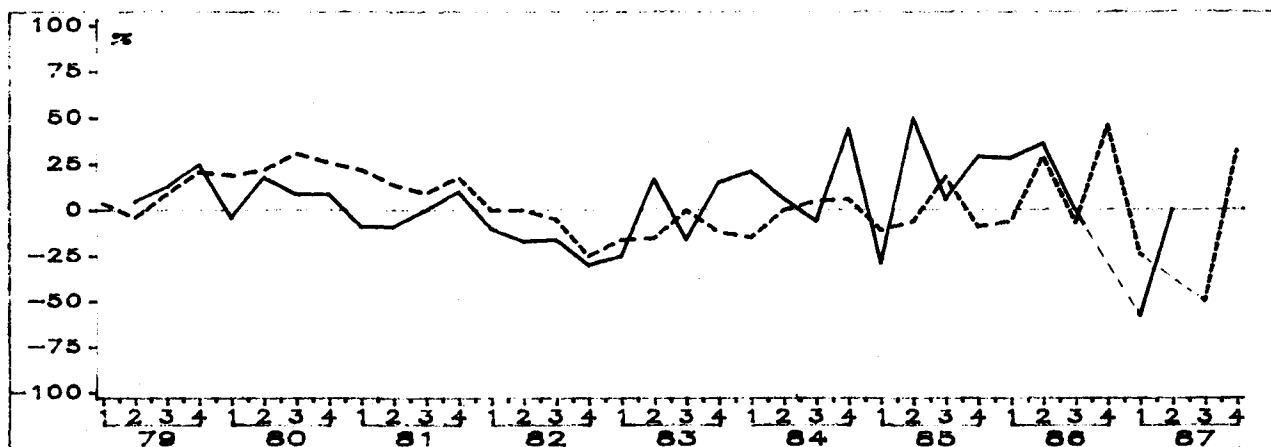
. Opinion sur l'utilisa-
tion de la capacité

.Beurteilung der Fahr-
zeugauslastung

. Forecast utilization
of capacity

. Prévision d'utilisation

.Vorausgeschätzte Fahr-
zeugauslastung



.forecast of activity
for 4 important NST
groups

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

.das vorausgeschätzte
Verkehrsaufkommen bei den
vier wichtigsten NST-
Gruppen

Figure 3.2 Rhine

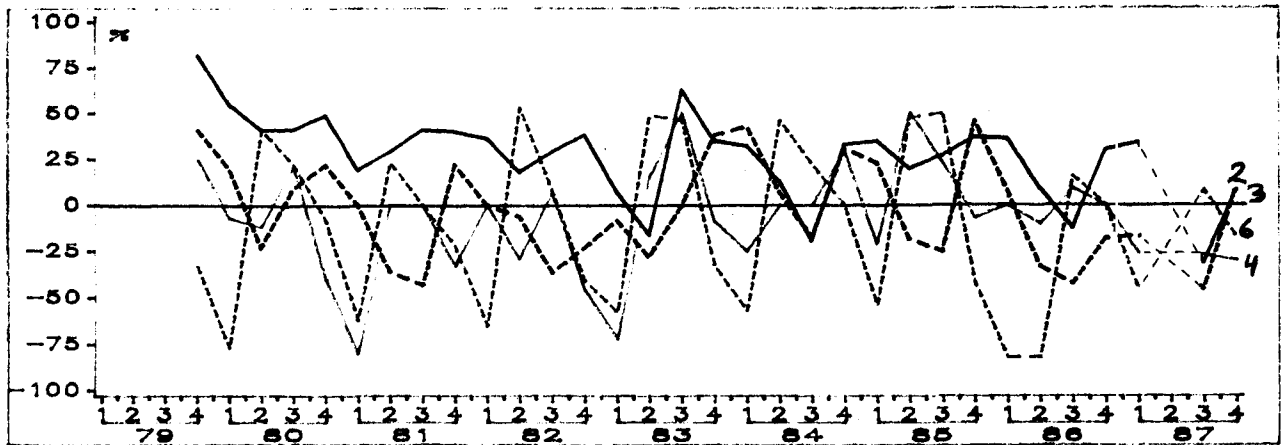
Graphique 3.2 Rhin

Schaubild 3.2. Rhein

Balance of opinions on
forecast of activity in
4 NST groups

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

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



NST2 coal, etc.
NST3 oil, etc.
NST4 ore, etc.
NST6 sand/gravel, etc.

houille, etc.
prod. pétroliers
minerais, etc.
sable/gravier, etc.

Kohle usw.
Öl usw.
Erz usw.
Sand, Kies usw.

Figure 3.3

Graphique 3.3

Schaubild 3.3

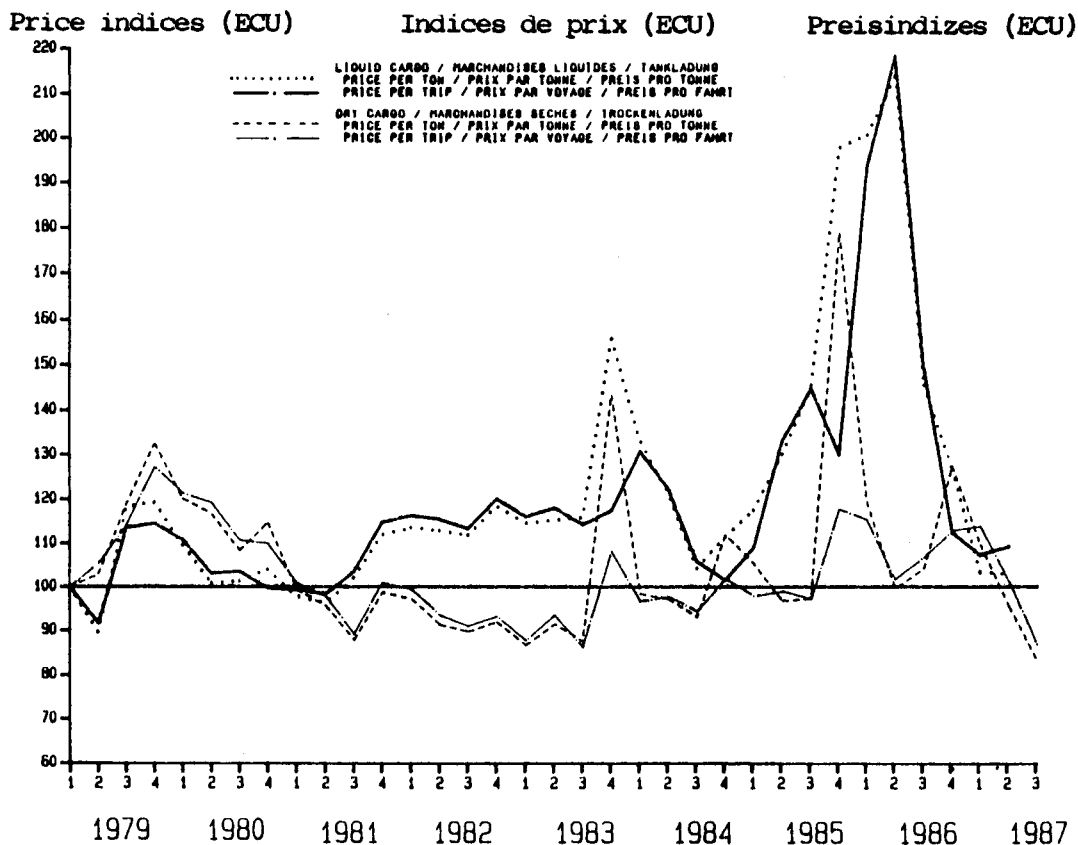
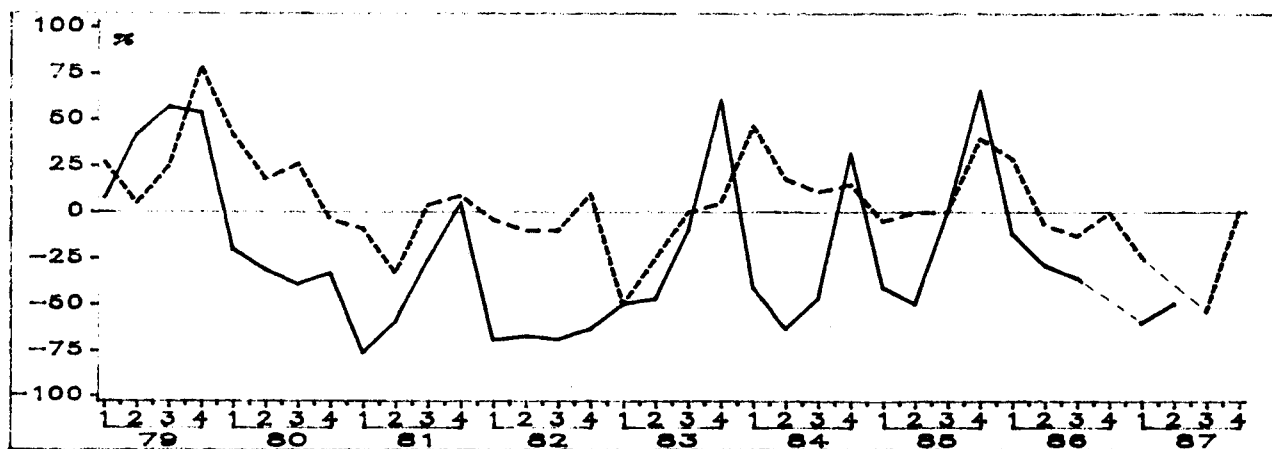


Figure 3.4

Graphique 3.4

Schaubild 3.4

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



3.2.4

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 capacity of the fleet. Mutations under c) are the balance of: new registrations of already existing vessels, deregistrations, error corrections and updates.

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

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

Table 3.3

Mutations Rhine fleet,
Capacity x 1000 Tonnes
(Q3)87

Tableau 3.3

Mutations au sein de
la flotte Rhénane
Capacité x 1000 tonnes
(Q3)87

Tabelle 3.3

Veränderungen in der Rhein-
flotte
Kapazität x 1000 t.
(Q3)87

01.07.87 — 30.09.87	NL	D	F	B	CH	L	TOTAL
.Total Rhine fleet 01.07.87 .Flotte rhénane to- tale au 01.07.87 .Rheinflotte ins- gesamt 01.07.87 ('000 tonnes)	5981.7 R	3239.5 R	486.3 R	1358.0	557.5 R	11.3	11 634.2 R
a) <u>Expansion</u>							
1	46.4	12.0	-	-	3.2	-	61.6
2	17.0	2.6	-	-	3.0	-	22.6
3	18.3	22.7	3.9	2.8	1.7	-	49.4
1+2+3	81.7	37.3	3.9	2.8	8.0	-	133.7
b) <u>Reduction</u>							
4	41.7	28.6	0.7	-	-	-	71.0
5	2.6	11.4	-	7.3	1.4	-	22.6
6	8.1	11.9	0.1	0.2	0.1	0.0	20.4
4+5+6	52.3	52.0	0.8	7.4	1.4	-	114.0
a) - b)	+ 29.4	- 14.6	+ 3.1	- 4.7	+ 6.5	0.0	+ 19.7
c) .Other mutations .Autres mutations .Sonstige Mutationen	+ 18.9	- 20.0	- 5.2	- 5.2	- 15.6	- 0.0	- 27.1
.Total Rhine fleet 30.09.87 .Flotte rhénane to- tale 30.09.87 .Rheinflotte ins- gesamt 30.09.87 ('000 tonnes)	6029.9	3204.9	484.2	1348.2	548.4	11.3	11 627.9

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 (Q2 87)</u>	<u>Activité N-S (Q2 87)</u>	<u>Verkehrsaufkommen N-S (Q2 87)</u>
	No information available.	Aucune information disponible.	Es stehen keine Daten zur Verfügung.
3.3.2	<u>Transport Inquiry Survey (Q3 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	- 68
Q4	- 43	- 3	- 25	+ 33	- 14	

Tab. 3.5

- .Balance of opinion on demand by traffic relation (Q3 87)
- .Soldes d'opinions de la demande par relation bilatérale (Q3 87)
- .Meinungssalden bei der Nachfrage nach bilateralen Verkehrsbeziehungen (Q3 87)

De From/Von	Vers/To Nach		
	B	F	NL
B	- 43	- 57	- 62
F	- 89	-	- 81
NL	- 67	- 68	- 58

Tab. 3.6

.Balance of opinion on demand by tonnage class (Q3 87).

.Soldes d'opinions de la demande par catégorie de tonnage (Q3 87).

.Meinungssalden bei der Nachfrage nach Tragfähigkeitsklassen (Q3 87).

Tonnage- Class(e) Tragfähig- keitsklassen	B	NL	B + NL
200- 450	- 60	- 39	- 49
451- 750	- 67	- 13	- 28
751-1150	- 75	- 68	- 70
1151-1550	- 78	- 93	- 87
1551 +	-100	- 82	- 85

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	+ 28	-
	NL	- 24	+ 23	+ 12	+ 5	-
	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	- 1	+ 27	+ 47	+ 42
	NL	+ 21	+ 4	+ 39	+ 23	+ 21
	B + NL	+ 28	+ 2	+ 35	+ 31	+ 28

3.3.3

Waiting time N/S

Jours d'attente N/S

Wartetage Nord/Süd

.The number of waiting days on the "bourse" is a main indicator for the demand/supply-ratio on the regulated part of the N-S market (tour-de-rôle); this is roughly the dry cargo market excluding sand, gravel, and some other transports from the Netherlands.

.Le nombre de jours d'attente en "bourse" est un indicateur important des variations du rapport entre la demande de transport et la capacité disponible sur la partie de marché réglementé du trafic Nord-Sud; ceci représente grosso modo le marché des matières sèches à l'exclusion du sable, du gravier et de quelques autres produits en provenance des Pays-Bas.

.Die Zahl der Wartetage an der "Frachtenbörse" ist ein wichtiger Indikator für das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage im reglementierten Nord-Süd-Verkehr ("tour de rôle"-System). Dabei handelt es sich im wesentlichen um den Trockenladungverkehr ohne Sand, Kies und andere Beförderungsgüter aus den Niederlanden.

Table 3.8

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

Tableau 3.8

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

Tabelle 3.8

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

Traffic relation Relation bilaterale Verkehrsbeziehung	Q1	Q2	Q3	Q4	Yearly average Moyenne annuelle Jahresdurchschnitt	
1) NL \Rightarrow 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	23.3		
2) NL \Rightarrow 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	16.4		
3) B \Rightarrow 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	11.4		
4) B \rightarrow 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	10.0		
5) F \Rightarrow 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	31.7		

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	Q4 86	Q1 87	Q2 87	Q3 87
liquid cargo matières liquides Tankladung	115	112	111	103
sand/gravel, etc. sable/gravier, etc. Sand,Kies usw.	114	115	114	111
other dry cargo autres matières sèches sonstige Trockenladung	155	156	155	155

Figure 3.5

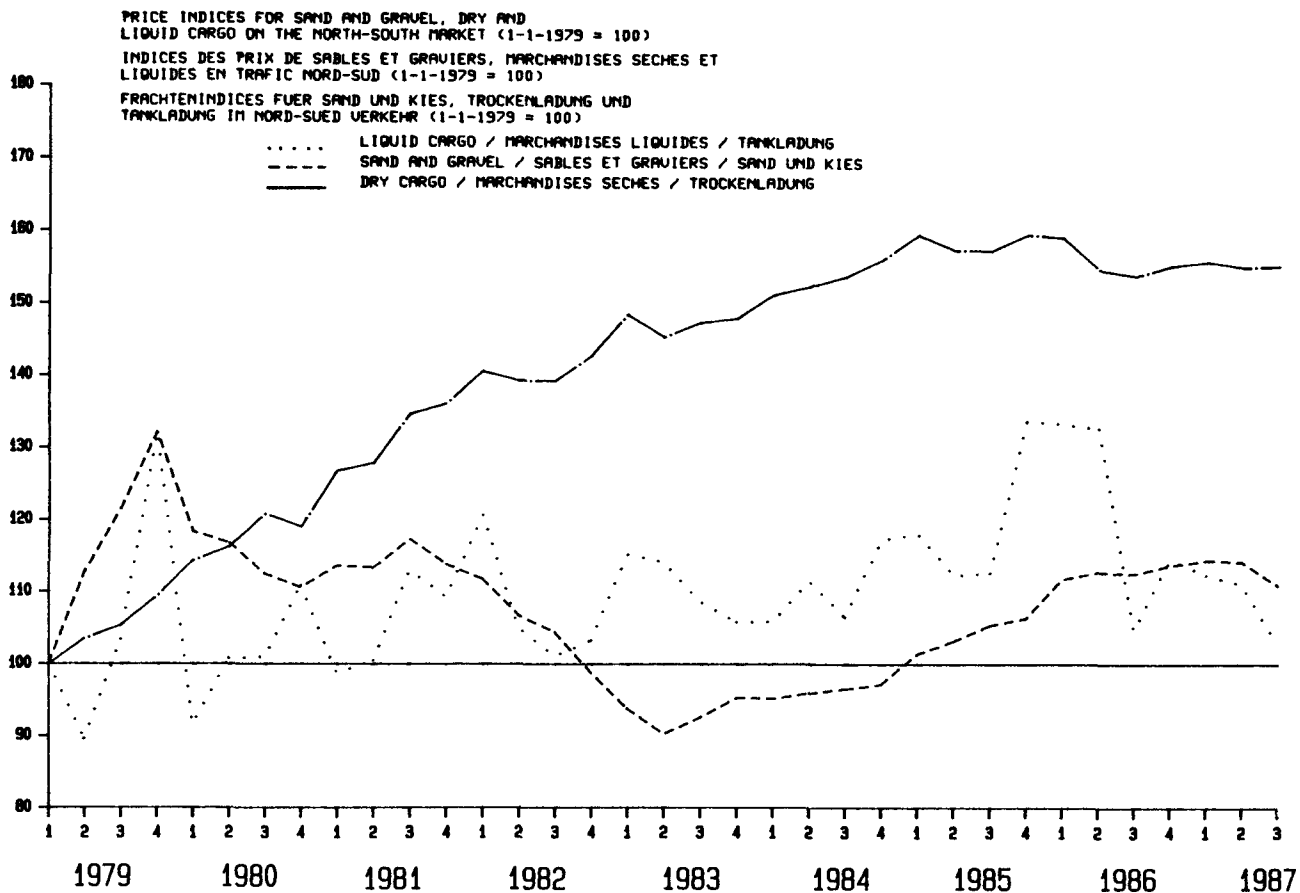
Graphique 3.5

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	Q4 86	Q1 87	Q2 87	Q3 87
België-Belgique (BF)	156	155	155	154
France (FF)	185	186	187	187
Nederland (HFL)	118	118	117	116

Figure 3.6

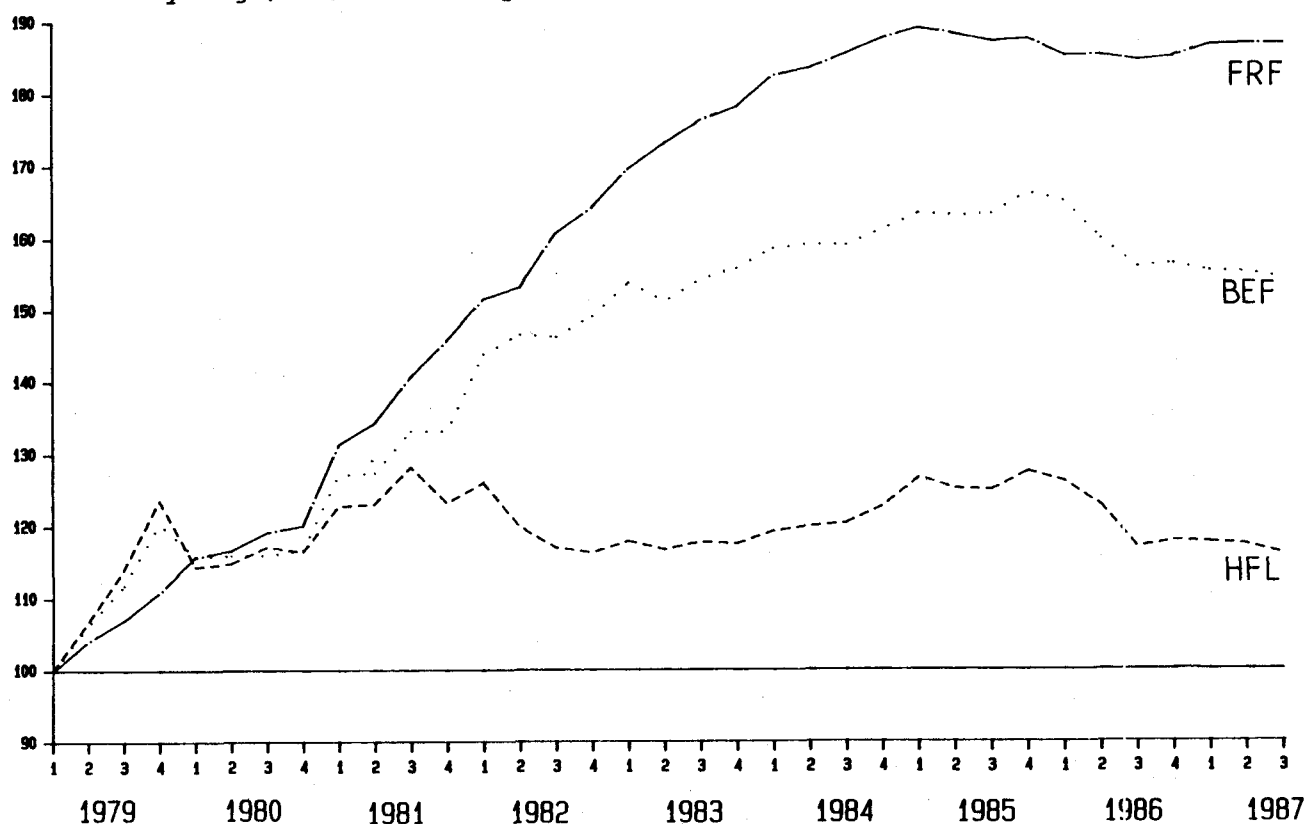
Graphique 3.6

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 Q4 87.
 .Solde d'opinions sur les previsions de taux de fret pour Q4 87.
 .Meinungssalden bei den für Q4 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	+13
NL	+12	+12	+10	+40	-29	- 9	-24	+ 9	-23	-	-16	+28
Total/ Zusammen	+ 9	+11	0	+32	-16	- 9	-23	+10	-12	-	-21	+23

3.4 Cost Indices
Rhine + North/South

Indices de coût
Rhin + Nord/Sud

Kostenindizes Rheinschiff-
fahrt und Nord-Süd-Verkehr

3.4.1 Overall costs
developments

Evolution des coûts
totaux

Entwicklung der
Kostenindizes

in ECU (1.1.1979=100)

en ECU (1.1.1979=100)

in ECU (1.1.1979=100)

Overall costs (Rhine+NS)
Rhein costs
North/South costs

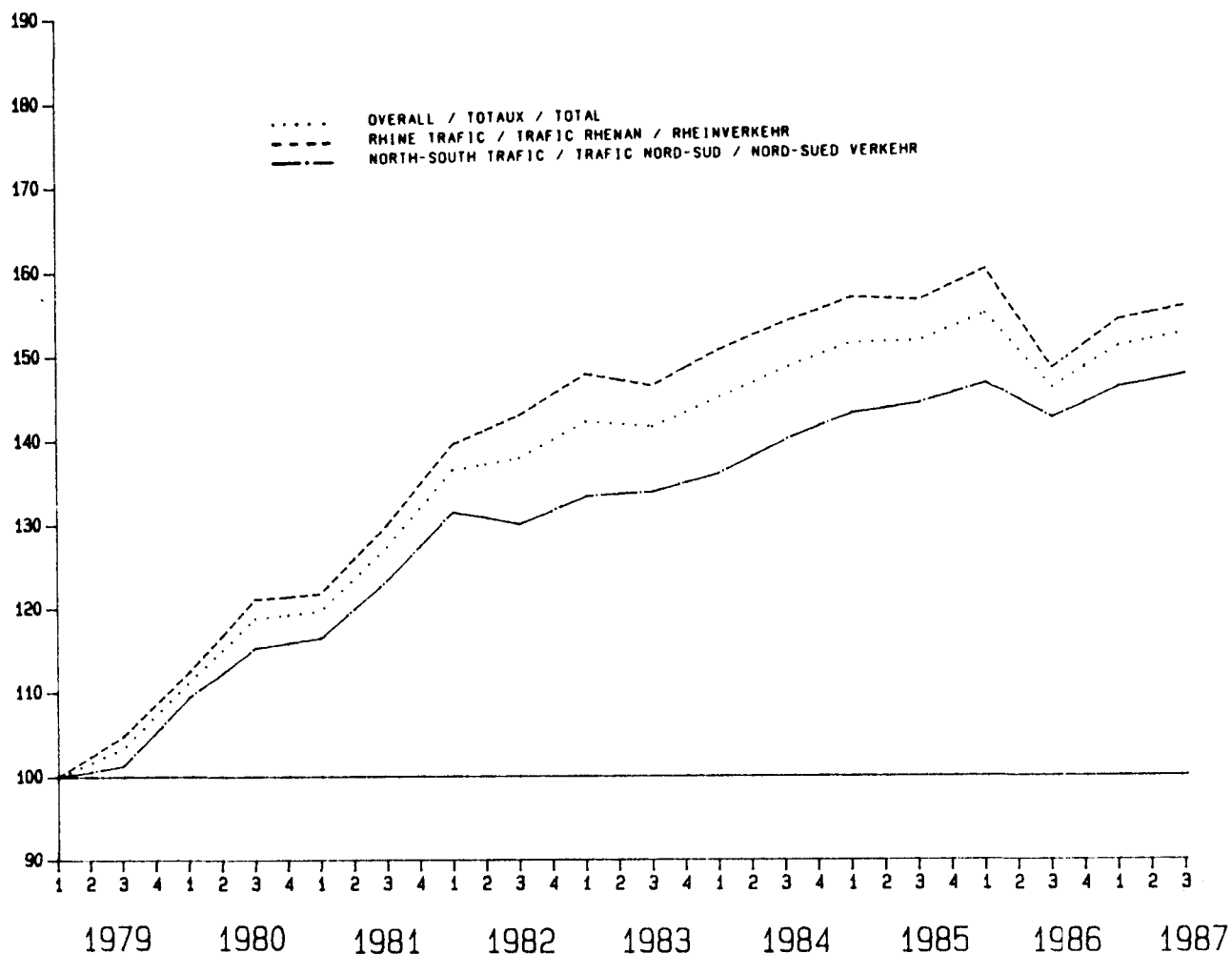
Coûts (Rhin+N.S.)
Coûts Rhin
Coûts Nord-Sud

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

Figure 3.7

Grahique 3.7

Schaubild 3.7



3.4.2 Cost developments
by ELEMENTS in ECU
(1.1.79=100)

Evolution des coûts
par ELEMENTS en ECU
(1.1.79=100)

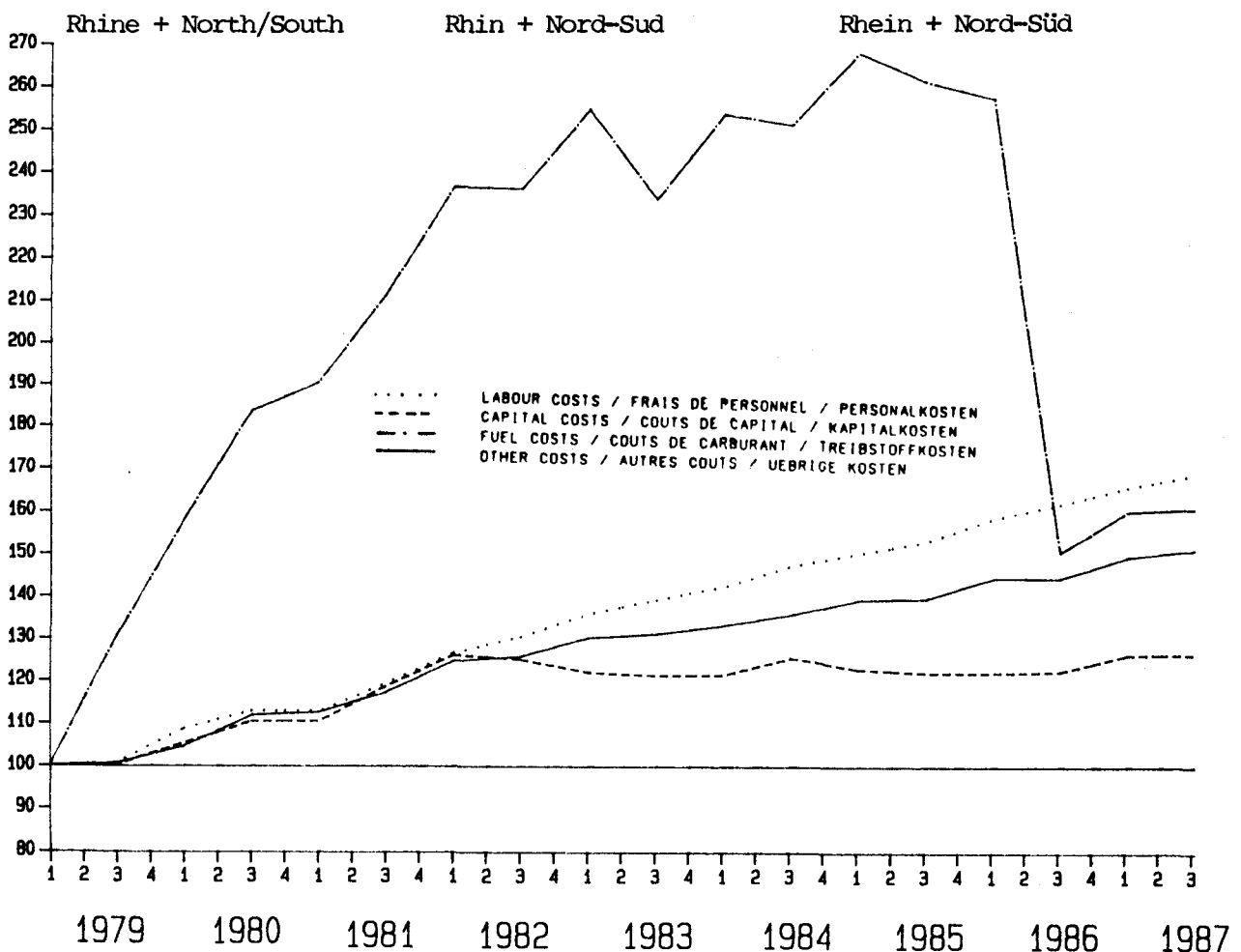
Entwicklung der einzelnen
Kostenfaktoren in ECU
(1.1.1979=100)

Tab. 3.12	Rhin(e) + N-S		Rhein		N-S	
	1.1.87	1.7.87	1.1.87	1.7.87	1.1.87	1.7.87
Wages/salaires/ Lohnkosten	166	169	169	173	161	163
Capital/Kapital- kosten	126	126	132	131	118	119
Fuel/Kraftstoff- kosten	160	161	167	166	150	153
Others/autres/ übrige Kosten	150	151	153	155	144	146
Total/zusammen	151	153	154	156	146	148

Figure 3.8

Graphique 3.8

Schaubild 3.8



3.4.3 Cost developments Evolution des coûts par Kostenentwicklung nach der
by SHIPTYPE in ECU TYPE DE BATEAU en ECU Tragfähigkeit in ECU
(1.1.1979=100) (1.1.1979=100) (1.1.1979=100)

Tab. 3.13	350 t.		600 t.		1200 t.		pusher units pousseurs Schubschiffe	
	1.1.87	1.7.87	1.1.87	1.7.87	1.1.87	1.7.87	1.1.87	1.7.87
Wages/salaires/ Lohnkosten	167	169	152	154	166	169	166	170
Capital/Kapital- kosten	114	115	121	122	128	128	147	146
Fuel/Kraftstoff- kosten	159	161	140	143	161	161	165	163
Others/autres/ sonstige	144	146	144	146	150	152	159	161
Total/zusammen	151	152	143	145	150	152	160	160

3.4.4 Cost developments
by flag
(1.1.1979=100)

Evolution des coûts
par nationalité
(1.1.1979=100)

Kostenentwicklung
nach der Flagge
(1.1.1979=100)

National currency

Monnaie nationale

Landeswährung

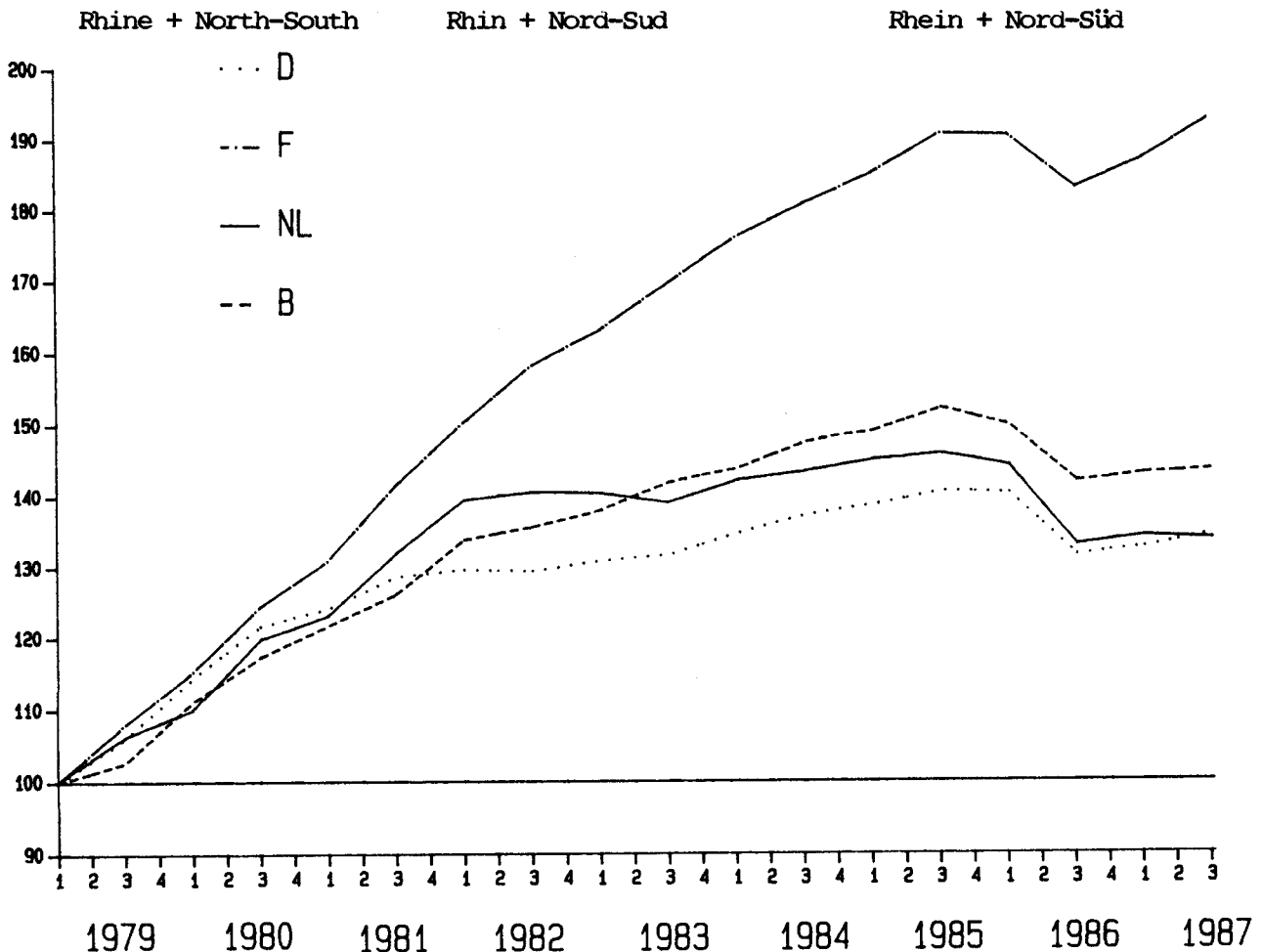
Tab. 3.14	B (FB)		D (DM)		F (FF)		NL (HFL)	
	1.1.87	1.7.87	1.1.87	1.7.87	1.1.87	1.7.87	1.1.87	1.7.87
Rh. + N-S	143	143	133	134	187	193	134	134
Rhin(e)	138	139	133	134	174	180	135	134
N-S	144	145	-	-	195	202	133	133

- . The big differences in cost developments by flag are mainly due to the differences in inflation rates.
- . Les différences entre les évolutions de coût traduisent les divergences des taux d'inflation entre les Etats membres.
- . Die unterschiedliche Kostenentwicklung spiegelt die unterschiedlich hohen Inflationsraten der Mitgliedstaaten wider.

Figure 3.9

Graphique 3.9

Schaubild 3.9



3.5 Profitability

Rentabilité

Rentabilität

Cost/price developments
(in ECU)

Comparaison Coûts/prix
(en ECU)

Entwicklung der Kosten
und Preise (in ECU)

3.5.1 Figure 3.10

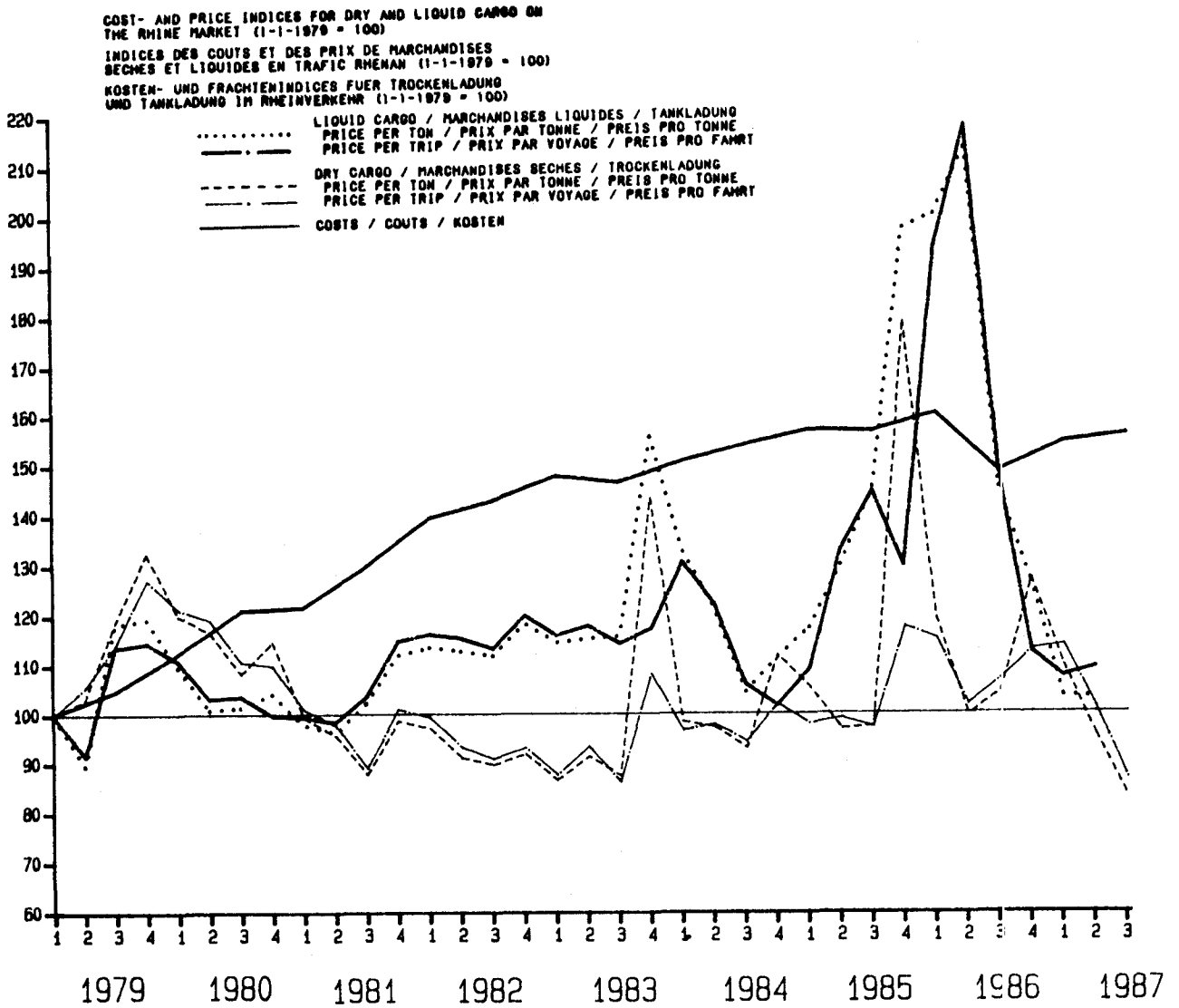
Graphique 3.10

Schaubild 3.10

Rhine market
(1.1.1979=100)

Trafic rhénan
(1.1.1979=100)

Rheinverkehr
(1.1.1979=100)



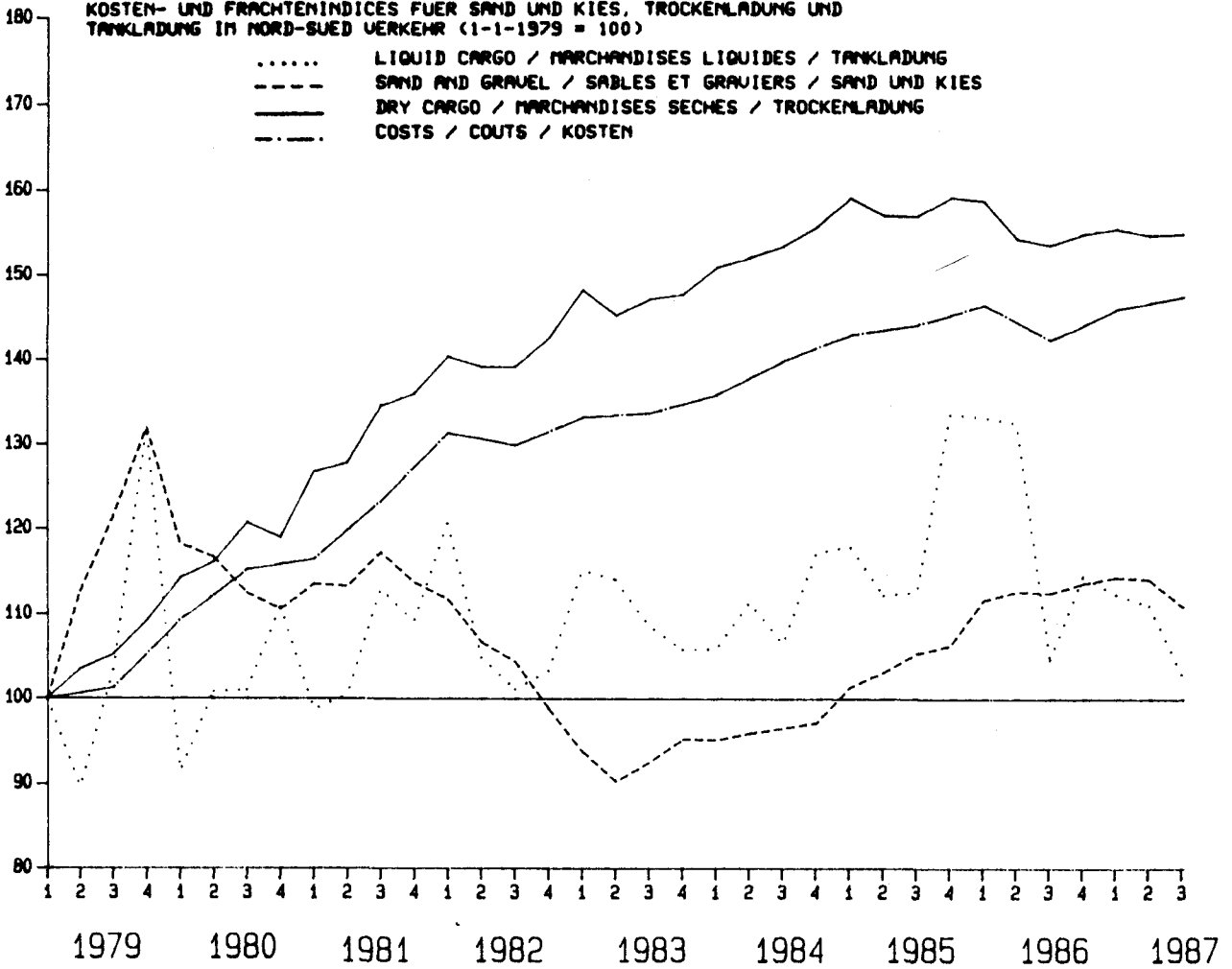
North-South Market
(1.1.1979=100)

Trafic Nord-Sud
(1.1.1979=100)

Nord-Süd-Verkehr
(1.1.1979=100)

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

..... LIQUID CARGO / MARCHANDISES LIQUIDES / TANGLADUNG
 - - - - SAND AND GRAVEL / SABLES ET GRAVIERS / SAND UND KIES
 _____ DRY CARGO / MARCHANDISES SECHES / TROCKENLADUNG
 - COSTS / COÛTS / KOSTEN





International Intra-EUR 12 RAIL activity

- Table 4.1 :
- . tonnages moved - Q2 87 - in thousand tonnes= 15 257
 - . evolution Q2 87/Q2 86 - in % = - 2.6%
 - . for the sake of conformity with the road matrix (table 2.1.), Belgium and Luxembourg have been combined which allows the comparison between modes for the calculation of the modal splits (Chapter 1). Tonnages moved between B and L are excluded.
 - . N = not available.

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

- Tableau 4.1 :
- . tonnages transportés - Q2 87 - en milliers de tonnes= 15 257
 - . évolution Q2 87/Q2/86 - en % = - 2.6%
 - . par souci de conformité avec la matrice du transport par route (tableau 2.1.), la Belgique et le Luxembourg sont combinés afin de permettre la comparaison entre les modes pour le calcul des parts modales (Chapitre 1). Ceci exclut les tonnages transportés entre B et L.
 - . N = non disponible

Beschäftigung im Grenzüberschreitenden Güterverkehr - EUR-12

- Tabelle 4.1 :
- . beförderte Gütermenge in Q2 87 - (in 1000) t.= 15 257
 - . Entwicklung Q2 87/Q2 86 (%) = - 2.6%
 - . 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 %		1110 -15	1526 +6	326 -31	1240 +6	22 +9		179 -28	17 -8	109 -18	2 +51	4531 -5.7
F	'000 ton %	885 +5		1568 -1	90 +40	959 -24	60 -5		27 -32	4 +15	65 +102	15 +95	3673 -6.0
I	'000 ton	682 +1	364 -22		118 -20	278 +21	95 +8		37 +21	4 -40	17 +46	7 +35	1602 -1.8
NL	'000 ton %	987 +1	323 -5	143 +1		296 +33	6 N		2 -53	1 -12	0 +10	0 0	1758 +3.2
B/L	'000 ton %	799 -5	1208 +4	455 +21	656 +3		0 -93		21 +14	16 +89	16 +30	0 -30	3171 +3.5
UK	'000 ton %	35 -4	16 +18	57 +16	0 N	3 -72			0 0	0 0	5 N	5 -28	121 +3.4
IRL	'000 ton %												
DK	'000 ton	91 -12	7 -46	37 +42	4 +78	5 0	0 -100			0 -24	0 -90	0 -100	144 -4.6
GR	'000 ton %	5 -75	1 +289	1 +308	2 N	3 -37	0 N		0 -100		0 0	0 0	12 -47.8
E	'000 ton %	37 -34	29 -20	7 -14	2 N	8 -61	16 N		1 +21	0 -88		64 +20	164 -8.9
P	'000 ton %	2 -24	5 -15	0 -89	0 0	0 -100	0 0		0 N	0 0	74 +73		81 +55.8
EUR 12	'000 ton %	3523 -1.1	3063 -8.4	3794 +4.5	1198 -7.8	2792 -4.6	199 +8.7		267 -21.5	42 +7.7	286 +20.7	93 +25.7	15257 -2.6

Table 4.2

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

Tableau 4. 2

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

Tabelle 4.2

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

	Inward traffic evolution Evolution du trafic entrant Entwicklung des eingehenden Verkehrs % (Q1+Q2) $\frac{87}{86}$	Outward traffic evolution Evolution du trafic sortant Entwicklung des ausgehenden Verkehrs % (Q1+Q2) $\frac{87}{86}$	In+Outward traffic Evolution du trafic total Entwicklung des ein- und ausgehenden Verkehrs % (Q1+Q2) $\frac{87}{86}$
D	- 7	- 8	- 8
F	- 13	- 14	- 13
I	- 2	- 7	- 4
NL	- 16	- 4	- 9
B+L	- 11	- 5	- 8
UK	+ 8	+ 20	+ 12
IRL	-	-	-
DK	- 20	+ 8	- 11
GR	+ 24	- 13	+ 12
E	+ 35	- 11	+ 11
P	+ 47	+ 61	+ 53
EUR-12	- 7.9	- 7.9	- 7.9

Table 4.3

EUR-12 National
rail traffics

Tableau 4.3

Activité EUR-12
trafics nationaux

Tabelle 4.3

Innerstaatliche Eisenbahn-
verkehre EUR-12

1987	Q1	Q2	Q3	Q4	Total/Insgesamt	
D	52 902 - 7	53 810 - 6	53 963 - 1			'000 TON %
F	24 400 - 6	26 007 - 9	23 302 - 5			'000 TON %
I	4 581 + 6	4 844 + 9				'000 TON %
NL						'000 TON %
B	7 169 - 12	8 116 + 21	7 183 - 1			'000 TON %
L	451 - 2	752 + 4	680 + 19			'000 TON %
UK						'000 TON %
IRL	699 - 7					'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)

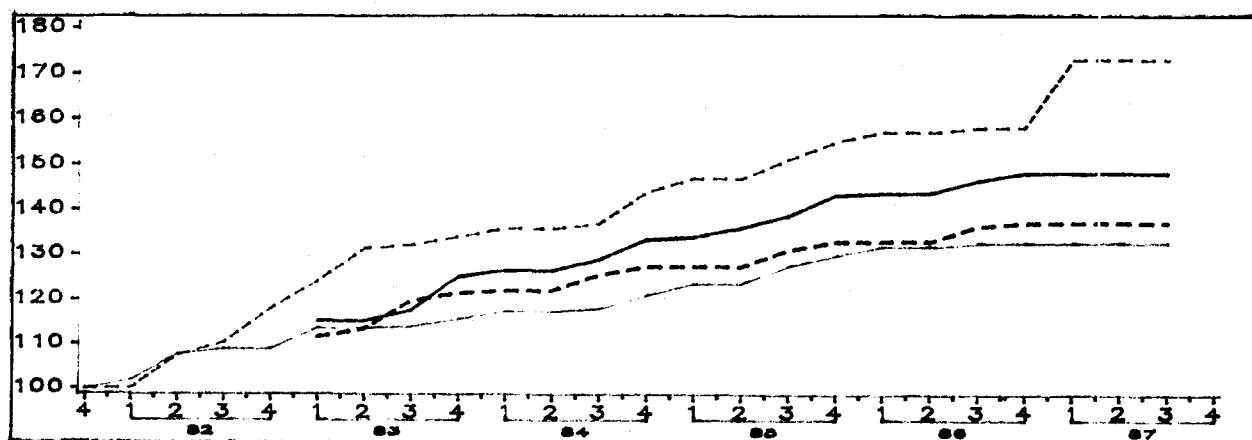
Tarifentwicklung nach
Verkehrsbeziehungen
(Wagenladungen)

A) SNCF's elaboration

Calculs de la SNCF

Aufstellung der SNCF

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	30.6.87	30.9.86	31.12.86	31.3.87	30.6.87	30.9.87
F-B ———	100.0	143.79	146.50	148.28	148.28	148.28	148.28
F-NL - - - -	100.0	133.13	136.58	137.31	137.31	137.31	137.31
F-D ———	100.0	131.99	132.81	132.81	132.81	132.81	132.81
F-I - - - -	100.0	157.24	158.21	158.21	173.13	173.13	173.13

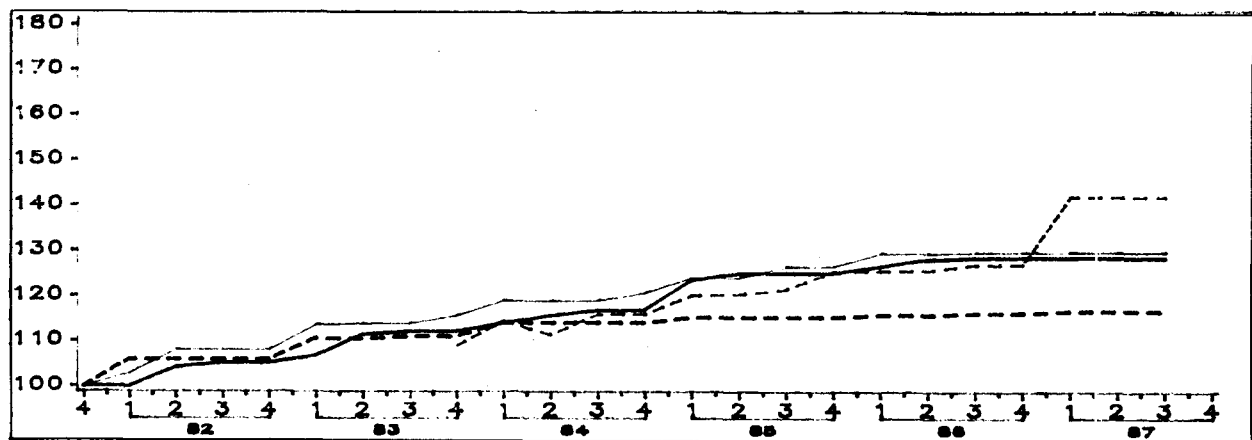


B) DB's Elaboration

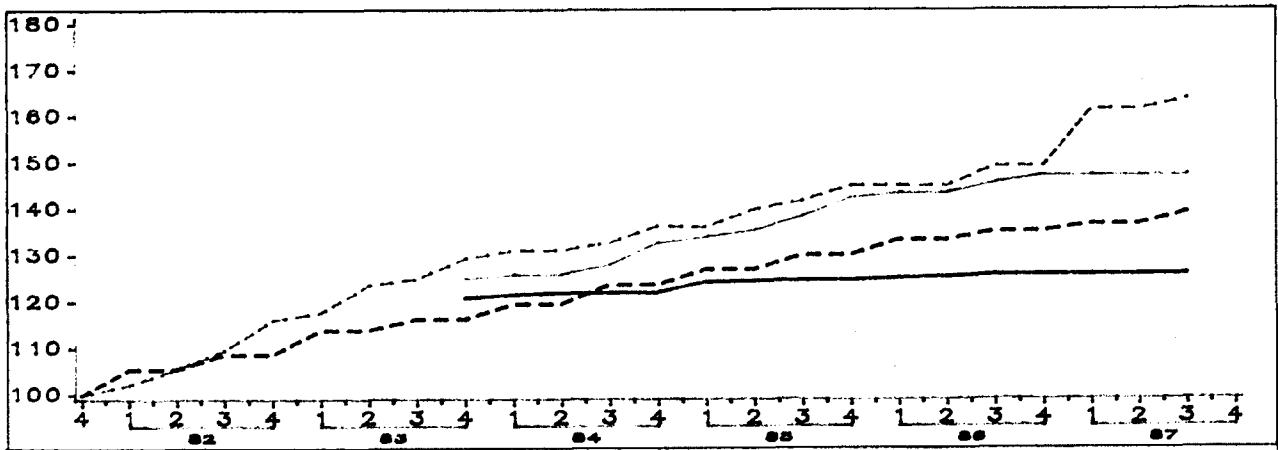
Calculs de la DB

Aufstellung der DB

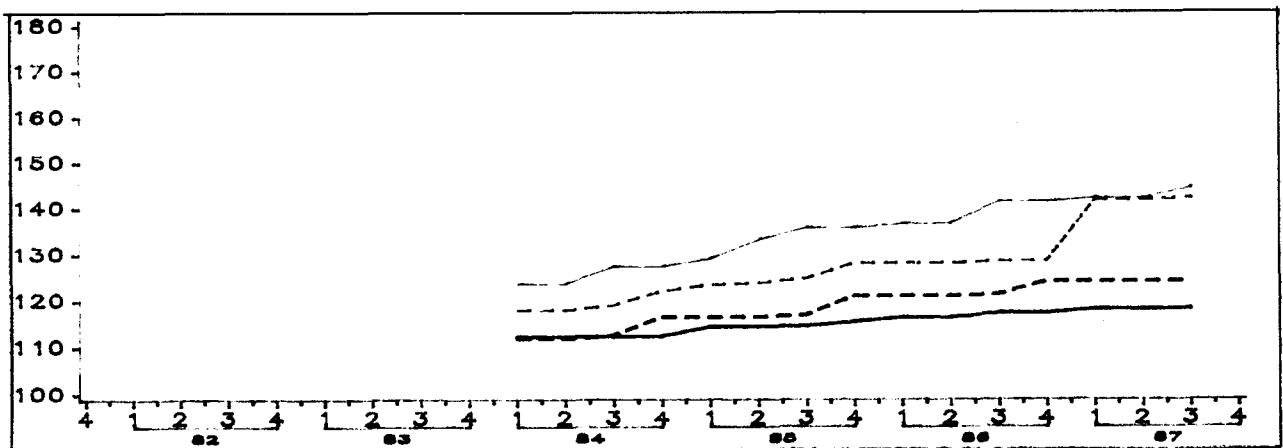
Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	30.6.86	30.9.86	31.12.86	31.3.87	30.6.87	30.9.87
D-F ———	100.0	129.39	129.61	129.61	129.61	129.61	129.61
D-B ———	100.0	128.09	128.45	128.45	128.45	128.45	128.45
D-NL - - - -	100.0	115.89	116.27	116.27	116.74	116.74	116.74
D-I - - - -	100.0	125.57	126.85	126.85	141.76	141.76	141.76



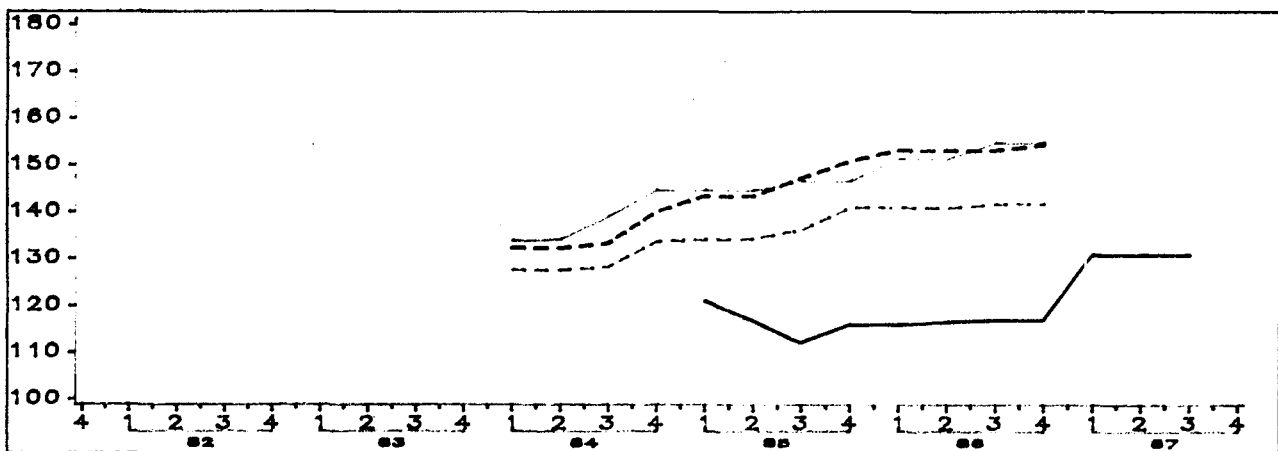
Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	30.6.86	30.9.86	31.12.86	31.3.87	30.6.87	30.9.87
B-F ———	100.0	143.27	145.43	147.00	147.00	147.00	147.00
B-NL - - - -	100.0	133.14	134.93	134.93	136.39	136.39	138.89
B-D ———	100.0	125.22	125.69	125.69	125.69	125.69	125.69
B-I - - - -	100.0	144.84	148.98	148.98	161.19	161.19	163.31



Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	30.6.86	30.9.86	31.12.86	31.3.87	30.6.87	30.9.87
NL-B ———	100.0	136.81	141.58	141.58	142.31	142.31	144.44
NL-D ———	100.0	116.56	117.48	117.48	118.33	118.33	118.36
NL-F - - - -	100.0	121.21	121.52	124.27	124.27	124.27	124.32
NL-I - - - -	100.0	128.22	128.64	128.64	141.84	141.84	142.23



Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	30.6.86	30.9.86	31.12.86	31.3.87	30.6.87	30.9.87
I - F -----	100.0	153.39	153.39	154.59			
I - NL -----	100.0	141.07	141.88	141.88			
I - B -----	100.0	151.52	155.00	155.00			
I - D -----	100.0	116.75	117.14	117.14	130.95	130.95	130.95



SECTION - CHAPITRE - TEIL 5

COMBINED TRANSPORT - TRANSPORT COMBINE - KOMBINIERTER VERKEHR

5.1 Container traffic Trafic conteneurisé Containerverkehr

5.1.1. Q3 87

Q3 87

Q3 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 Q3 87 Ladeeinheiten TEU (1000)	119.5	88.3	11.7	219.5
Evolution % $\frac{Q3\ 87}{Q3\ 86}$ Entwicklung	- 0.7	+ 9.8	-18.8	+ 1.9
Evolution % $\frac{Q3\ 87}{Q2\ 87}$ Entwicklung	- 8.2	- 6.0	- 9.3	- 7.4

5.2 Piggy-back - Ferroutage - Huckepack Q2 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 siégant dans la CEE
Grenzüberschreitender Verkehr der Huckepack-Verkehrsgesellschaften in der EWG

Country of despatch Pays d'expédition Versandland	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten Q2 87	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q2\ 87}{Q2\ 86}$	$\frac{Q2\ 87}{Q1\ 87}$
D Kombiverkehr	25 978	+ 5	+ 8
F Novatrans	4 066	- 18	- 2
I Cemat Hupac It Novatrans It	21 303	+ 10	+ 9
NL Trailstar	1 455	- 6	- 18
B/GB TRW	4 349	+ 8	+ 3
DK Kombi Dan	547	+101	+ 1
E Transnova	3 159	- 33	+ 12
Total - zusammen	60 857	+ 2	+ 6

Tab. 5.3 Important Intra-EUR 12 relations (over 1000 units in Q2 87)
 Relations intra-EUR 12 importantes (plus de 1000 unités au Q2 87)
 Wichtige Verkehrsverbindungen innerhalb EUR-12 (mehr als 1000 Lade-
 einheiten im Q2 87)

Relation Verbindung	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q2\ 87}{Q2\ 86}$	$\frac{Q2\ 87}{Q1\ 87}$
D → I	12 022	+ 12	+ 11
I → D	12 957	+ 14	+ 8
B → I	3 431	+ 12	+ 0
I → B	3 000	+ 10	- 6
F → I	2 831	- 25	+ 1
I → F	3 395	- 12	+ 21
E → D	2 918	- 34	+ 13
D → E	2 117	- 42	- 1
I → NL	1 138	0	+ 10
NL → I	1 081	- 4	- 18

SOURCES - QUELLEN

(a) Road Opinion Survey - Enquête de Conjoncture Route - Konjunkturerhebung Straßenverkehr

B Institut du Transport routier
DK Danmarks Statistik
D IFO (Institut für Wirtschaftsforschung)
F Centre de Productivité des Transports
GR Ethniki Statistiki Ypiresia (National Statistical Office)
IRL University College, Dublin
I Centro Studi sui Sistemi di Trasporto
L Service central de la Statistique et des Etudes économiques
NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer
UK Department of Transport
E Ministerio de Transportes, T. y C. (Subdirección Gen. de Estudios)

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

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

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

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

(d) Inland Waterway Opinion Survey - Enquête de Conjoncture Voies Navigables Intérieures - Konjunkturerhebung Binnenschiffahrt

Rhine Central Rhine Commission
North-South B Institut pour le Transport par Batellerie
NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer
F Office national de la Navigation.

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

IVR Internationale Vereniging het Rynschepenregister.

(f) I.W. Cost Survey - Indices de coûts V.N. - Kostenerhebung Binnenschifffahrt

NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer
in collaboration with :
F Office national de la navigation
B Institut pour le transport par Batellerie
D Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt

(g) Rail Tariff Indices - Indices des tarifs du Rail - Tarifindizes für den Eisenbahnverkehr

D DB (Deutsche Bundesbahn)
F SNCF (Société nationale des chemins de fer français)
I FS (Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato)
NL NS (Nederlandse Spoorwegen)
B NMBS/SNCB (Société Nationale des Chemins de fer belges)

(h) Combined Transport - Transports Combinés - Kombiniertes Verkehr

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

(i) Road Tonnages - Tonnage de la Route - Straßengüterverkehr

D KBA-BAG Kraftfahrt-Bundesamt und der Bundesanstalt für den
Güterfernverkehr
F Ministère des Transports - Service des Transports routiers R-2
I Ministero dei Trasporti - ISTAT
NL CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek
B/L INS - Institut national de Statistiques
UK GSS - Department of Transport
IRL University College, Dublin
DK Danmarks Statistik
GR Ethniki Statistiki Ypiresia
E Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones
P Ministerio dos Transportes e Comunicações

(j) I.W. Tonnages - Tonnages des Voies Navigables - Binnenschifffahrtgüterverkehr

ONI Office national de Navigation
CCR Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
SOEC/OSCE/SAEG (Luxembourg) - Directive/Richtlinie 80/1119

(k) Rail Tonnages - Tonnages Rail - Eisenbahngüterverkehr

SOEC/OSCE/SAEG (Luxembourg) - Directive/Richtlinie 80/1177

SPECIAL THANKS TO THE SOEC
(Statistical Office of the European Community)
REMERCIEMENT TOUT PARTICULIER A L'OSCE
(Office Statistique des Communautés Européennes)
BESONDERER DANK GILT DEM SAEG
(Statistisches Amt der Europäischen Gemeinschaften)

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

BELGIQUE / BELGIË

Moniteur belge / Belgisch Staatsblad
Rue de Louvain 40-42 / Leuvensestraat 40-42
1000 Bruxelles / 1000 Brussel
Tél. 512 00 26
CCP / Postrekening 000-2005502-27

Sous-dépôts / Agentschappen:

**Librairie européenne /
Europese Boekhandel**

Rue de la Loi 244 / Wetstraat 244
1040 Bruxelles / 1040 Brussel

CREDOC

Rue de la Montagne 34 / Bergstraat 34
Bte 11 / Bus 11
1000 Bruxelles / 1000 Brussel

DANMARK

Schultz EF-publikationer

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

BR DEUTSCHLAND

Bundesanzeiger Verlag

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

GREECE

G.C. Eleftheroudakis SA

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

Sub-agent for Northern Greece:

Molho's Bookstore

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

ESPAÑA

Boletín Oficial del Estado

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

Mundi-Prensa Libros, S.A.

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

FRANCE

Journal officiel
**Service des publications
des Communautés européennes**
26, rue Desaix
75727 Paris Cedex 15
Tél. (1) 45 78 61 39

IRELAND

Government Publications Sales Office

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

or by post

**Government Stationery Office
Publications Section**

6th floor
Bishop Street
Dublin 8
Tel. 78 16 66

ITALIA

Licosa Spa

Via Lamarmora, 45
Casella postale 552
50 121 Firenze
Tel. 57 97 51
Telex 570466 LICOSA I
CCP 343 509

Subagenti:

Libreria scientifica Lucio de Biasio - AEIOU

Via Meravigli, 16
20 123 Milano
Tel. 80 76 79

Libreria Tassi

Via A. Farnese, 28
00 192 Roma
Tel. 31 05 90

Libreria giuridica

Via 12 Ottobre, 172/R
16 121 Genova
Tel. 59 56 93

**GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
et autres pays / and other countries**

**Office des publications officielles
des Communautés européennes**

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

Abonnements / Subscriptions

Messageries Paul Kraus

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

NEDERLAND

Staatsdrukkerij- en uitgeverijbedrijf

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

PORTUGAL

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

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

Distribuidora Livros Bertrand Lda.

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

UNITED KINGDOM

HM Stationery Office

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

Sub-agent:

Alan Armstrong & Associates Ltd

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

UNITED STATES OF AMERICA

**European Community Information
Service**

2100 M Street, NW
Suite 707
Washington, DC 20037
Tel. (202) 862 9500

CANADA

Renouf Publishing Co., Ltd

61 Sparks Street
Ottawa
Ontario K1P 5R1
Tel. Toll Free 1 (800) 267 4164
Ottawa Region (613) 238 8985-6
Telex 053-4936

JAPAN

Kinokuniya Company Ltd

17-7 Shinjuku 3-Chome
Shiniuku-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