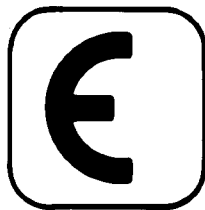


EUROPA TRANSPORT



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

MARKTENTWICKLUNG MARKET DEVELOPMENTS EVOLUTIONS DU MARCHÉ



16

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 Mai 1985 abgeschlossen
Manuscript finished in May 1985
Manuscrit terminé en mai 1985

Luxemburg : Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften,
1985

Luxembourg : Office for Official Publications of the European Communities, 1985

Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes,
1985

ISSN 0257-0491

Kat. Nr, Cat. No., Cat. N° : CB-BC-85-016-3A-C

Der vollständige oder auszugsweise Nachdruck von Beiträgen dieser Veröffentlichung
ist kostenlos und mit Quellenangabe gestattet.

Reproduction authorized, in whole or in part, provided the source is acknowledged.

Les articles et textes paraissant dans cette publication peuvent être reproduits
librement, en entier ou en partie, avec citation de leur origine.

Printed in Belgium

PRESENTATION OF THE REPORT

The Europa Transport publications present a substantial part of the statistical information on the international intra-Community transport of goods collected under the "Market Observation System".

In the interest of speeding up dissemination and improving the presentation of the "Market Developments" reports, a number of changes have been made to the lay-out.

Instead of having, as in the past, comments on the specific statistical results, a general assessment has been included in the first part of the report, outlining the main trends in the period under review.

The results themselves are mainly in tabular and graphic form and the report is presented tri-lingually. This approach should ensure that the report will be useful to an overwhelming majority of Community readers.

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

It would be helpful to have any comments or suggestions from our readers on the new presentation.

PRESENTATION DU RAPPORT

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

Afin d'améliorer la distribution de l'information contenue dans les rapports trimestriels "Evolutions du Marché", il a été procédé à un certain nombre de changements dans leur présentation (les commentaires de nos lecteurs quant à ces changements seront les bienvenus).

Les rapports seront 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 comportera un résumé qui soulignera les faits saillants des évolutions du transport international pendant la période considérée. Les détails des résultats statistiques seront présentés sous forme de tableaux synthétiques et graphiques.

La série Europa Transport sera complétée comme avant par:

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

AUFMACHUNG DES BERICHTS

In der Reihe Europa Transport wird ein wesentlicher Teil der mit dem Marktbeobachtungssystem erfaßten statistischen Daten über den grenzüberschreitenden Güterverkehr innerhalb der Gemeinschaft veröffentlicht.

Die Aufmachung der Marktentwicklungsberichte wurde in verschiedener Hinsicht verbessert, damit die Berichte schneller erscheinen können.




Anstelle der bisherigen Kommentare zu statistischen Einzelergebnissen wird nunmehr in den ersten Teil eine allgemeine Beurteilung der wichtigsten Trends im Berichtszeitraum aufgenommen.

Die Ergebnisse selbst werden überwiegend in Form von Tabellen und Schaubildern dargestellt und in drei Sprachen erläutert. Diese Konzeption soll dafür sorgen, daß die überwiegende Mehrheit der EG-Leser den Bericht verwerten kann.

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

Äußerungen und Vorschläge unserer Leser zur neuen Aufmachung dieser Berichte würden uns freuen.

SUMMARY - RESUME - ZUSAMMENFASSUNG

	ITEM	RUBRIQUE	GEGENSTAND	EVOLUTION ENTWICKLUNG	REFERENCE VERWEIS	PAGE SEITE
3 MODES 3 ZWEIGE	Total tonnage	Tonnage total	Gesamttonnage	+ 5.3% Q4 84/Q4 83	tab. 1.1	13
	EUR-10 tonnage Modal share	Tonnage EUR-10 Part modale	EUR-10 Tonnage Marktanteil	+ 3.4% Q4 84/Q4 83	tab. 1.1	13
	EUR-10 matrix	Matrice EUR-10	EUR-10 Matrix	- 0.8% Q4 84/Q4 83	tab. 1.1	13
	COST indices	Indices COUTS	Kostenerhebung	1.1.85	tab. 2.1	17
	PRICE indices	Indices PRIX	Preiserhebung	Q4 84		26 32
	EUR-5 tonnage Modal share	Tonnage EUR-5 Part modale	EUR-5 Tonnage Marktanteil	+ 7.4% Q4 84/Q4 83	tab. 1.1	13
	Rhine traffic	Traffic Rhénan	Rheinverkehr	+ 0.9% Q4 84/Q4 83	tab. 1.1	13
	N/S traffic	Traffic N/S	N/S Verkehr	+ 9.8% Q1 85/Q1 84	tab. 3.1	39
	PRICE indices	Indices PRIX	Preiserhebung	+ 2.2% Q4 84/Q4 83		42
	COST indices	Indices COUTS	Kostenerhebung			41-47 51
	EUR-10 tonnage Modal share	Tonnage EUR-10 Part modale	EUR-10 Tonnage Marktanteil	+ 4.4% Q4 84/Q4 83	tab. 1.1	13
	EUR-10 matrix	Matrice EUR-10	EUR-10 Matrix	- 0.1% Q4 84/Q4 83	tab. 1.1	13
	Tariff indices	Indices tarifs	Tarifindizes	31.3.85	tab. 4.1	57 59
Combined Combiné Kombi- niert	Container traffic	Traffic conte- neur	Containerver- kehr	+ 9 % Q1 85/Q1 84	tab. 5.1	63
	Piggy-back traffic	Traffic rail/ route	Huckepackver- kehr	+ 18 % Q4 84/Q4 83	tab. 5.2	64

GENERAL ASSESSMENT

3 MODES

While total tonnage for all three modes in the fourth quarter 1984 (Q4 84) was up 5.3% on the same quarter of 1983, it was the smallest increase for 5 quarters.

However because of the exceptional strength of the market in the earlier part of 1984, growth of total tonnage for 1984 is provisionally estimated at 7%, the largest annual growth since 1979.

Road continued to lose market share due to the large increases for rail and inland waterways.

First opinions on 1985 are mildly optimistic.

ROAD

Road tonnage in Q4 84 was up 3.4% on the previous year, with traffic from D, F and UK showing above average increases. Traffic to DK and GR continued to show growth of more than 10%, as did traffic to Italy in Q4.

Results from the transport inquiry survey for Q1 85 shows some signs of optimism (increased recruitment of drivers) but also some weak features (lower utilisation and increased liquidity problems). Forecasts for Q2 85 indicate a weaker seasonal upturn, than usual.

The latest cost indices (1.1.85) show that fuel costs have increased by 5 to 10% except in B/L where costs have been stable. A substantial increase in DK wage costs was noted.

The latest price indices (Q4 85) show marginal changes for F and NL hauliers, I hauliers had weaker prices except with NL while prices for B and GR hauliers moved erratically.

INLAND WATERWAYS

Rhine Traffic

Tonnage monitored at the D/NL border showed a growth of 9.8% in Q4 84 compared to the previous year; a majority of Rhine transporters expect a further growth of activity in the first half of 1985.

Prices for both dry and liquid cargo rose by 10%, a normal seasonal trend, but costs rose by only 2%. No increase of prices in the first half of 1985 is foreseen.

North-South Traffic

The level of activity in Q4 84 was 2.2% higher than in Q4 83, but there was a considerable difference in the two borders concerned, NL/B (+ 6.7%) and F/B (- 8.3%).

No substantial changes in activity level are expected in the first half of 1985, indeed waiting times at the bourses during Q1 85 were at the same (high) level as in Q1 84.

Prices in the dry cargo regulated market kept in line with costs, both up 2% on the previous quarter while prices for liquid cargo were up 10% (compared both to Q3 84 and Q4 83). Prices for sand and gravel remained stable.

RAILWAYS

The quarterly tonnage carried by rail was the highest for several years leading to a growth of 13% for the year as a whole. However, a reduction in the seasonal variation meant that Q4 84 was only 4.4% higher than Q4 83.

Weak developments were however noted in Q4 84 for several important relations, D→F (- 6%), F→D (0%), I→D (- 7%) and I→F (- 2%).

Railway tariffs moved up slightly on many relations during the first quarter of 1985, but a decrease was noted for B→I.

COMBINED TRANSPORT

Containers by rail

The strong growth of port traffic in Q1 85 (up 12% on Q1 84) contrasted with the much weaker growth of continental traffic (up only 2%).

Piggy-back

Several companies (Kombiverkehr, Novatrans (I), and Trailstar) reported exceptional progress in Q4 84 leading to an overall increase of 18% on Q4 83.

SYNTHÈSE DU RAPPORT

3 Modes

Le tonnage international intra EUR-10 total a augmenté de 5.3% pendant le quatrième trimestre de 1984 (Q4 84) par rapport au même trimestre de l'année précédente (Q4 83). Cette augmentation est la plus faible enregistrée depuis 5 trimestres.

Cependant, grâce à un début d'année particulièrement favorable, le tonnage total pour l'ensemble de l'année 1984 a connu un accroissement estimé provisoirement à 7%, soit l'accroissement annuel global le plus important depuis 1979.

La Route a continué à perdre de sa part de marché suite aux meilleurs résultats enregistrés par le Rail et les Voies Navigables intérieures.

Les premiers échos pour l'année 1985 sont modérément optimistes.

ROUTE

Le tonnage international intra EUR-10 a augmenté de 3.4% pendant le quatrième trimestre 1984 par rapport à Q4 83; le trafic sortant de la RFA, de la France et du U.K. se sont situés au dessus de la moyenne. Les trafics vers le Danemark et la Grèce ont continué à croître à raison de plus de 10%, chiffre atteint également par le trafic vers l'Italie pendant le quatrième trimestre.

Les résultats de l'enquête de conjoncture indiquent, pour Q1 85, un certain optimisme (recrutement de conducteurs en hausse) mais également une détérioration de la trésorerie et de l'utilisation de la capacité - les prévisions pour Q2 85 signalent une amélioration saisonnière plus faible que d'habitude.

Les indices de coût au 1.1.85 indiquent des augmentations de l'ordre de 5 à 10% pour le prix du carburant à l'exception de l'UEBL où les coûts sont restés stables. Le coût des salaires a augmenté sensiblement au Danemark.

Les indices de prix pour le quatrième trimestre 1984 signalent peu de changements pour les transporteurs français et néerlandais. Par contre, on a enregistré une diminution des prix pratiqués par les transporteurs italiens (à l'exception du trafic avec les Pays-Bas). Des variations erratiques ont été enregistrées pour les prix pratiqués par les transporteurs belges et grecs.

VOIES NAVIGABLES INTERIEURES

Trafic rhénan

Le tonnage relevé à la frontière D/NL a augmenté de 9.8% pendant le quatrième trimestre de 1984 (Q4 84) par rapport à Q4 83. Une majorité de bateaux espèrent un nouvel accroissement du trafic rhénan pour le premier trimestre 1985.

Les prix pour le transport de matières liquides et sèches ont augmenté d'environ 10% (tendance saisonnière), alors que les coûts s'élevaient de 2% seulement. On ne s'attend pas à d'autres augmentations de prix durant le premier semestre 1985.

Trafic Nord-Sud

Le niveau du trafic s'est élevé de 2.2% par rapport à Q4 83 mais on pouvait noter des tendances divergentes entre les deux passages frontaliers, soit +6.7% à la frontière NL/B et -8.3% à la frontière F/B. Il semble que le niveau d'activité du premier semestre 1985 sera semblable à celui de l'année précédente; en effet, le nombre de jours d'attente aux bourses, pendant le premier trimestre 1985, est resté aussi élevé que l'année précédente.

Les prix pour le transport de matières sèches (marché réglementé) ont continué à évoluer parallèlement aux coûts (augmentation de 2% par rapport au trimestre précédent); les prix pour le transport de matières liquides ont augmenté (phénomène saisonnier) de 10% par rapport à Q4 83 et à Q3 84 alors que ceux pour le sable et le gravier sont restés stables.

RAIL

Le tonnage international intra EUR-10 transporté au cours du quatrième trimestre 1984 a été le plus élevé que l'on ait enregistré depuis longtemps, conduisant à un accroissement annuel de 13% pour 1984. Par rapport au quatrième trimestre 1983, l'accroissement du tonnage n'est que de 4.4%, ce qui traduit aussi une diminution des variations saisonnières au cours de 1984.

Le ralentissement de l'évolution de Q4 84 a été sensible sur plusieurs relations de transport importantes, telles D→F (- 6%), F→D (0%), I→D (- 7%) et I→F (- 2%).

Les tarifs quant à eux ont augmenté très modérément pendant le premier trimestre de 1985, alors qu'ils diminuaient sur la relation B→I.

TRANSPORT COMBINE

Trafic conteneurisé

L'accroissement important du trafic portuaire pendant le premier trimestre de 1985 (+12% par rapport à Q1 84) a contrasté avec l'augmentation très faible du trafic continental (seulement 2%).

Ferroutage

Plusieurs sociétés de ferroutage (Kombiverkehr, Novatrans Italie, Trailstar) ont enregistré une augmentation de trafic très sensible pendant le quatrième trimestre de 1984, conduisant à un accroissement global de 18% par rapport à Q4 83.

GESAMTBEURTEILUNG

3 VERKEHRSZWEIGE

Auch wenn das gesamte Verkehrsaufkommen aller drei Verkehrszweige im 4. Quartal 1984 (Q4 84) gegenüber dem entsprechenden Quartal 1983 um 5,3% zunahm, so war das doch die kleinste Steigerung der letzten fünf Quartale.

Wegen der Anfang des Jahres 1984 außergewöhnlichen Festigkeit des Marktes dürfte das gesamte Verkehrsaufkommen 1984 nun 7% gewachsen sein, was das größte jährliche Wachstum seit 1979 ist.

Der Straßenverkehr verlor wegen der starken Steigerung des Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrs weiterhin Marktanteile.

Die ersten Stellungnahmen zu 1985 lassen einen leichten Optimismus erkennen.

STRASSENVERKEHR

Das Beförderungsaufkommen des Straßenverkehrs im 4. Quartal 1984 übertraf das Vorjaheresergebnis um 3,4%, wobei der Verkehr von Deutschland, Frankreich und dem Vereinigten Königreich eine überdurchschnittliche Zunahme zeigte. Der Verkehr nach Dänemark und Griechenland stieg wie im 4. Quartal um mehr als 10%.

Die Ergebnisse der Konjunkturerhebung für das 1. Quartal 1985 weisen Anzeichen der Zuversicht (verstärkte Einstellung von Fahrern) aber auch der Schwäche (geringe Auslastung und Liquiditätsschwierigkeiten) auf. Die Prognosen für das 2. Quartal 1985 lassen einen jahreszeitlich bedingten Aufschwung erwarten der schwächer ist als sonst üblich.

Die neuesten Kostenindizes (1.1.1985) zeigen, daß die Kraftstoffkosten außer in Belgien und Luxemburg, wo sich die Kosten nicht verändert haben, um 5-10% gestiegen sind. In Dänemark trat eine erhebliche Lohnsteigerung ein.

Die neuesten Preisindizes (4. Quartal 1984) lassen für französische und niederländische Güterkraftverkehrsunternehmer geringfügige Änderungen erkennen, während italienische Unternehmer, vom Verkehr mit den Niederlanden abgesehen, schwächere Preise erzielten, und die Preise belgischer und griechischer Unternehmer eine uneinheitliche Entwicklung aufwiesen.

BINNENSCHIFFFAHRT

Rheinschiffahrt

Das an der deutsch-niederländischen Grenze beobachtete Verkehrsaufkommen zeigte im 4. Quartal 1984 gegenüber dem Vorjahr ein Wachstum um 9,3%; die in der Rheinschiffahrt tätigen Unternehmen erwarten in der ersten Jahreshälfte 1985 ein weiteres Wachstum.

Die Preise für Trocken- und Tankladung stiegen, einer normalen jahreszeitlichen Entwicklung folgend, um 10%, während die Kosten nur im 2% zunahm. Im ersten Halbjahr 1985 werden keine Preiserhöhungen erwartet.

Nord-Süd-Verkehr

Die Beschäftigung war im 4. Quartal 1984 um 2,2% höher als im 3. Quartal 1984, wobei an den beiden Grenzen - Niederlande/Belgien (+6,7%) und Frankreich/Belgien (-8,3%) allerdings erhebliche Unterschiede bestanden.

In der ersten Jahreshälfte 1985 werden keine wesentlichen Änderungen der Beschäftigungslage erwartet, da die Wartezeiten an den Frachtbörsen im ersten Quartal 1985 ebenso lang waren wie im ersten Quartal 1984.

Die Preise am reglementierter Trockenladungsmarkt stiegen gegenüber dem vorausgegangenen Quartal jeweils im 2%, während die Preise für Tankladungen gegenüber dem 3. Quartal 1984 und dem 4. Quartal 1983) um 10% stiegen. Die Preise für Sand und Kies blieben unverändert.

EISENBAHNVERKEHR

Das Verkehrsaufkommen der Eisenbahnen im 4. Quartal 1984 war das höchste seit mehreren Jahren und ergab für das gesamte Jahr ein Wachstum von 13%. Eine jahreszeitlich bedingte Abschwächung hatte jedoch zur Folge, daß das 4. Quartal 1984 nur um 4,4% über dem 4. Quartal 1983 lag.

Schwache Änderungen wurden im 4. Quartal 1984 jedoch in mehreren wichtigen Verkehrsbeziehungen beobachtet: Deutschland-Frankreich (-6%), Frankreich-Deutschland (0%), Italien-Deutschland (-7%) und Italien-Frankreich (-2%).

Die Eisenbahntarife gingen im 1. Quartal 1985 in vielen Verkehrsbeziehungen leicht nach oben, im Verkehr Belgien-Italien dagegen nach unten.

KOMBINIERTER VERKEHR

Containerverkehr der Eisenbahnen

Dem starken Wachstum des Hafenverkehrs im 1. Quartal 1985 (im 1. Quartal 1984 +12%) stand das viel schwächere Wachstum des Kontinentalverkehrs (nur +2% gegenüber).

Huckepackverkehr

Verschiedene Unternehmen (Kombiverkehr, Novatrans (I) und Trailstar) berichteten einen außergewöhnlichen Aufschwung im 4. Quartal 1984, der gegenüber dem 4. Quartal 1983 zu einem Gesamtzuwachs von 18% führte.

SECTION - CHAPITRE - TEIL 1

All 3 modes

3 modes confondus

Alle 3 Verkehrszweige

Table 1.1




International EUR-10 traffic activity in the fourth quarter of 1984

Tableau 1.1

Activité du transport international EUR-10, 4ème trimestre 1984

Tabelle 1.1

Beschäftigung im grenzüberschreitenden EUR-10-Verkehr im vierten Quartal 1984

Activity Activité Q4 84 Beschäftigung				Total Total Insgesamt
Tonnage moved Tonnage transporté Beförderungsleistung Mio ton.(1)	47.4	17.3	50.0	114.7
Tonnage evolution Evolution du tonnage Verkehrsentwicklung Q4 84/83 (2)	+ 3.4 %	+ 4.4 %	+ 7.4 %	+ 5.3 %
Modal split Répartition modale Verkehrsanteil nach Verkehrszweigen Q4 84	41.3 %	15.1 %	43.6 %	100.0%
Modal split evolution Evolution part modale Entwicklung der Verkehrsanteile Q4 84/83	- 0.8 %	- 0.1 %	+ 0.9 %	—

(1)

Total international intra EUR-10 traffic of goods in Mio tonnes excluding the relations B-L and L-B.

Il s'agit du tonnage total en Mio tonnes, du trafic international intracommunautaire de marchandises EUR-10, à l'exception des relations B-L et L-B.

Gesamter innergemeinschaftlicher EUR-10-Güterverkehr in Mio t ohne die Verkehrsbeziehungen B-L und L-B.

(2)

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

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

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

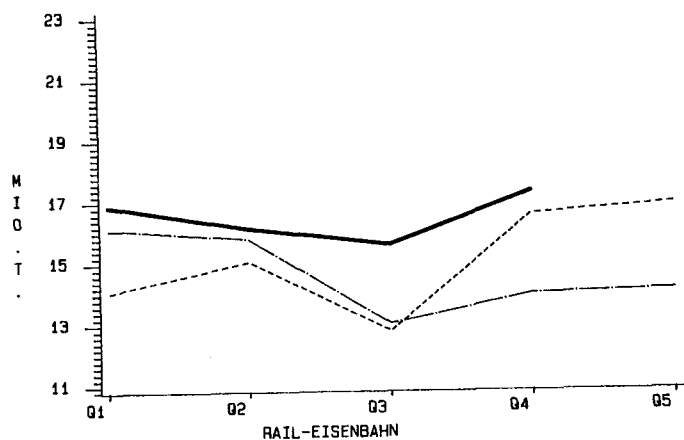
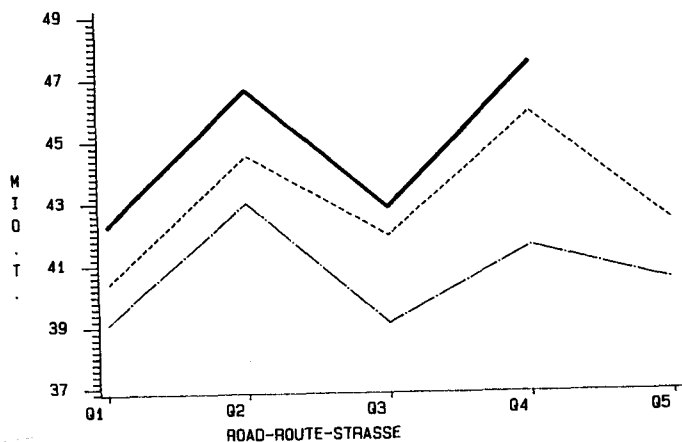
Graphic representation of the evolution of EUR-10 quarterly tonnages by mode of transport

Graph.1.1.

Représentation graphique de l'évolution des tonnages EUR-10 trimestriels par mode de transport.

Schaubild 1.1.

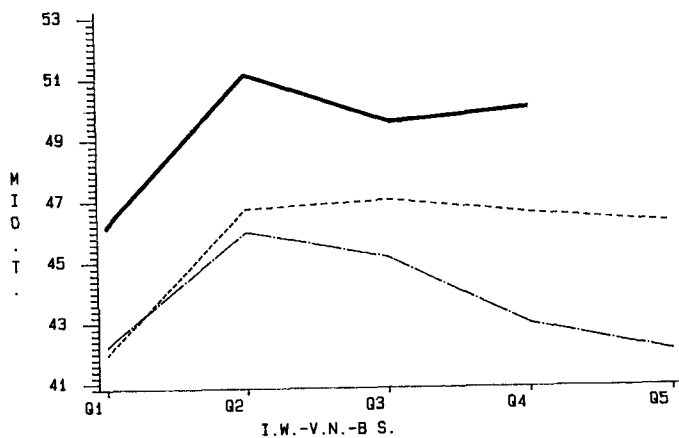
Graphische Darstellung der Entwicklung des vierteljährlichen EUR-10-Verkehrsaufkommens nach Verkehrszweigen.



1984 =

1983 =

1982 =



Q5 = Q1 of the following year

Q5 = Q1 de l'année suivante

Q5 = Q1 des darauffolgenden Jahres

Table 1.2

Traffic evolution by mode (in percentage)

Tableau 1.2

Evolution du trafic par mode (en pourcentage)

Tabelle 1.2

Verkehrsentwicklung nach Verkehrszweigen (%)




	$\frac{Q4\ 83}{Q4\ 82}$	$\frac{Q1\ 84}{Q1\ 83}$	$\frac{Q2\ 84}{Q2\ 83}$	$\frac{Q3\ 84}{Q3\ 83}$	$\frac{Q4\ 84}{Q4\ 83}$
	+10.4	+ 4.7	+ 4.7	+ 2.1	+ 3.4
	+18.7	+20.0	+ 7.2	+22.0	+ 4.4
	+ 8.4	+10.0	+ 9.4	+ 5.5	+ 7.4
All modes 3 modes Zusammen	+10.7	+ 9.3	+ 7.1	+ 6.2	+ 5.3

Figure 1.2

Graphic representation of growth rates by mode

Road ———
 Rail - - - - -
 I.W. · - · - ·

Graphique 1.2

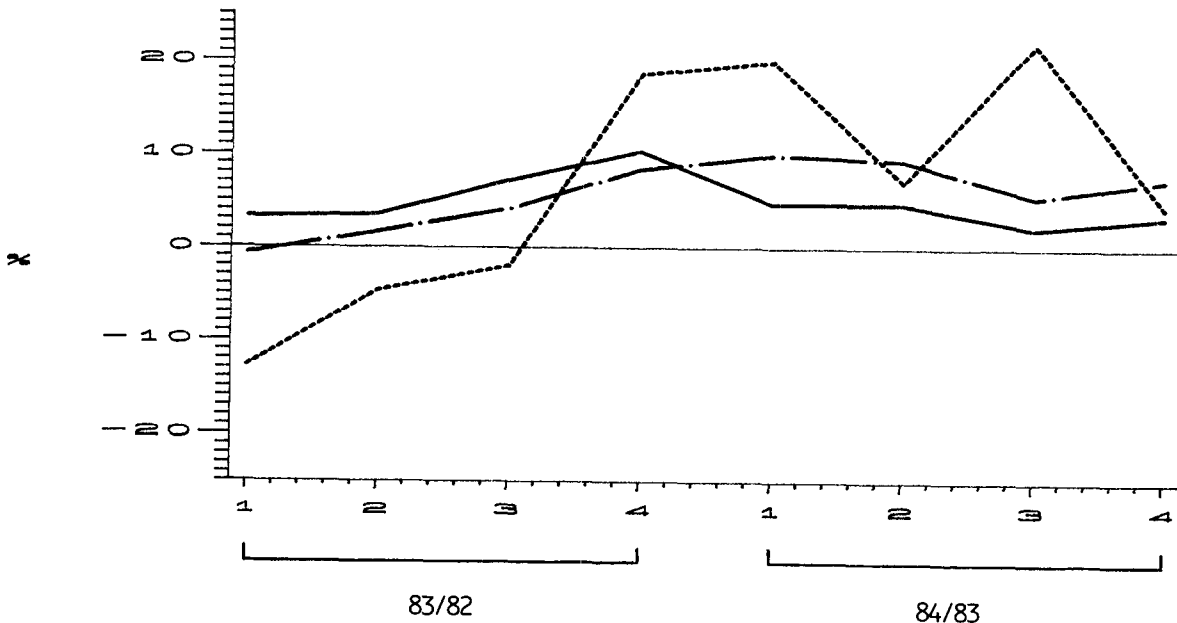
Représentation graphique des taux de croissance par mode

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

Schaubild 1.2

Graphische Darstellung der Wachstumsraten nach Verkehrszweigen

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



SECTION - CHAPITRE - TEIL 2



Table 2.1

EUR-10 tonnage evolution
(in %) Q4 84/Q4 83
by transport relation
(1)

Tableau 2.1

Evolution des tonnages
EUR-10 (en %) Q4 84/Q4 83
par relation de transport
(1)

Tabelle 2.1

Entwicklung des EUR-10-
Verkehrsaufkommens (%)
Q4 84/Q4 83 nach Verkehrs-
beziehungen (1)

To/vers/ nach From de/von	D	F	I	NL	B+L	UK	IRL	DK	GR	EUR 10
D	x	+ 3	0	+ 5	+ 9	+11	+23	+10	+11	+ 5.1
F	- 3	x	+13	+ 8	+ 7	+10	- 5	+ 1	+13	+ 5.0
I	- 7	+ 7	x	-14	+ 5	N.	N.	+13	+12	- 0.8
NL	- 1	+ 3	+39	x	+ 3	N.	N.	+16	+12	+ 2.9
B+L	+ 1	- 1	+27	+ 5	x	+ 2	+ 8	+ 6	+ 5	+ 2.4
UK	+10	+ 5	N.	N.	+ 8	x	N.	+16	- 8	+ 7.5
IRL	+14	-17	N.	N.	N.	N.	x	+73	0	- 4.8
DK	0	- 6	- 4	- 1	+11	- 4	+10	x	-42	- 1.0
GR	+ 7	-45	+13	+ 5	+ 7	+70	0	+ 6	x	- 2.6
EUR 10	-1.3	+1.3	+11.5	+4.9	+5.8	+7.2	+8.2	+10.3	+10.5	+3.4

N = not available

N = non disponible

N = keine Angaben

(1) Excludes B-L and L-B

(1) Exclut B-L et L-B

(1) Ohne B-L und L-B

Tab. 2.2 : Cumulative EUR-10 tonnage evolution in %, by direction 1984/1983
 First estimates
 Evolution cumulée, en %, du tonnage EUR-10 par direction 1984/1983
 Premières estimations
 Entwicklung des EUR-10-Verkehrsaufkommens (%) 1984/1983
 Erste Berechnungen

	Inward traffic evolution Evolution du trafic entrant Entwicklung des einge- henden Verkehrs (%) $\frac{1984}{1983}$	Outward traffic evolution Evolution du trafic sortant Entwicklung des ausge- henden Verkehrs (%) $\frac{1984}{1983}$	In+outward traffic Evolution du trafic total Entwicklung des ein- und ausgehenden Verkehrs (%) $\frac{1984}{1983}$
D	+ 0.9	+ 5.3	+ 3.0
F	+ 1.7	+ 5.0	+ 3.3
I	+ 8.6	- 2.3	+ 3.3
NL	+ 4.8	+ 4.3	+ 4.6
B+L	+ 5.0	+ 2.8	+ 3.8
UK	+ 13.5	+ 9.6	+ 12.0
IRL	+ 4.7	+ 15.3	+ 9.0
DK	+ 10.6	- 3.1	+ 2.5
GR	+ 12.5	+ 10.6	+ 11.5
EUR 10	+ 3.8	+ 3.8	+ 3.8

- 2.1 .Inquiry Survey
.Enquête de Conjoncture
.Konjunkturerhebung

2.1.0 Introductionary Note

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

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

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

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

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

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

2.1.0 Note d'introduction

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

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

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

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

2.1.0 Einleitung

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

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

Die Verkehrsunternehmen werden befragt, ob ihre Beschäftigung

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

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

Der folgende Bericht faßt die Ergebnisse auf EUR-10-Ebene zusammen.

Detailliertere Ergebnisse sind bei den im Anhang aufgeführten Instituten erhältlich.

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


EUR-10 	Aggregate balance of opinions (in %) Soldes globaux d'opinions (en %) Gesamter Meinungssaldo (%)			
	Q1 85/Q1 84	Q1 85/Q4 84	Q2 85/Q2 84	Q2 85/Q1 85
Actual activity Réalisation d'activité tatsächliche Beschäftigung ———	- 1	- 4		
Forecast of activity Prévision d'activité erwartete Beschäftigung - - - - -			+ 7	+ 9
Utilisation of rolling stock Utilisation du maté- riel roulant Auslastung der Fahr- zeuge ———	- 3	+ 5		

Figure 2.1

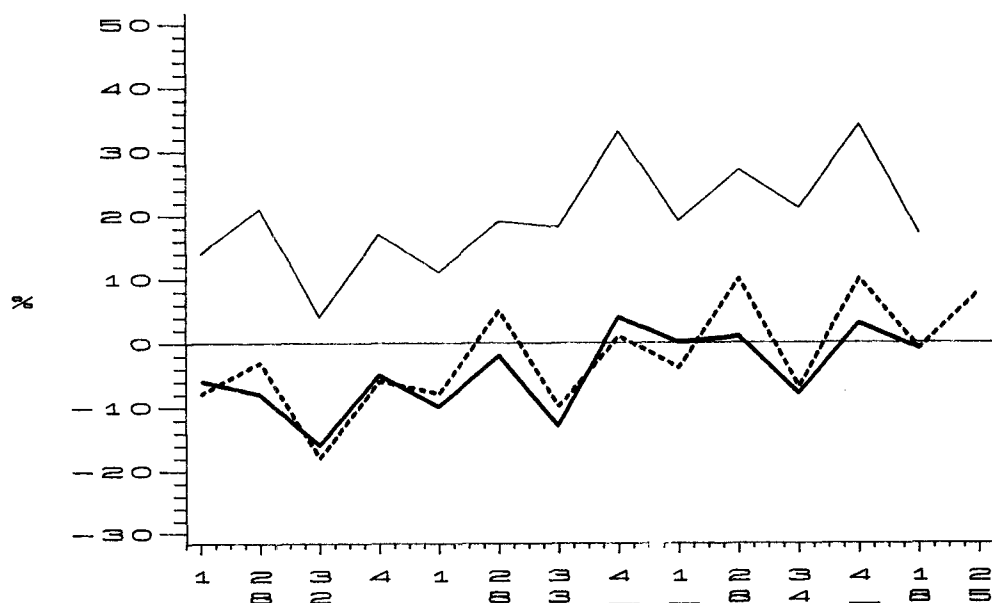
Graphique 2.1

Schaubild 2.1

Activity indicators

Indicateurs d'activité

Beschäftigungsindikatoren



TAB.2.3		ACTIVITY / ACTIVITE / BESCHAETIGUNG												Q1 / 1985			
		FORECAST / PREVISIONS / VORAUSSCHAETZUNG												Q2 / 1985			
		1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
DEUTSCHLAND	+	22	19	18	23	23	24	21	23	22	20	21	21	23	14		
	=	49	55	44	44	48	45	48	53	56	54	52	55	51	75		
	-	29	26	38	33	29	31	31	24	22	26	27	24	26	11		
	S	-7	-7	-20	-10	-6	-7	-10	-1		-6	-6	-3	-3	3		
FRANCE	+	18	15	14	15	14	15	11	17	18	18	17	17	17	16		
	=	47	49	50	43	43	49	47	51	53	55	51	57	54	61		
	-	35	36	36	42	43	36	42	32	29	27	32	26	29	23		
	S	-17	-21	-22	-27	-29	-21	-31	-15	-11	-9	-15	-9	-12	-7		
ITALIA	+	15	16	14	15	14	15	17	23	16	19	16	16	14	25		
	=	49	47	41	51	45	54	47	49	53	48	47	55	46	51		
	-	36	37	45	34	41	31	36	28	31	33	37	29	40	24		
	S	-21	-21	-31	-19	-27	-16	-19	-5	-15	-14	-21	-13	-26	1		
NEDERLAND	+	34	32	26	31	31	37	26	40	31	34	22	35	36	29		
	=	43	45	41	50	44	44	38	42	49	48	38	32	43	63		
	-	23	23	33	19	25	19	36	18	20	18	40	33	21	8		
	S	11	9	-7	12	6	18	-10	22	11	16	-18	2	15	21		
BELGIQUE-BELGIE	+	28	31	23	30	27	28	21	35	30	31	19	32	28	27		
	=	48	51	43	47	46	51	44	47	47	55	47	50	47	60		
	-	24	18	34	23	27	21	35	18	23	14	34	18	25	13		
	S	4	13	-11	7		7	-14	17	7	17	-15	14	3	14		
LUXEMBOURG	+	28	26	21	25	21	35	26	21	33	29	24	25	27	51		
	=	48	50	51	47	52	49	52	61	44	47	51	47	59	43		
	-	24	24	28	28	27	16	22	18	23	24	25	28	14	6		
	S	4	2	-7	-3	-6	19	4	3	10	5	-1	-3	13	45		
UNITED KINGDOM	+	28	25	21	24	23	24	20	26	21	24	20	29	25	27		
	=	59	56	63	64	61	63	63	66	66	65	72	64	64	70		
	-	13	19	16	12	16	13	17	8	13	11	8	7	11	3		
	S	15	6	5	12	7	11	3	18	8	13	12	22	14	24		
IRELAND	+	21	27	20	28	21	23	23	21	13	16	21	33	29	25		
	=	48	39	38	37	47	50	60	60	68	67	67	53	43	51		
	-	31	34	42	35	32	27	17	19	19	17	12	14	28	24		
	S	-10	-7	-22	-7	-11	-4	6	2	-6	-1	9	19	1	1		
DANMARK	+	25	26	17	27	26	19	19	29	21	24	22	26	16	20		
	=	65	64	61	62	66	65	64	64	62	65	65	68	77	71		
	-	10	10	22	11	8	16	17	7	17	11	13	6	7	9		
	S	15	16	-5	16	18	3	2	22	4	13	9	20	9	11		
HELLAS	+	16	14	17	28	19	32	24	29	27	23	22	23	26	20		
	=	45	31	34	36	39	39	43	43	45	49	48	54	53	48		
	-	39	55	49	36	42	29	33	28	28	28	30	23	21	32		
	S	-23	-41	-32	-8	-23	3	-9	1	-1	-5	-8		5	-12		
EUR-10	+	22	21	19	23	21	24	19	26	23	23	20	25	23	23		
	=	50	50	46	49	48	50	49	52	54	55	52	53	53	62		
	-	28	29	35	28	31	26	32	22	23	22	28	22	24	15		
	S	-6	-8	-16	-5	-10	-2	-13	4		1	-8	3	-1	8		

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

TAB.2.4		UTILISATION OF ROLLING STOCK UTILISATION DU MATERIEL ROULANT AUSNOETZUNG DER FAHRZEUGE												Q1 / 1985			
		1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
DEUTSCHLAND	+	33	28	20	19	27	31	27	33	34	35	29	36	34			
	=	49	51	51	54	51	51	51	50	50	48	51	47	51			
	-	18	21	29	27	22	18	22	17	16	17	20	17	15			
	S	15	7	-9	-8	5	13	5	16	18	18	9	19	19			
FRANCE	+	29	42	27	30	22	29	27	30	23	24	21	27	25			
	=	35	24	40	41	41	37	43	44	45	50	52	50	45			
	-	36	34	33	29	37	34	30	26	32	26	27	23	30			
	S	-7	8	-6	1	-15	-5	-3	4	-9	-2	-6	4	-5			
ITALIA	+	15	14	17	12	11	14	22	36	21	18	19	20	11			
	=	64	62	52	64	54	69	57	49	44	56	63	64	52			
	-	21	24	31	24	35	17	21	15	35	26	18	16	37			
	S	-6	-10	-14	-12	-24	-3	1	21	-14	-8	1	4	-26			
NEDERLAND	+	51	60	38	41	42	63	51	69	65	80	66	78	64			
	=	37	35	40	45	46	30	40	30	27	19	30	21	27			
	-	12	5	22	14	12	7	9	1	8	1	4	1	9			
	S	39	55	16	27	30	56	42	68	57	79	62	77	55			
BELGIQUE-BELGIE	+	41	56	39	45	48	57	54	57	60	59	48	59	55			
	=	43	34	42	41	40	33	37	36	33	34	43	36	36			
	-	16	10	19	14	12	10	9	7	7	7	9	5	9			
	S	25	46	20	31	36	47	45	50	53	52	39	54	46			
LUXEMBOURG	+	19	21	14	37	38	39	38	42	48	46	39	32	42			
	=	74	68	72	50	53	58	49	55	48	54	58	55	45			
	-	7	11	14	13	9	3	13	3	4		3	13	13			
	S	12	10		24	29	36	25	39	44	46	36	19	29			
UNITED KINGDOM	+	65	62	58	69	60	69	61	69	66	68	74	84	67			
	=	26	22	23	24	30	20	27	24	16	28	22	14	27			
	-	9	16	19	7	10	11	12	7	18	4	4	2	6			
	S	56	46	39	62	50	58	49	62	48	64	70	82	61			
IRELAND	+	34	30	30	46	37	49	43	86	41	35	52	78	51			
	=	37	40	47	41	39	30	41	8	21	42	30	19	23			
	-	29	30	23	13	24	21	16	6	38	23	18	3	26			
	S	5		7	33	13	28	27	80	3	12	34	75	25			
DANMARK	+	49	47	43	54	55	44	46	57	44	52	50	56	41			
	=	43	47	44	41	37	43	43	39	47	43	42	40	51			
	-	8	6	13	5	8	13	11	4	9	5	8	4	8			
	S	41	41	30	49	47	31	35	53	35	47	42	52	33			
HELLAS	+	17	14	8	27	17	15	25	35	32	31	34	37	21			
	=	54	29	31	39	41	50	41	49	36	51	34	40	54			
	-	29	57	61	34	42	35	34	16	32	18	32	23	25			
	S	-12	-43	-53	-7	-25	-20	-9	19		13	2	14	-4			
EUR-10	+	35	41	30	36	34	38	37	46	39	42	37	46	36			
	=	44	39	44	45	43	43	44	41	41	43	47	42	45			
	-	21	20	26	19	23	19	19	13	20	15	16	12	19			
	S	14	21	4	17	11	19	18	33	19	27	21	34	17			
		% ENTERPRISES				+ : INCREASE / AUGMENTATION				/ STEIGERUNG							
		% ENTREPRISES				= : STABLE / STABLE				/ GLEICH							
		% UNTERNEHMEN				- : DECREASE / DIMINUTION				/ RUECKGANG							
						S : BALANCE / SOLDE D OPINONS				/ MEINUNGSSALDO (+) - (-)							

2.1.2 Summary of economic indicators (see tables 2.5, 2.6, 2.7)
 Synthèse des indicateurs économiques (voir tableaux 2.5, 2.6, 2.7)
 Zusammengefaßte Wirtschaftsindikatoren (siehe Tabellen 2.5, 2.6 und 2.7)

EUR-10 Hauliers Transporteurs Verkehrsunternehmen	Aggregate balance of opinions (in %) Soldes globaux d'opinions (en %) Gesamter Meinungssaldo (%)	
	Q1 85/Q1 84	Q1 85/Q4 84
having recruited drivers ayant recruté des conducteurs die Fahrer eingestellt haben <u> </u>	+ 4	+ 4
having liquidity problems ayant des difficultés de trésorerie die Liquiditätsschwierigkeiten meldeten -----	+ 6	+11
having made investments ayant réalisé des investissements die Investitionen tätigten <u> </u>	- 4	- 3

Figure 2.2

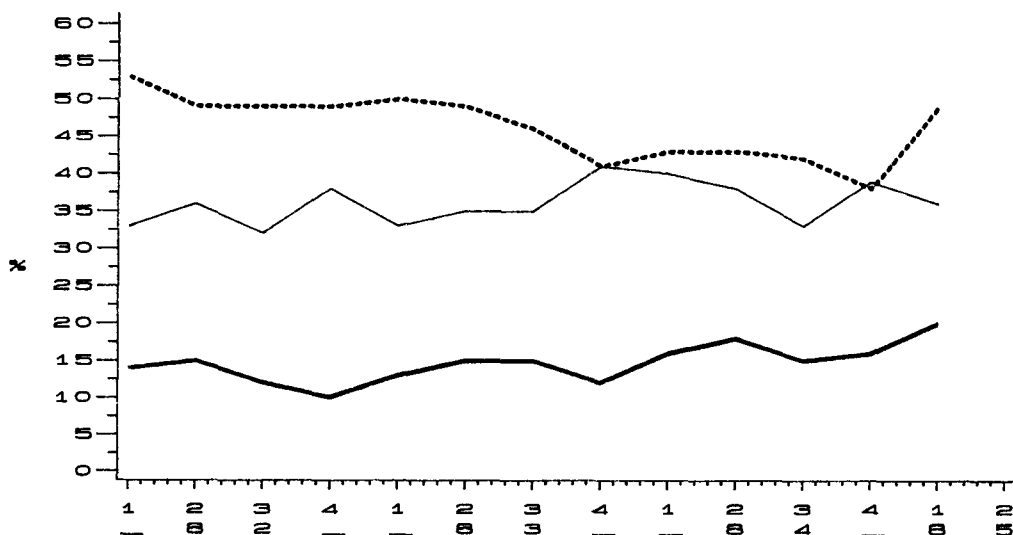
Graphique 2.2

Schaubild 2.2

Economic indicators

Indicateurs économiques

Wirtschaftsindikatoren



TAB.2.5	% OF FIRMS INDICATING HAVING RECRUITED DRIVERS % D ENTREPRISES AYANT RECRUTE DES CONDUCTEURS % DER UNTERNEHMEN DIE FAHREREINSTELLUNGEN MELDEN																Q1 / 1985			
	1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5							
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
DEUTSCHLAND	5	5	3	2	6	5	8	5	4	8	5	5	8							
FRANCE	5	3	4	4	6	3	3	3	5	9	5	3	6							
ITALIA	21	24	18	16	17	25	19	20	15	19	17	17	16							
NEDERLAND	18	19	19	8	15	25	18	16	32	28	26	27	35							
BELGIQUE-BELGIE	21	26	19	15	18	22	21	15	23	28	21	18	29							
LUXEMBOURG	21	31	28	27	42	35	44	28	38	38	24	16	58							
UNITED KINGDOM	21	19	20	21	18	26	25	22	20	28	20	33	33							
IRELAND	17	15	10	19	21	15	27	24	26	20	43	35	38							
DANMARK	14	20	6	11	10	13	15	12	25	20	16	16	24							
HELLAS	36	24	25	20	29	28	25	19	22	22	22	20	24							
EUR-10	14	15	12	10	13	15	15	12	16	18	15	16	20							

TAB.2.6	% OF FIRMS HAVING LIQUIDITY PROBLEMS % D ENTREPRISES AYANT DES DIFFICULTES DE TRESORERIE % DER UNTERNEHMEN DIE LIQUIDITAETSSCHWIERIGKEITEN MELDEN																Q1 / 1985			
	1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5							
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
DEUTSCHLAND	40	39	40	62	31	26	29	20	18	23	22	17	19							
FRANCE	64	60	60	57	64	65	59	59	59	57	53	50	65							
ITALIA	72	76	69	70	76	76	68	63	72	66	63	64	70							
NEDERLAND	18	12	11	10	13	6	7	3	6	3	3	2	4							
BELGIQUE-BELGIE	32	27	26	31	27	26	21	21	21	14	20	15	18							
LUXEMBOURG	57	38	40	42	27	16	19	15	23	17	43	45	42							
UNITED KINGDOM	56	49	53	50	49	44	42	41	46	47	33	38	33							
IRELAND	58	58	50	59	59	55	42	43	40	45	44	32	54							
DANMARK	32	21	32	18	20	19	17	6	16	8	9	6	12							
HELLAS	54	76	79	69	72	68	76	67	60	57	59	61	56							
EUR-10	53	49	49	49	50	49	46	41	43	43	42	38	49							

TAB.2.7	% OF FIRMS HAVING MADE INVESTMENTS % D ENTREPRISES AYANT REALISE DES INVESTISSEMENTS % DER UNTERNEHMEN DIE DURCHFUEHRUNG INVESTITIONEN MELDEN																Q1 / 1985			
	1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5							
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
DEUTSCHLAND	27	35	30	34	34	44	39	52	42	42	34	40	33							
FRANCE	34	35	31	42	29	29	29	34	35	32	28	31	31							
ITALIA	26	25	21	20	18	24	25	34	24	33	23	31	25							
NEDERLAND	46	42	43	46	41	47	44	44	58	66	55	52	51							
BELGIQUE-BELGIE	30	39	32	38	42	40	42	46	41	42	36	44	47							
LUXEMBOURG	26	29	28	47	38	20	47	39	33	31	46	45	54							
UNITED KINGDOM	53	63	61	67	49	67	68	65	71	74	62	75	69							
IRELAND	25	22	27	19	31	24	44	46	55	36	49	44	53							
DANMARK	43	45	35	42	43	51	51	55	53	52	52	57	54							
HELLAS	33	42	24	29	42	34	34	37	42	22	37	36	31							
EUR-10	33	36	32	38	33	35	35	41	40	38	33	39	36							

2.2 Cost Indices-Road 1.1.85

2.2.1 Coverage

Cost indices surveys are conducted in seven countries : D, F, NL, B/L, UK, DK. The German, Dutch and Belgian/Luxembourg surveys have given a breakdown of the cost factors by geographical relation. The indices relate to the international transport of goods by road between Member States.

2.2.2 Methodology

Indices for fuel are shown separately as allowance is made for the differences in cost of fuel estimated to be bought in each Member State. The indices for the other cost factors are based on the costs in the country of the hauliers.

2.2 Indices de coût-Route 1.1.85

2.2.1 Couverture

Les enquêtes sur les indices de coût sont effectuées dans sept pays : D, F, NL, B/L, UK et DK. Les enquêtes concernant D, NL et B/L présentent une ventilation des facteurs de coût par relation géographique. Les indices portent sur le trafic international intracommunautaire de marchandises par route.

2.2.2 Méthodologie

Les indices du carburant sont présentés séparément pour laisser apparaître les différences de coût du carburant entre Etats membres. Les indices des autres facteurs de coûts sont fondés sur les coûts observés dans le pays des transporteurs.

2.2 Kostenindizes für den Straßenverkehr 1.1.85

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

	1.1.79	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85
D	77.5	84.7	89.6	95.8	100.0	105.9	109.0	110.2	112.2	113.9	115.5
F	68.3	77.8	89.8	98.2	100.0	102.6	108.5	110.0	111.3	116.1	120.1
NL	77.1	84.5	88.3	92.1	100.0	103.8	108.6	106.1	108.8	108.7	111.0
B/L	52.5	68.5	96.8	101.7	100.0	97.6	101.8	100.9	101.8	105.9	107
UK			88.8	96.1	100.0	108.5	100.4	110.9	111.7	111.8	111.9
DK					100.0	100.1	110.2	107.8	108.2	112.2	118.4

Tab. 2.9 : Fuel cost in ECU / Coût du carburant en ECU / Kraftstoffkosten in ECU

	1.1.79	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85
D	56.0	72.7	81.9	90.7	100.0	100.2	105.5	98.3	102.5	99.1	109.7
F	57.2	70.9	89.8	98.6	100.0	102.6	111.8	106.8	106.6	111.7	118.7
NL	56.3	75.1	82.3	90.1	100.0	101.7	105.3	96.7	103.3	95.3	99.5
B/L	41.5	62.7	87.4	105.0	100.0	98.0	104.6	99.2	101.2	99.8	100.9
UK			78.5	96.8	100.0	104.8	103.3	108.8	109.3	108.3	114.8
DK					100.0	97.7	116.6	105.7	104.2	108.6	111.5

Tab. 2.10: Wages in ECU / Coûts des salaires en ECU / Lohnkosten in ECU

	1.1.79	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85
D	80.4	85.2	90.4	96.9	100.0	107.9	111.0	115.6	116.5	120.8	121
F	74.1	82.2	91.1	95.7	100.0	105.4	110.0	116.4	116.8	121.1	124.3
NL	82.0	87.9	90.5	92.0	100.0	105.5	111.8	111.1	112.0	113.6	115.3
B/L	82.5	85.6	92.4	94.9	100.0	95.4	99.7	100.1	100.3	106.0	107.2
UK	55.2	69.7	99.8	101.6	100.0	109.1	98.7	109.4	109.9	112.1	109.2
DK			94.7	97.6	100.0	101.0	109.0	107.8	107.9	107.8	117.9

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

	1.1.79	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85
D	79.6	86.3	94.6	98.8	100.0	102.3	102.4	102.5	103.5	104.2	105.5
F	63.3	73.0	86.3	94.8	100.0	108.5	113.8	121.1	123.7	128.3	132.3
NL	77.9	86.6	92.5	96.4	100.0	101.1	102.5	100.8	103.0	102.4	104.3
B/L					100.0	105.6	110.2	110.4	114.6	115.3	115.3
UK	63.0	77.3	91.5	99.2	100.0	106.0	108.4	112.8	113.1	117.7	119.9
DK			88.3	95.1	100.0	102.5	111.6	110.3	110.7	114.8	118.6

Tab. 2.12 : Fuel cost in national currency
Coût du carburant en monnaie nationale
Kraftstoffkosten in Landeswährung

	1.1.79	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85
D	57.5	74.1	86.5	93.6	100.0	96.8	99.1	91.4	94.6	90.7	100.2
F	53.1	66.5	86.2	95.1	100.0	108.2	117.2	117.6	118.5	123.5	130.6
NL	57.0	77.0	86.2	94.4	100.0	99.0	99.4	91.9	97.8	89.8	93.5
B/L					100.0	106.1	113.3	108.6	113.9	108.8	108.8
UK	49.8	70.7	82.6	102.4	100.0	102.4	111.5	110.7	110.7	114.0	123.1
DK			78.1	95.8	100.0	100.0	118.0	108.2	106.6	111.2	111.7

Tab. 2.13 : Wages in national currency
Coût des salaires en monnaie nationale
Lohnkosten in Landeswährung

	1.1.79	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85
D	82.6	86.7	95.4	100.0	100.0	104.3	104.3	107.6	107.6	110.5	110.5
F	68.8	77.2	87.5	92.3	100.0	111.4	115.3	128.2	129.8	133.9	136.8
NL	83.0	90.1	94.8	96.3	100.0	102.7	105.5	105.5	106.0	107.0	108.4
B/L	78.5	83.2	92.2	94.2	100.0	103.2	107.9	109.5	113.0	115.5	115.5
UK	66.1	78.5	94.4	99.1	100.0	106.6	106.6	111.3	111.4	118.0	117
DK			94.1	96.6	100.0	103.4	110.3	110.3	110.3	110.3	118.1

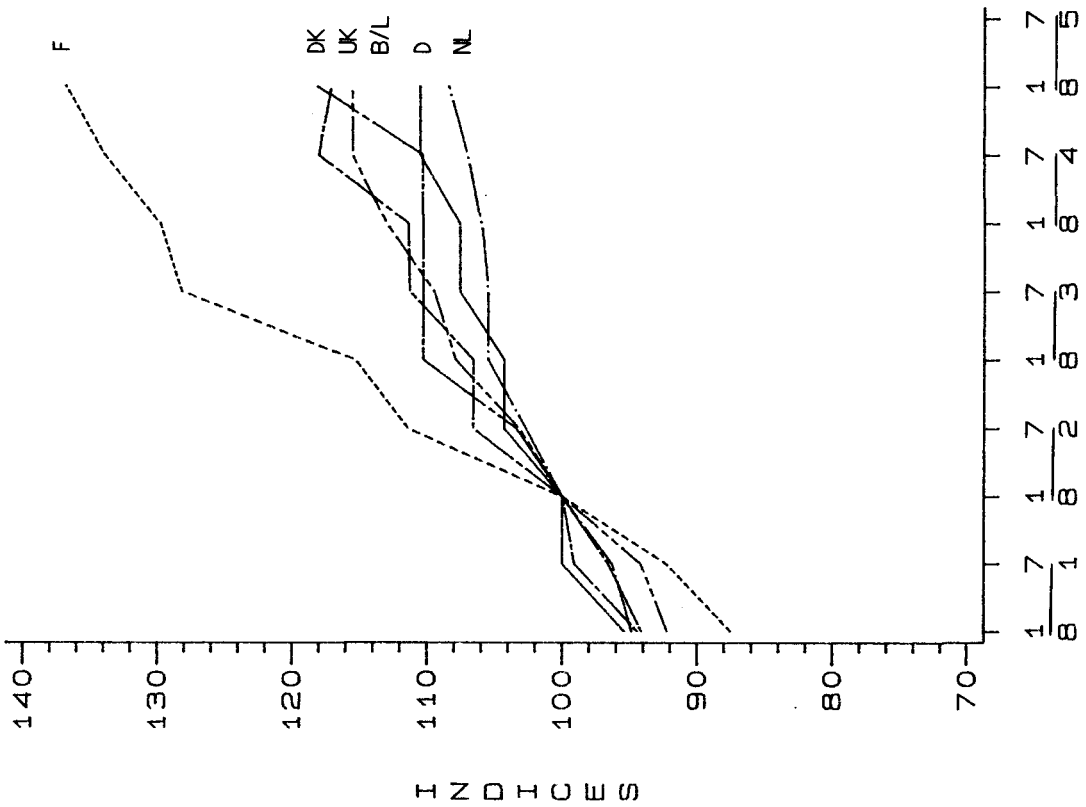


Fig.2.3 Wages in national currency
 Graph 2.3 Coûts des salaires en monnaie nationale
 Schaub.2.3 Lohnkosten in Landeswährung

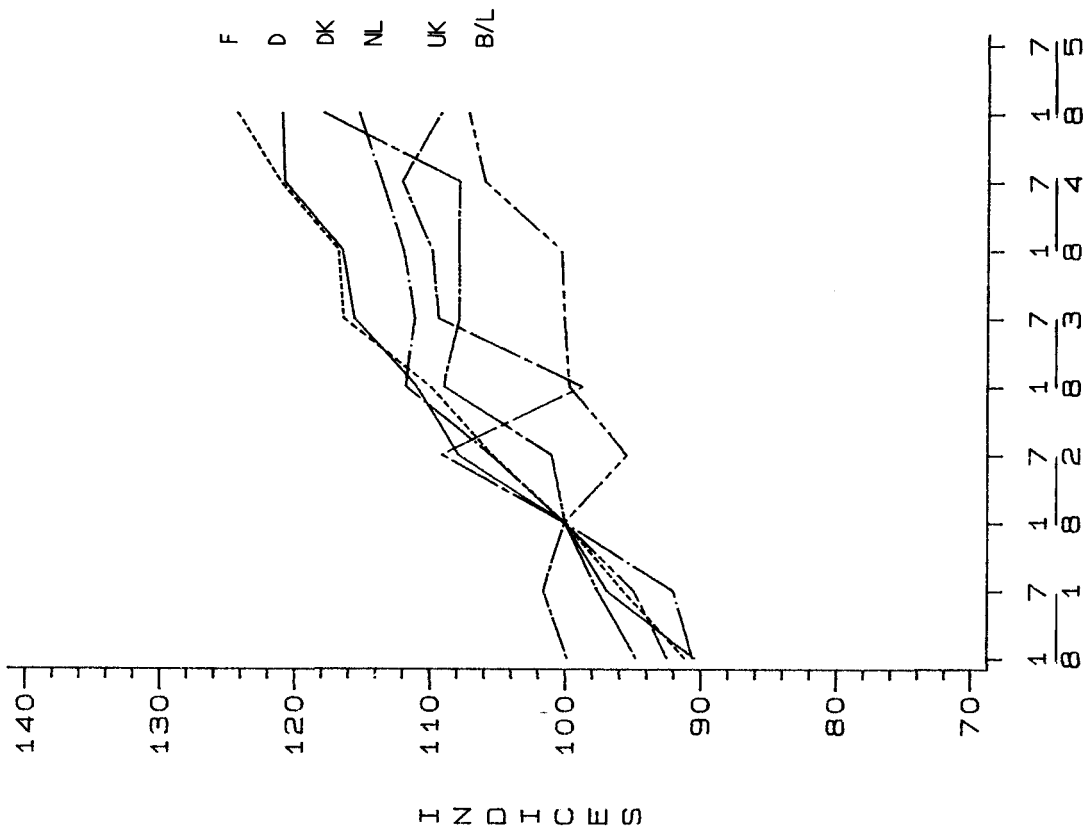


Fig.2.4 Costs of wages in ECU
 Graph.2.4 Coûts des salaires en ECU
 Sch. 2.4 Lohnkosten in ECU

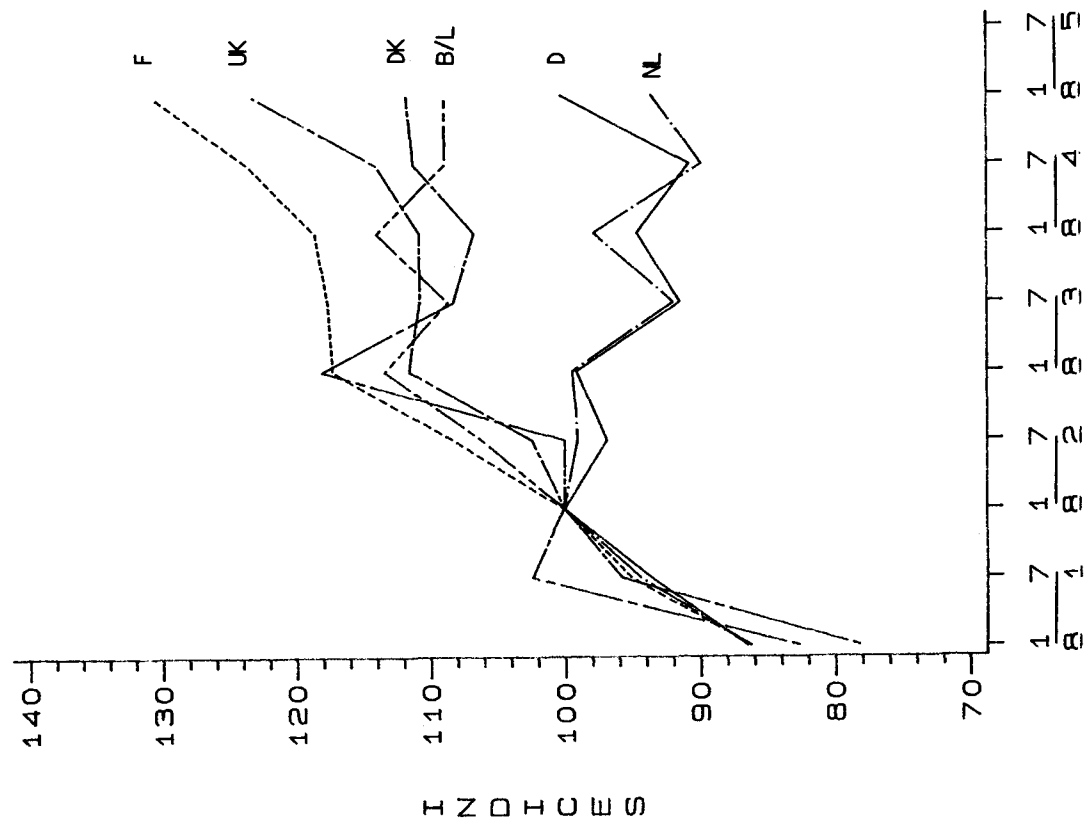


Fig. 2.5 Fuel costs in national currency
 Graph.2.5 Coût du carburant en monnaie nationale
 Sch. 2.5 Kraftstoffkosten in Landeswährung

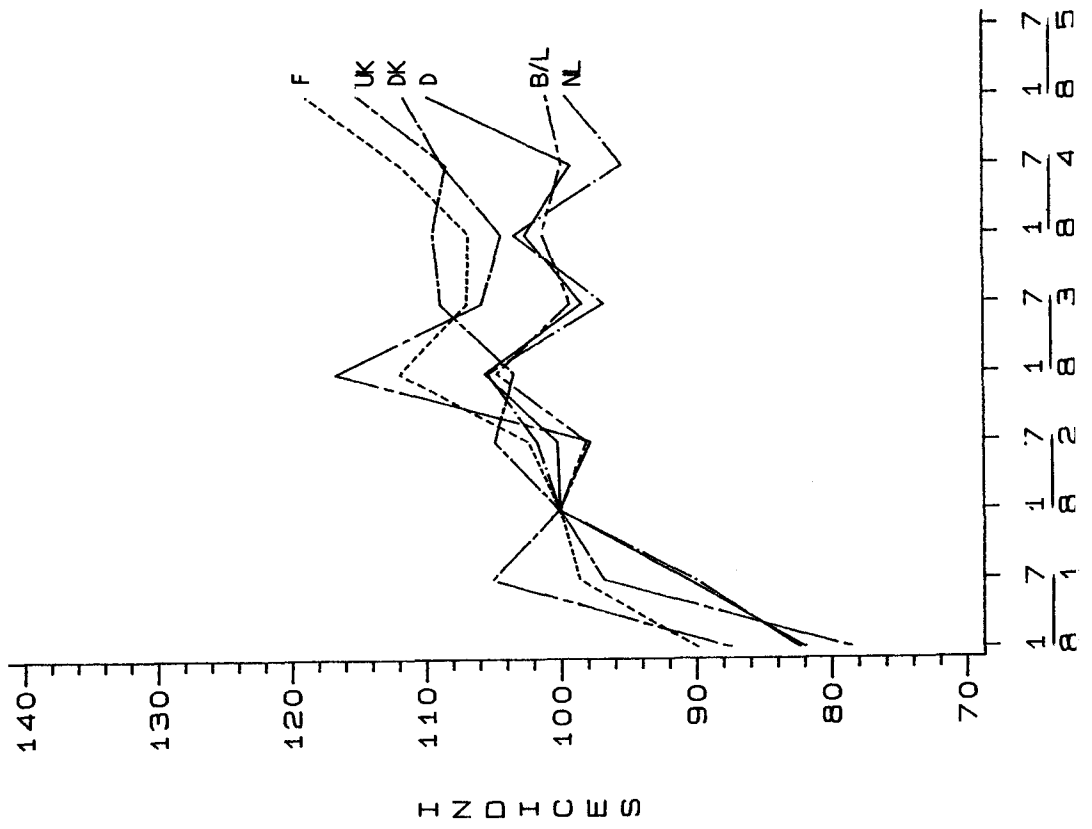


Fig. 2.6 Fuel costs in ECU
 Graph.2.6 Coût du carburant en ECU
 Sch. 2.6 Kraftstoffkosten in ECU

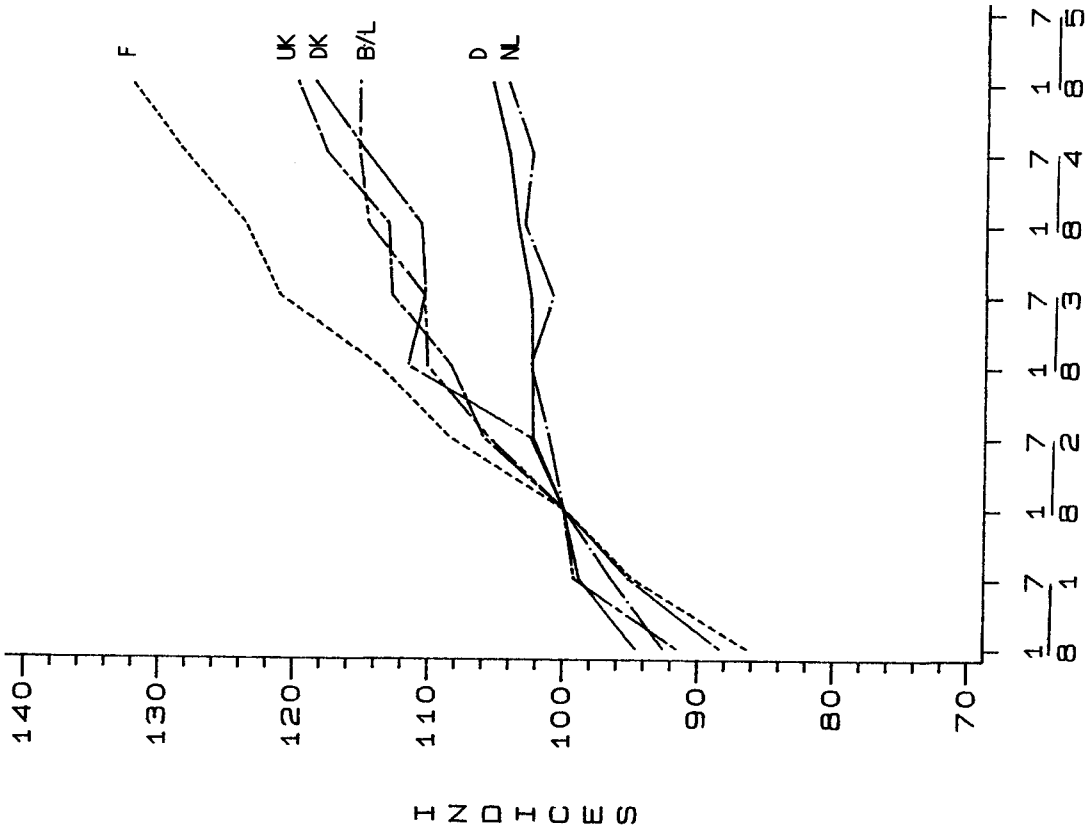


Fig. 2.7 Total cost indices in national currency
 Graph.2.7 Indices des coûts totaux en monnaie nationale
 Sch. 2.7 Gesamtkostenindizes in Landeswährung

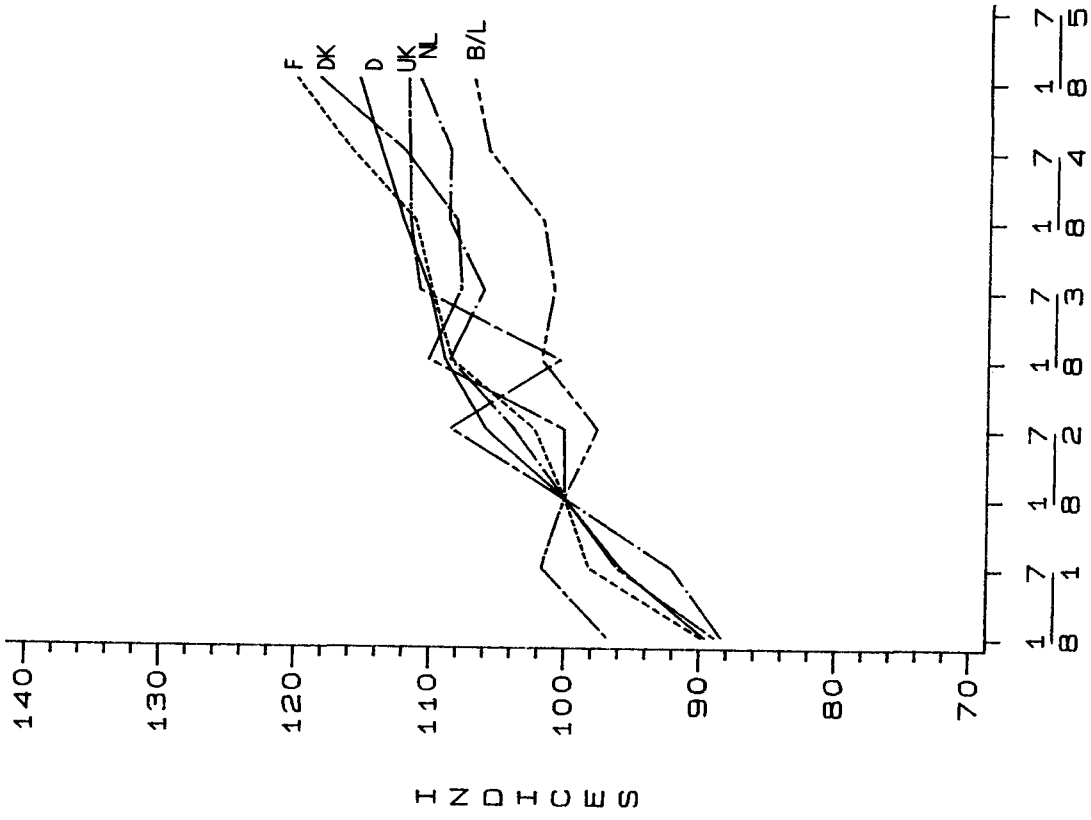


Fig. 2.8 Total cost indices in ECU
 Graph.2.8 Indices des coûts totaux en ECU
 Sch. 2.8 Gesamtkostenindizes in ECU

2.3 Price Surveys-Road Q4 84

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. The evolution is monitored by comparing the results of a quarter with the previous quarter.

2.3 Enquêtes sur les prix-Route Q4 84

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. L'observation de l'évolution s'effectue en comparant les résultats d'un trimestre à ceux du trimestre précédent.

2.3 Preiserhebungen für den Straßenverkehr Q4 84

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. Bei der Beobachtung der Preisentwicklung werden die Quartalsergebnisse jeweils mit denen des voraufgehenden Quartals verglichen.

Tab. 2.14 :

Quarterly evolution of price indices by relation in ECU.

Evolution trimestrielle des indices de prix par relation en ECU

Vierteljährliche Entwicklung der Preisindizes nach Verkehrsbeziehungen in ECU

Haulier Transp. Untern.	1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
DF	90.8	93.6	94.5	96.1	98.2	99.2	100.0	103.9	103.5	104.5	104.3	
DI	93.6	94.9	96.6	97.4	99.3	100.4	100.0	100.8	102.4	102.8	103.8	
DNL	91.0	94.3	95.5	95.4	97.5	98.8	100.0	101.5	102.1	102.8	102.1	
DBL	93.4	95.3	96.7	96.8	98.8	99.6	100.0	101.6	102.7	102.6	101.9	
FD	96.0	96.9	94.5	98.0	100.2	96.8	100.0	101.5	103.0	108.1	106.4	106.9
FI	95.2	95.1	92.8	97.4	104.1	97.7	100.0	100.9	102.8	104.6	105.5	106.1
FNL	102.1	102.0	103.1	105.4	105.0	100.3	100.0	104.9	100.5	103.8	105.9	104.8
FBL	101.1	100.6	99.5	102.5	102.6	98.8	100.0	101.0	101.9	102.3	103.3	103.3
NLD	94.8	96.9	98.9	99.9	100.2	99.0	100.0	100.0	100.6	102.0	100.4	101.1
NLF	94.0	95.2	96.5	98.6	99.1	98.5	100.0	98.4	99.7	101.1	99.9	101.0
NLI	91.3	92.4	95.2	95.6	96.0	96.2	100.0	98.1	98.7	98.6	99.3	99.6
NLBL	91.2	94.0	90.6	90.3	99.3	95.2	100.0	91.7	94.4	94.2	98.3	97.8
BLD	106.6	100.5	95.9	105.7	104.6	101.9	100.0	101.6	107.3	103.3	103.0	116.3
BLF	84.7	84.3	85.9	85.4	86.1	90.1	100.0	97.0	86.2	81.5	88.9	90.3
BLI	89.3	86.8	95.6	97.1	92.9	103.2	100.0	100.3	96.4	100.0	104.5	94.6
BLNL	71.5	75.0	76.8	77.0	81.8	86.4	100.0	82.9	85.6	98.3	88.1	88.3
ID	95.2	104.2	103.4	101.2	96.7	100.4	100.0	94.7	109.5	104.5	113.3	108.4
IF	102.6	106.2	103.3	104.6	103.3	105.0	100.0	99.6	106.6	102.3	114.7	107.2
INL	95.2	110.7	99.2	94.7	93.7	96.2	100.0	91.3	97.2	97.8	103.4	110.4
IBL	95.1	99.9	101.5	101.4	94.9	89.7	100.0	101.1	106.0	109.2	115.1	111.7
GRGRD							100.0	95.5	89.0	90.4	94.2	95.4
GRGRF							100.0	97.7	99.1	93.1	97.5	111.0
GRGRI							100.0	94.6	93.7	94.7	100.4	93.2
GRGRNL							100.0	97.6	82.8	79.4	88.1	100.3
GRGRBL							100.0	104.0	110.0	113.0	116.9	114.5

Tab. 2.15 :

Weighted average prices in ECU and in national currency (NC)
 Indice des prix moyens en ECU et en monnaie nationale (NC)
 Durchschnittspreise in ECU und in Landeswährung (NC)

Country Pays Land	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
	1 9 8 2				1 9 8 3				1 9 8 4				
<u>ECU</u>													
D	91.9	94.4	95.7	96.3	98.3	99.4	100.0	102.1	102.7	103.3	103.0	103.0	-
F	98.1	98.2	96.6	100.1	102.3	98.1	100.0	101.4	102.3	104.9	105.0	105.0	105.4
I	97.4	104.8	102.4	101.4	99.1	101.5	100.0	96.3	107.0	103.5	112.8	108.5	108.5
NL	93.6	95.7	96.0	96.8	99.8	97.7	100.0	98.1	99.2	100.1	99.8	100.3	100.3
BL	88.9	87.9	88.0	90.7	91.4	93.9	100.0	95.5	93.3	93.5	94.2	97.7	97.7
GR							100.0	97.8	94.2	93.2	98.6	102.0	102.0
<u>NC</u>													
D	98.2	98.9	99.2	98.8	98.6	99.0	100.0	101.4	101.3	101.5	101.4	101.4	-
F	89.0	90.2	93.0	96.4	97.5	97.5	100.0	101.9	103.0	105.2	105.3	105.3	105.3
I	94.0	102.3	100.1	100.2	97.0	100.9	100.0	97.4	109.1	105.6	114.8	110.7	110.7
NL	98.2	99.3	97.9	97.2	99.0	97.8	100.0	97.6	98.6	99.1	99.0	99.2	99.2
BL	83.8	86.8	87.0	90.2	89.7	93.0	100.0	96.0	93.7	93.3	93.3	96.3	96.3
GR							100.0	103.4	104.6	107.4	114.5	122.1	122.1

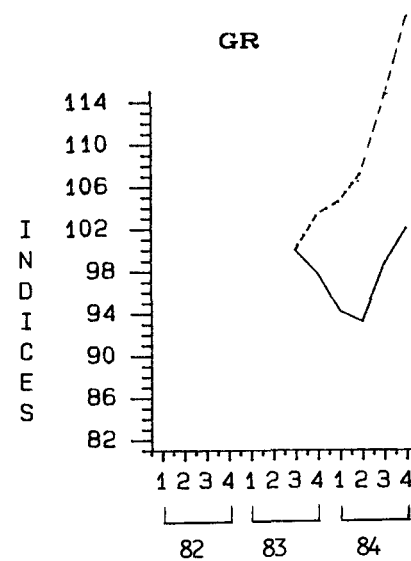
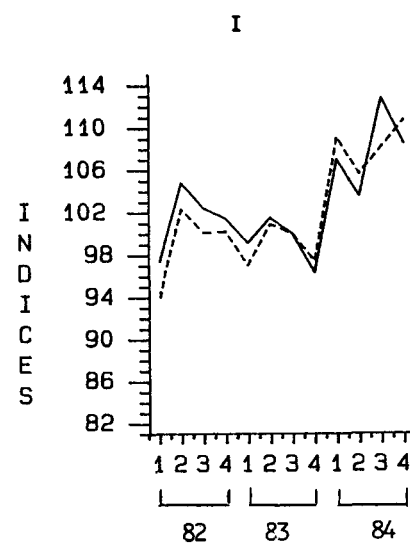
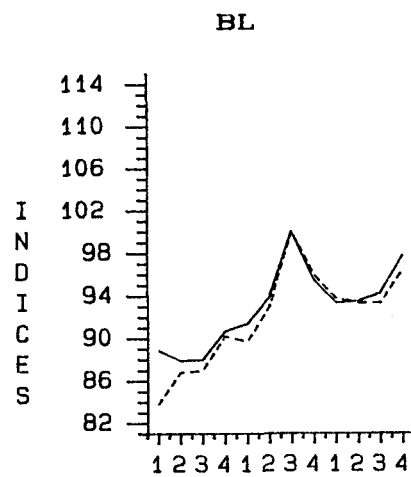
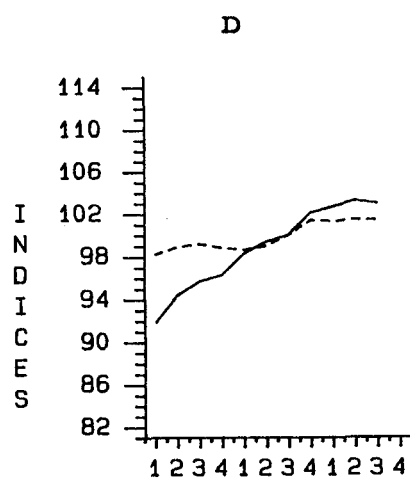
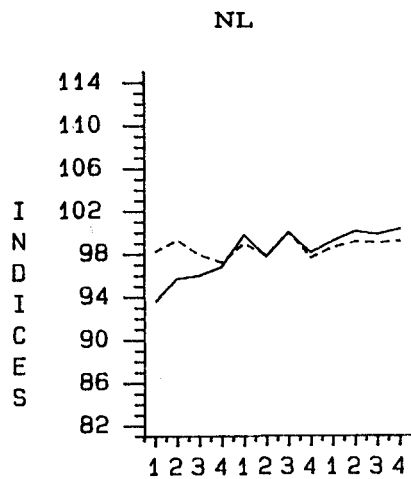
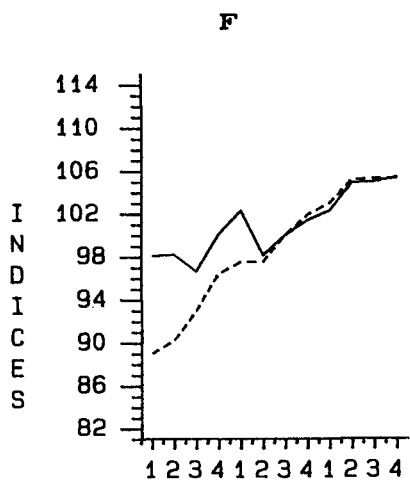


Fig. 2.9 Price indices by nationality of haulier in ECU ———
in national currency - - - - -
Graph.2.9 Indices de prix par nationalité de transporteur en ECU ———
en monnaie nationale - - - - -
Sch. 2.9 Preisindizes nach der Staatszugehörigkeit des Verkehrsunternehmens in ECU ———
in Landeswährung - - - - -

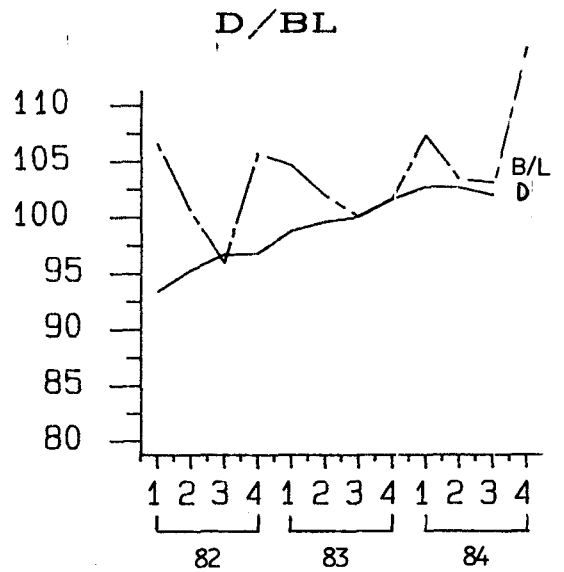
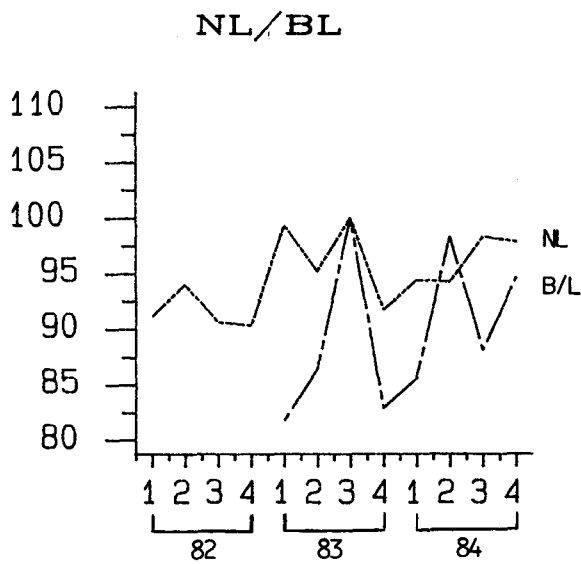
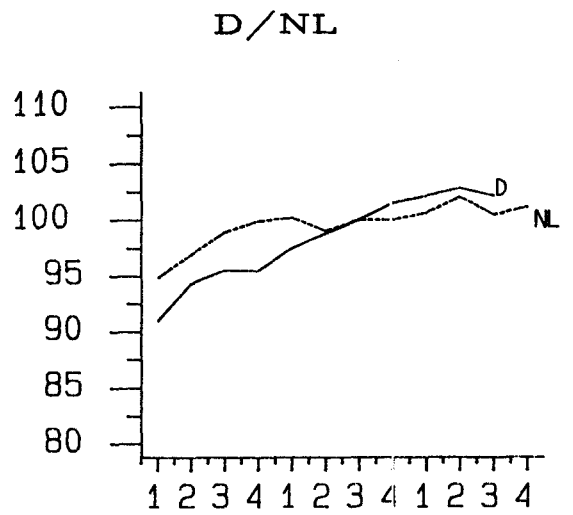
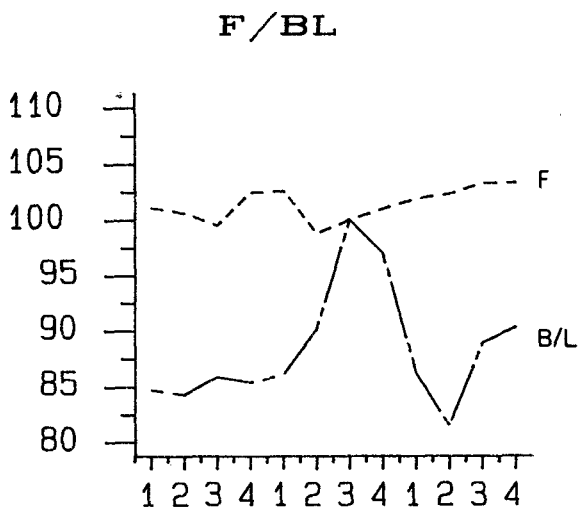
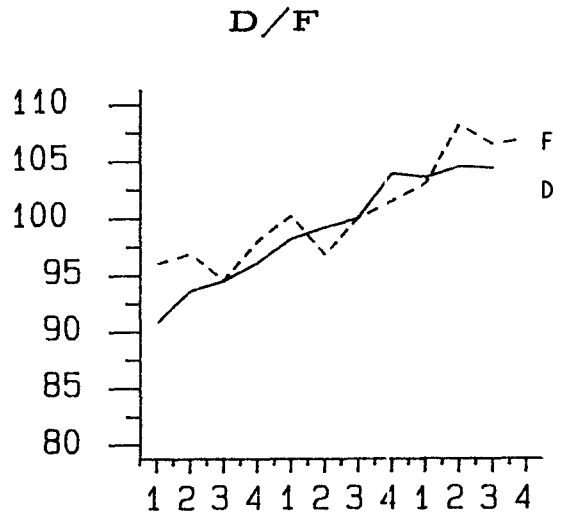
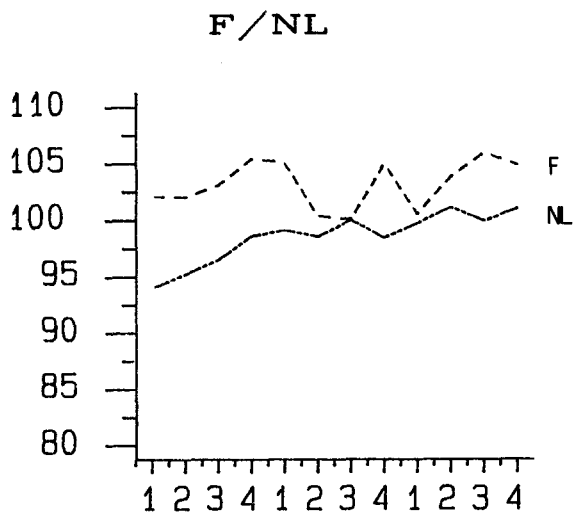


Fig. 2.10 : Price developments by relations (in ECU)
 Graph.2.10 : Evolution des prix par relation (en ECU)
 Sch. 2.10 : Preisentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

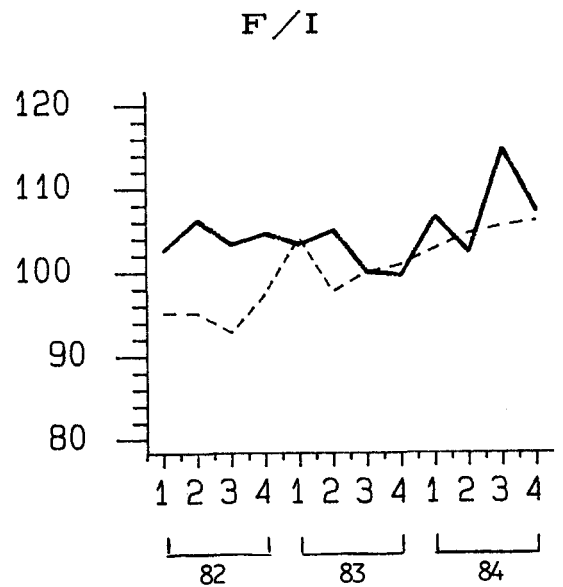
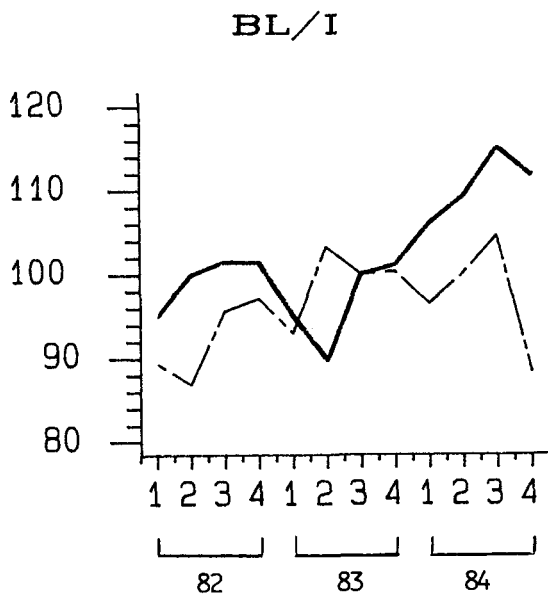
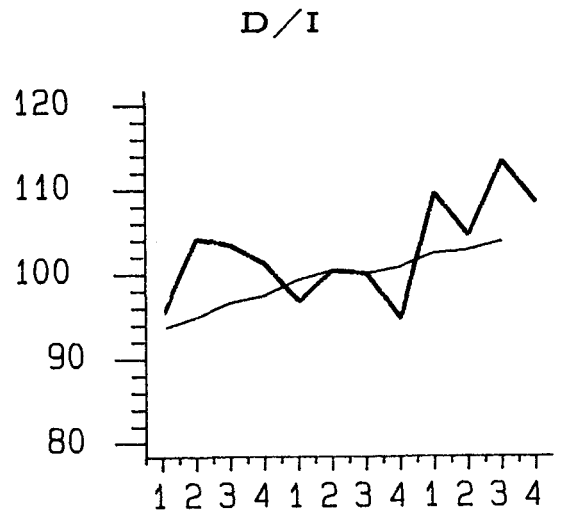
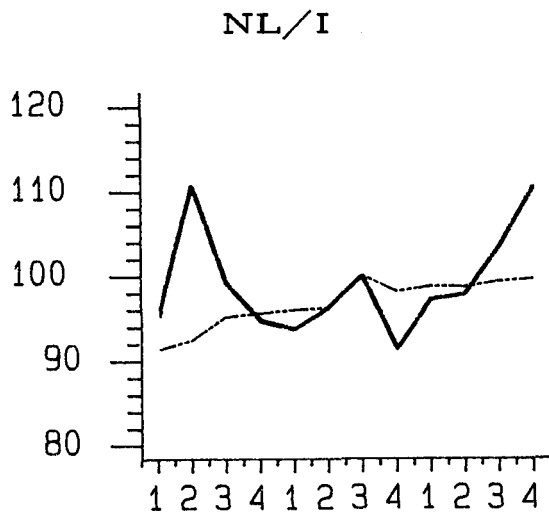


Fig. 2.11 : Price development in relations with Italy (ECU)
 Italian hauliers : —————
 Partner country hauliers

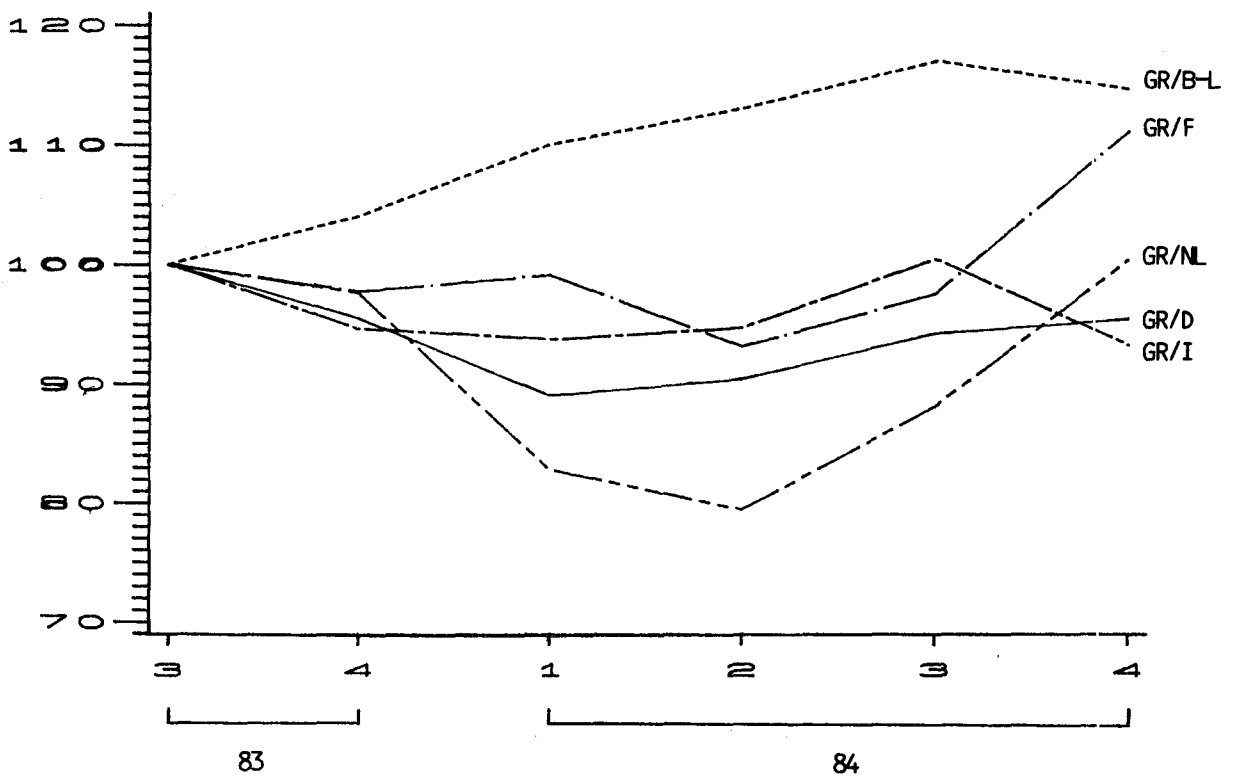
Graph.2.11 : Evolution des prix sur les relations avec l'Italie (ECU)
 Transporteurs italiens : —————
 Transporteurs du pays partenaire

Sch. 2.11 : Preisentwicklung in den Verkehrsbeziehungen mit Italien (ECU)
 Italienische Verkehrsunternehmen : —————
 Verkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten

Fig. 2.12 : Price development for Greek hauliers by relation of transport (ECU)

Graph.2.12 : Evolution des prix des transporteurs grecs par relation de transport (ECU)

Sch. 2.12 : Preisentwicklung für die griechischen Verkehrsunternehmer nach Verkehrsbeziehungen (ECU)



SECTION - CHAPITRE - TEIL 3



3.1 Rhine traffic

Trafic Rhénan

Rheinschifffahrt

3.1.1

Activity monitored at the NL-D border

Activité relevée à la frontière NL-D

An der niederländisch-deutschen Grenze beobachtetes Verkehrsaufkommen

Tab. 3.1. Period(e)/Zeitraum	Million(en) Tonne(n)		Evolution % Entwicklung % 1984 / 1983
	1984	1983	
Q1	33.2	30.2	+ 9.9
Q2	36.8	32.4	+ 13.6
Q3	32.8	32.1	+ 2.2
Q4	34.7	31.6	+ 9.8
Total/Zusammen	137.5	126.3	+ 8.9 %

3.1.2

Inquiry survey on
 .general activity and
 forecast of activity
 (Fig. 3.1)
 .forecast of activity
 for 4 important NST
 groups (Fig. 3.2.)

Enquête de conjoncture sur
 .réalisation et prévisions
 d'activité générale
 (Graph. 3.1)
 .prévisions d'activité
 pour 4 groupes NST impor-
 tants (voir Graph.3.2.)

Konjunkturerhebung über
 .das gesamte vorausge-
 schätzte Verkehrsauf-
 kommen (Schaubild 3.1)
 .das vorausgeschätzte
 Verkehrsaufkommen bei den
 vier wichtigsten NST-
 Gruppen (siehe Schaubild
 3.2)

Figure 3.1 Rhine

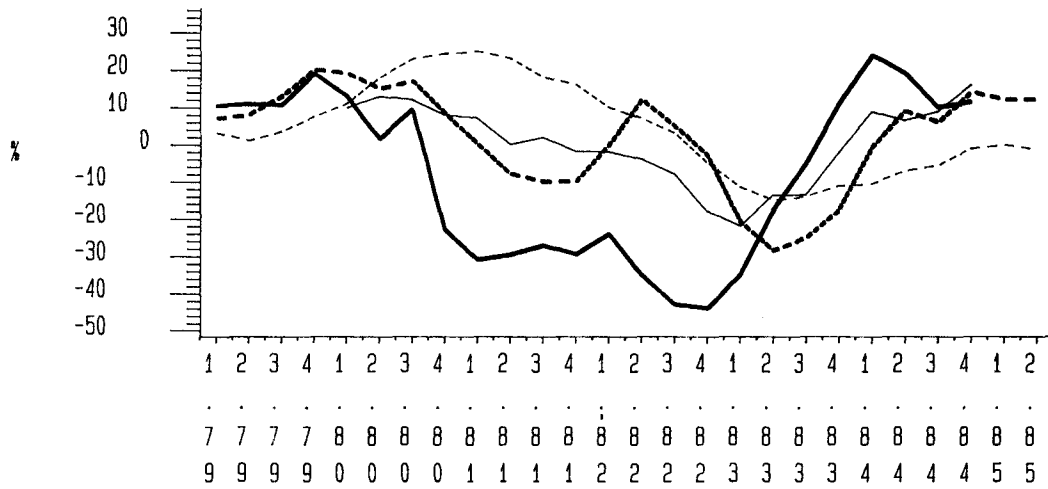
Graphique 3.1 Rhin

Schaubild 3.1 Rhein

Balance of opinions on general activity

Solde d'opinions sur le niveau général d'activité

Meinungssaldo für das gesamte Verkehrsaufkommen



.actual activity

.réalisation d'activité

.Erzieltes Verkehrsaufkommen

.forecast of activity

.prévisions d'activité

.Vorausgeschätztes Verkehrsaufkommen

.actual utilization of capacity

.utilisation de la capacité

.Derzeitige Fahrzeugauslastung

.forecast utilization of capacity

.prévision d'utilisation

.Vorausgeschätzte Fahrzeugauslastung

Figure 3.2 Rhine

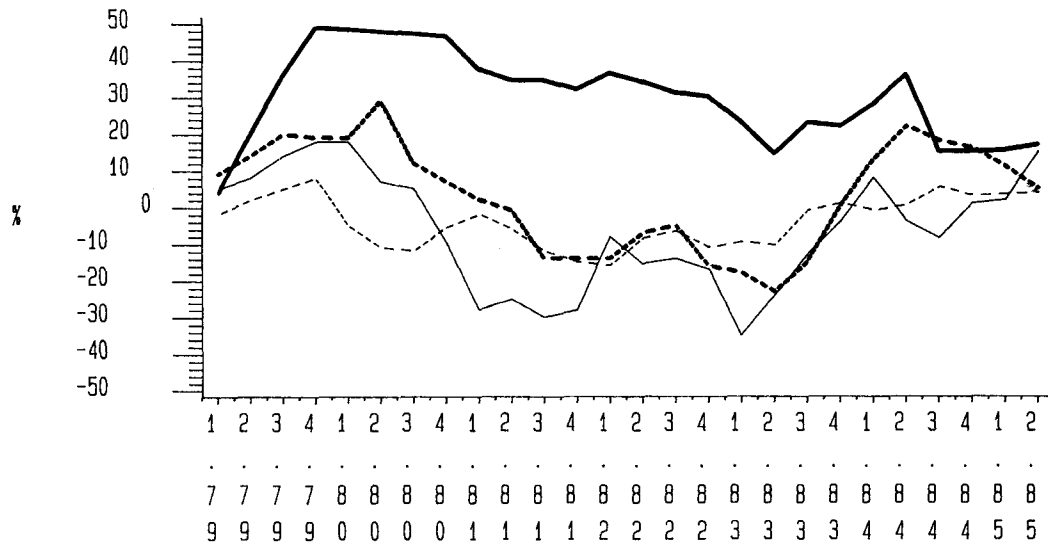
Graphique 3.2 Rhin

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 Verkehrsaufkommen bei 4 NST-Gruppen



NST2 coal, etc.

houille, etc.

Kohle usw.

NST3 oil, etc.

prod. pétroliers

Öl usw.

NST4 ore, etc.

minerais, etc.

Erz usw.

NST6 sand/gravel, etc.

sable/gravier, etc.

Sand, Kies usw.

3.1.3

Freighrates - Rhine

Taux de fret - Rhin

Frachtraten in der Rheinschifffahrt

Figure 3.3

Graphique 3.3

Schaubild 3.3

Price indices (ECU) for
 .dry cargo -----
 .liquid cargo

Indices de prix (ECU)
 .mat. sèches -----
 .mat. liquides

Preisindizes (ECU)
 .Trockenladung -----
 .Tankladung

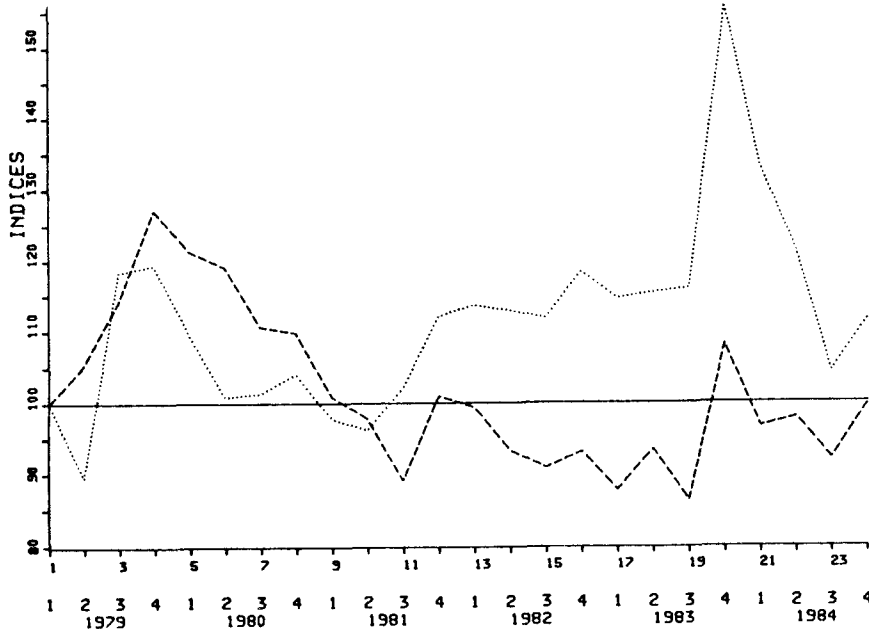


Figure 3.4

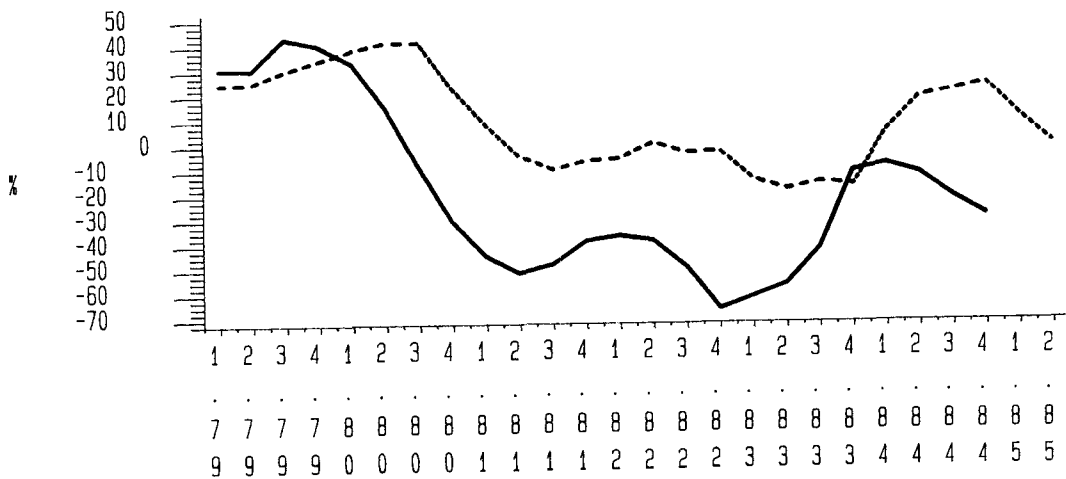
Graphique 3.4

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



3.2.1

Balance of opinions on demand

Soldes d'opinions de la demande

Meinungssalden bei der Nachfrage

Tab. 3.2.

Historical evolution

Evolution chronologique

Bisherige Entwicklung

Tab. 3.2.	1982	1983	1984	1985
Q1	- 57	- 58	- 39	- 35
Q2	- 28	- 45	- 24	
Q3	- 67	- 49	- 43	
Q4	- 43	- 3	- 25	

Tab. 3.3

.Changes in activity assessment (difference in respective balance of opinions) by NL and B transporters, split BY RELATION Q1 85/Q1 84

.Evolution du niveau d'activité estimé (différence des soldes respectifs d'opinions par les bateliers NL et B, ventilée PAR RELATION bilatérale Q1 85/Q1 84

.Änderungen in der Beschäftigung (Unterschied zwischen den jeweiligen Meinungssalden) der niederländischen und der belgischen Binnenschiffsunternehmen nach bilateralen Verkehrsbeziehungen Q1 85/Q1 84

De From/Von \ Vers/To Nach	B	F	NL
B	- 9	- 14	- 2
F	+ 17	-	+ 14
NL	+ 4	+ 4	+ 8

Tab. 3.4

.Changes in activity assessment by NL and B Transporters,
BY TONNAGE CLASS Q1 85/Q1 84

.Evolution du niveau d'activité , selon les bateliers NL et B ,
PAR CATEGORIE DE TONNAGE Q1 85/Q1 84

.Entwicklung des Verkehrsaufkommens der niederländischen und belgischen
Binnenschiffsunternehmen nach Tragfähigkeitsklassen Q1 85/Q1 84

Tonnage- Class(e) Tragfähig- keitsklassen	B	NL	B + NL
200- 450	+ 8	+ 9	+ 11
451- 750	+ 10	- 6	- 4
751-1150	+ 31	+ 10	+ 16
1151-1550	- 18	+ 10	- 5
1551 +	- 23	+ 19	- 2

Tab. 3.5

.Forecast of activity, by nationality of transporters, total North/South market

.Prévisions d'activité, par nationalité de batelier, trafic total Nord/Sud

.Erwartetes Verkehrsaufkommen im gesamten Nord-Süd-Verkehr nach der
Staatszugehörigkeit des Binnenschiffsunternehmens

Tab 3.5		1983	1984	1985
Q1	B	- 64	- 50	- 28
	NL	- 31	- 20	- 20
	B + NL	- 42	- 32	- 23
Q2	B	- 52	- 47	- 21
	NL	- 24	+ 23	+ 12
	B + NL	- 33	- 6	+ 2
Q3	B	- 49	- 32	
	NL	- 18	- 68	
	B + NL	- 28	- 24	
Q4	B	+ 32	+ 4	
	NL	+ 21	- 1	
	B + NL	+ 28	+ 2	

3.2.2

Waiting time N/S

Jours d'attente N/S

Wartetage Nord/Süd

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

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

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

Table 3.6

Tableau 3.6

Tabelle 3.6

Quarterly average of waiting days in international N/S traffic

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

Durchschnittliche Wartetage je Vierteljahr im grenzüberschreitenden Nord-Süd-Verkehr

Country of origin Pays d'origine Herkunftsland		Tab. 3.6.				Yearly average Moyenne annuelle Jahresdurchschnitt
		Q1	Q2	Q3	Q4	
B	1981	7.0	6.0	8.0	4.5	6.4
	1982	5.2	7.5	8.5	7.5	7.2
	1983	8.2	8.8	8.5	7.5	8.3
	1984	10.5	11.0	9.5	11.5	10.6
	1985	10.5	-	-	-	-
F	1981	8.5	7.0	15.3	14.0	11.2
	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	-	-	-	-
NL	1981	8.3	4.4	5.6	3.0	5.3
	1982	6.5	6.2	9.8	7.1	7.4
	1983	6.9	6.9	8.5	4.9	6.8
	1984	6.2	6.8	8.5	6.6	7.0
	1985	6.4	-	-	-	-

- . The following figures show the development of waiting time on the various bilateral relations, comparing Q1 85 with Q1 84
- . Les graphiques suivants montrent l'évolution du délai d'attente pour les différentes relations de transport en comparant Q1 85 à Q1 84
- . Folgende Schaubilder zeigen die Entwicklung der Wartezeiten auf den verschiedenen Verkehrsbeziehungen im Q1 85 gegenüber Q1 84

Figure 3.5

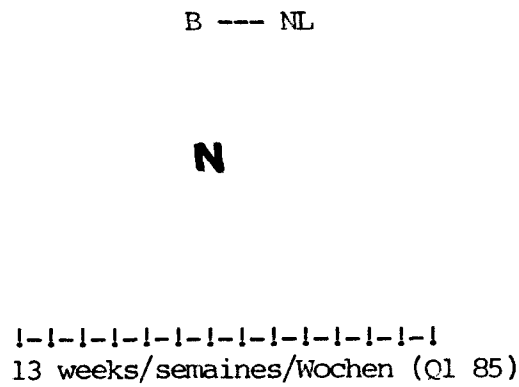
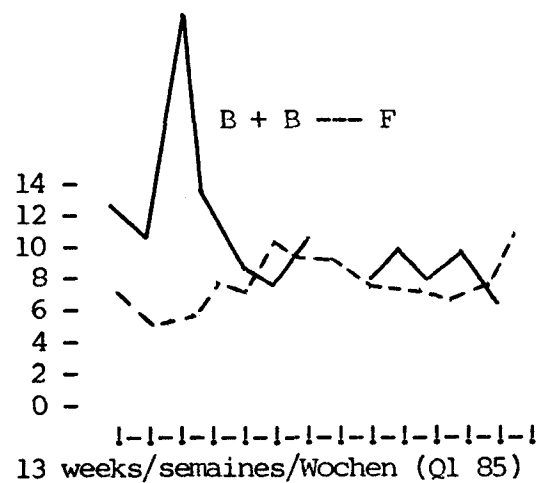
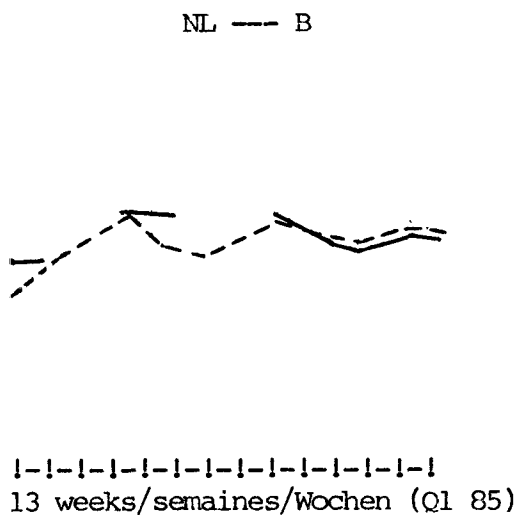
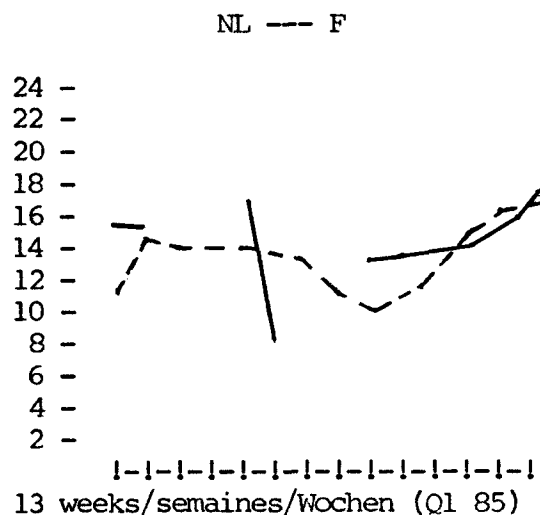
Graphique 3.5

Schaubild 3.5

Weekly average of waiting days

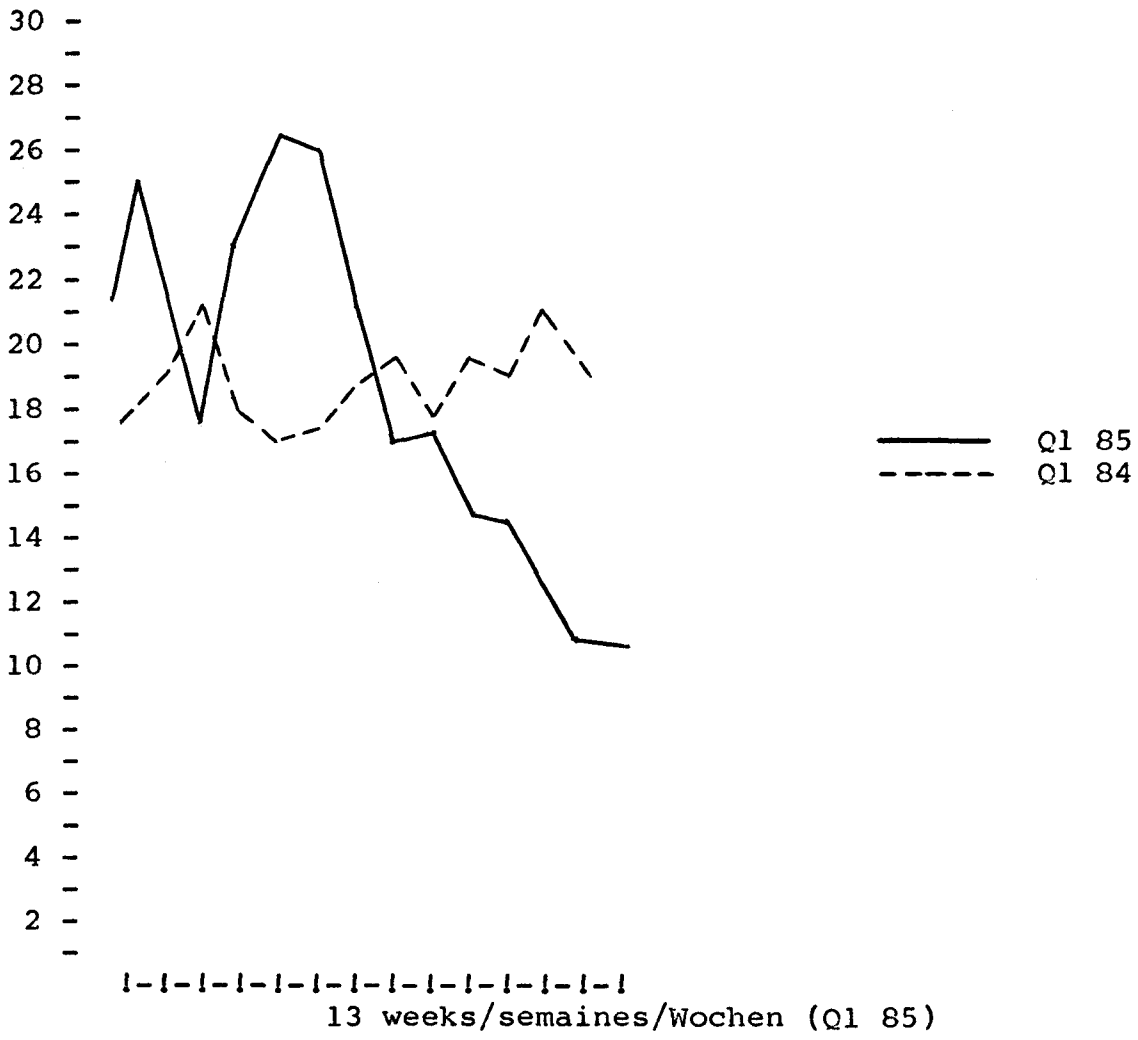
Moyenne hebdomadaire des jours d'attente

Durchschnittliche Wartetage je Woche



Q1 85 = —————
 Q1 84 = - - - - -

F ----- B, NL



3.2.3

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

Tab. 3.7 : .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 83 R	Q3 84 R	Q4 84
liquid cargo matières liquides Tankladung	106	107	117
sand/gravel, etc. sable/gravier, etc. Sand, Kies usw.	95	97	97
other dry cargo autres mat. sèches sonstige Trockenladung	148	154	156

R = revised figures
 = valeurs corrigées
 = korrigierte Zahlen

Figure 3.6

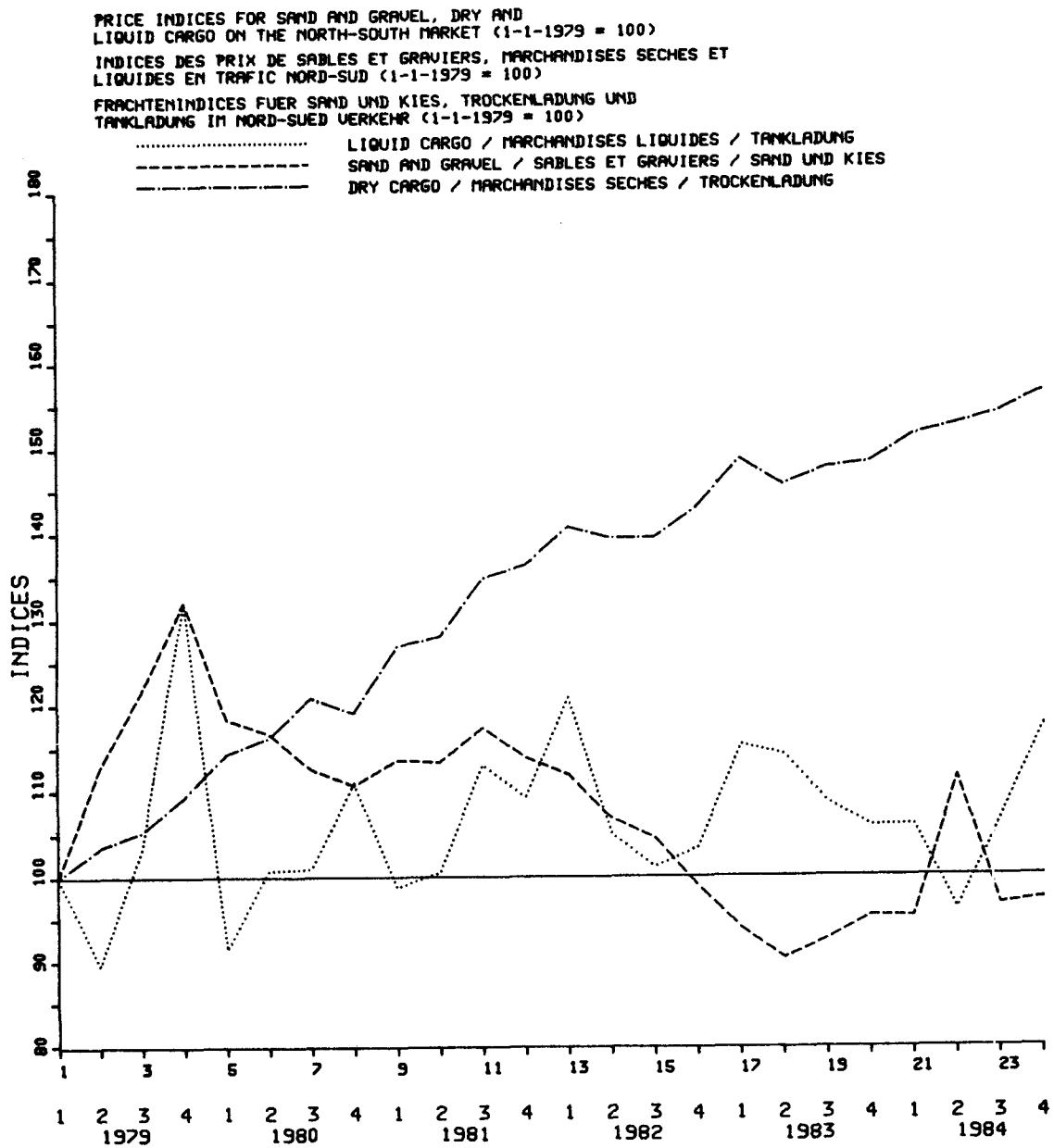
Graphique 3.6

Schaubild 3.6

Price indices (ECU) for
 .dry cargo
 (Regulated market)
 .liquid cargo
 .sand/gravel

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

Preisindizes (ECU)
 .Trockenladung
 (Reglementierter Markt)
 .Tankladung
 .Sand und Kies



3.2.3

Freighrates
North/South

Taux de fret
Nord-Sud

Frachtraten im
Nord-Süd-Verkehr

tab. 3.8 : .price indices by nationality of the vessel in national currency
.Indices de prix par nationalité de bateau en monnaie nationale
.Preisindizes nach der Flagge des Schiffes in Landeswährung.
(1.1.1979 = 100)

N-S	Q4 83 R	Q3 84 R	Q4 84
België-Belgique (BF)	156	159	161
France (FF)	178	185	188
Nederland (HFL)	118	120	123

R = revised figures
= valeurs corrigées
= korrigierte Zahlen

Figure 3.7

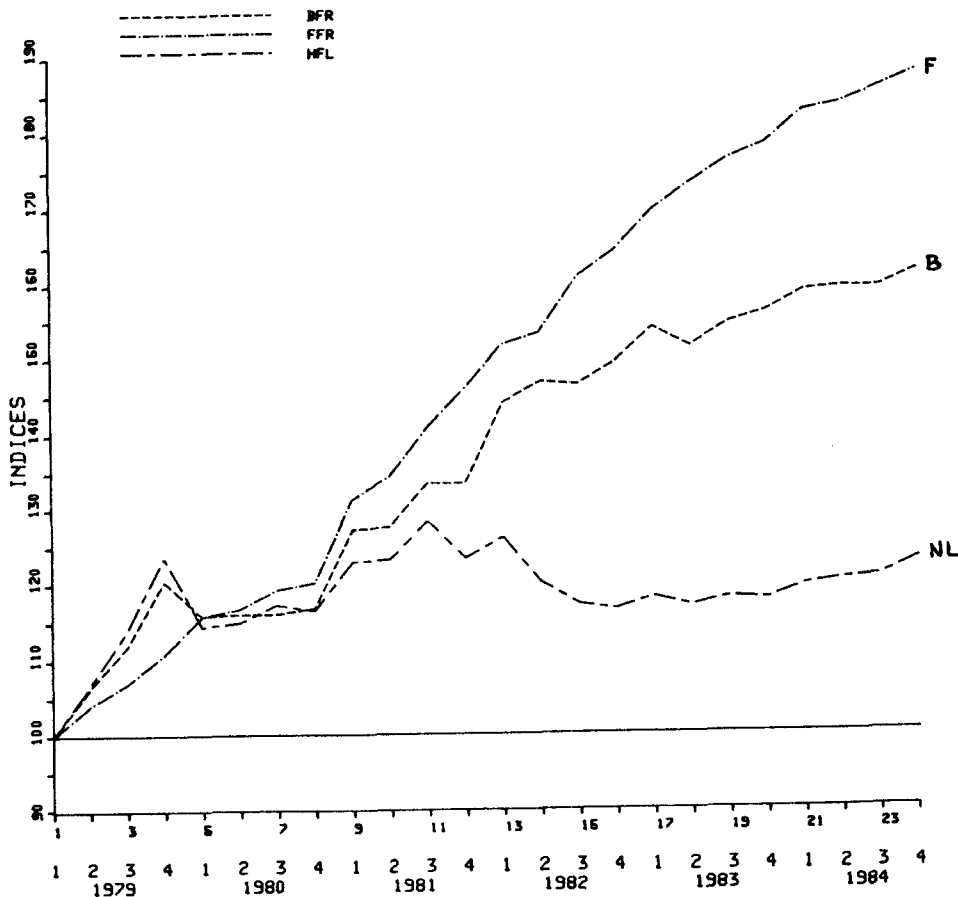
Graphique 3.7

Schaubild 3.7

Price developments
by flag (N.C.)

Evolution des prix
par nationalité (M.N.)

Preisentwicklung nach der
Flagge (Landeswährung)



3.2.3

Freightrates
North/SouthTaux de fret
Nord-SudFrachtraten im
Nord-Süd-Verkehr

Tab. 3.9 : .Balance of opinions on forecasts of freight rates for Q2 85.
 .Solde d 'opinions sur les prévisions de taux de fret pour Q2 85.
 .Meinungssalden bei den für Q2 85 erwarteten Frachtraten.

N-S	1983				1984				1985		
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3
B	0	- 6	- 6	+21	- 3	-11	-16	+29	+ 4	+ 8	
NL	-10	-12	-13	+35	-35	+19	- 6	+20	+12	+12	
Total Zusammen	-42	-33	-28	+28	-32	+ 6	-10	+25	+ 9	+11	

3.3 Cost Indices
Rhine + North/South

Indices de coût
Rhin + Nord/Sud

Kostenindizes Rheinschiff-
fahrt und Nord-Süd-Verkehr

3.3.1 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

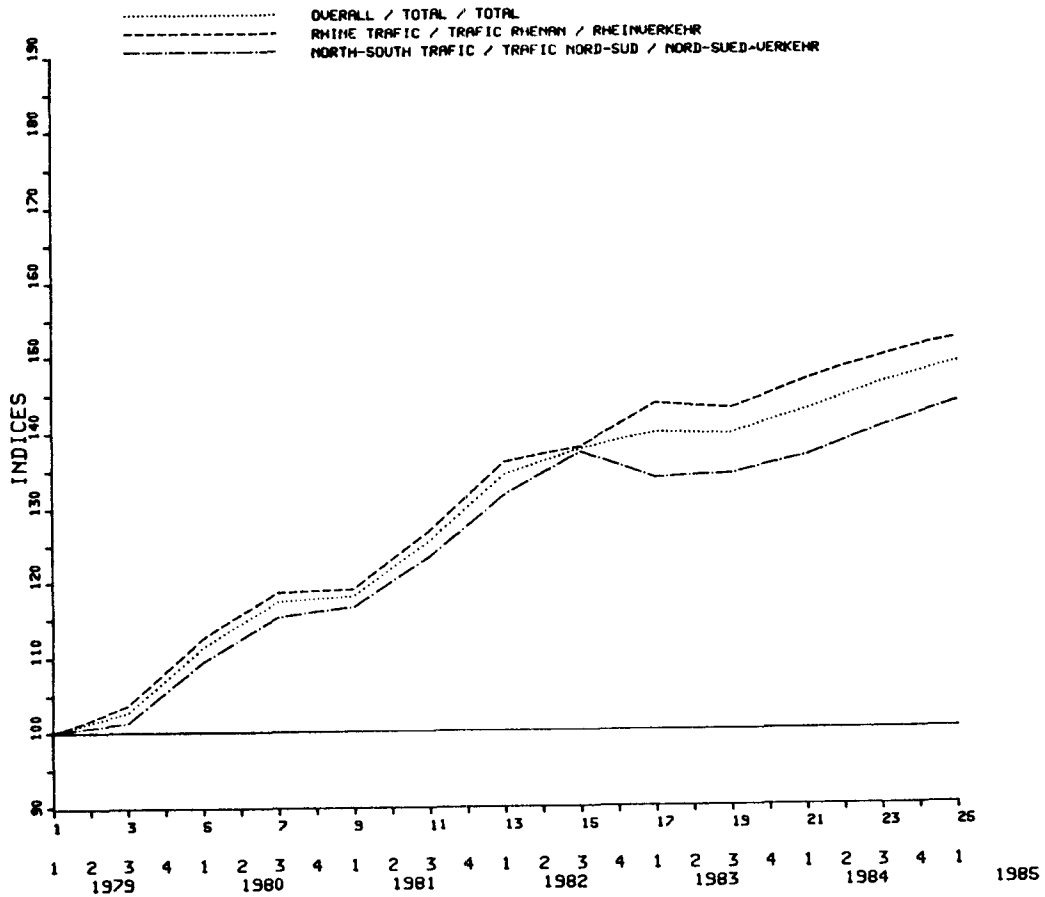
Coûts (Rhin+N.S.)
Coûts Rhin
Coûts Nord-Sud

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

Figure 3.8

Grahiqe 3.8

Schaubild 3.8



3.3.2 Cost developments Evolution des coûts
by ELEMENTS in ECU par ELEMENTS en ECU
(1.1.79=100) (1.1.79=100)

Entwicklung der einzelnen
Kostenfaktoren in ECU
(1.1.1979=100)

Tab. 3.10	Rhin(e) + N-S		Rhein		N-S	
	1.7.84	1.1.85	1.7.84	1.1.85	1.7.84	1.1.85
Wages/salaires/ Lohnkosten	147.2	150.3	140.0	151.7	144.6	148.1
Capital/Kapital- kosten	124.8	122.0	126.5	124.7	119.0	117.8
Fuel/Kraftstoff- kosten	253.2	271.7	258.4	273.7	247.7	268.5
Others/autres/ übrige Kosten	136.2	139.3	139.0	141.7	132.0	135.4
Total/zusammen	146.1	148.7	149.9	152.0	140.3	143.5

Figure 3.9

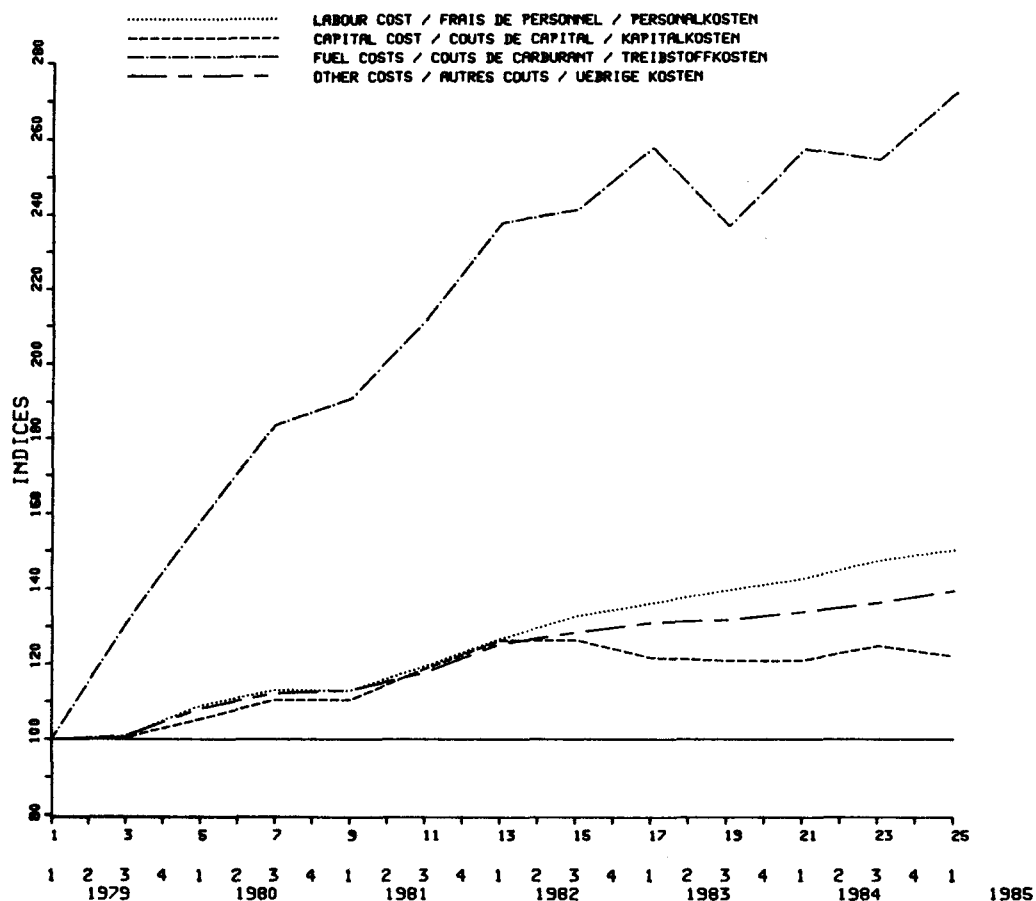
Graphique 3.9

Schaubild 3.9

Rhine + North/South

Rhin + Nord-Süd

Rhein + Nord-Süd



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

Tab. 3.11	350 t.		600 t.		1200 t.		pusher units pousseurs Schubschiffe	
	1.7.84	1.1.85	1.7.84	1.1.85	1.7.84	1.1.85	1.7.84	1.1.85
Wages/salaires/ Lohnkosten	149.8	153.5	137.5	140.7	147.0	148.8	146.1	48.8
Capital/Kapital- kosten	112.8	112.5	123.6	121.9	127.2	124.0	137.2	131.2
Fuel/Kraftstoff- kosten	247.7	269.3	246.8	266.9	256.3	273.0	258.0	269.8
Others/autres/ sonstige	131.9	135.4	132.1	135.7	137.6	140.5	138.4	140.8
Total/zusammen	142.0	145.7	136.8	139.5	147.7	150.1	148.5	149.3

- . The relatively strong rise of costs for larger vessels, especially pusher units, results from the fact that these vessels are more intensively used so that fuel costs have a greater impact on total costs.
- . L'augmentation des coûts relativement plus élevée pour les unités importantes (particulièrement les pousseurs) résulte d'une utilisation plus intensive de ce type de bateaux ce qui entraîne une plus grande incidence des coûts du carburant dans l'enveloppe globale des coûts.
- . Der verhältnismäßig starke Kostenanstieg bei größeren Schiffen, insbesondere bei Schubschiffen, ist darauf zurückzuführen, daß diese Schiffe intensiver genutzt werden und die Kraftstoffkosten sich daher stärker auf die Gesamtkosten auswirken.

3.3.4 Cost developments
by flag
(1.1.1979=100)

Evolution des coûts par
nationalité
(1.1.1979=100)

Kostenentwicklung nach
der Flagge
(1.1.1979=100)

National currency

Monnaie nationale

Landeswährung

Tab. 3.12	B (FB)		D (DM)		F (FF)		NL (HFL)	
	1.7.84	1.1.85	1.7.84	1.1.85	1.7.84	1.1.85	1.7.84	1.1.85
Rh. + N-S	146.5	148.2	132.7	133.7	177.5	181.5	141.7	142.6
Rhin(e) Rhein	146.0	149.2	132.7	133.7	169.6	173.7	143.9	144.6
N-S	146.5	148.0	-	-	182.5	186.6	137.4	138.6

- . By flag there are big differences in cost developments since 1979, mainly due to differences in inflation rates.
- . Les différences entre les évolutions de coût traduisent les divergences des taux d'inflation entre les Etats membres.
- . Die unterschiedliche Kostenentwicklung spiegelt die unterschiedlich hohen Inflationsraten der Mitgliedstaaten wider.

Figure 3.10

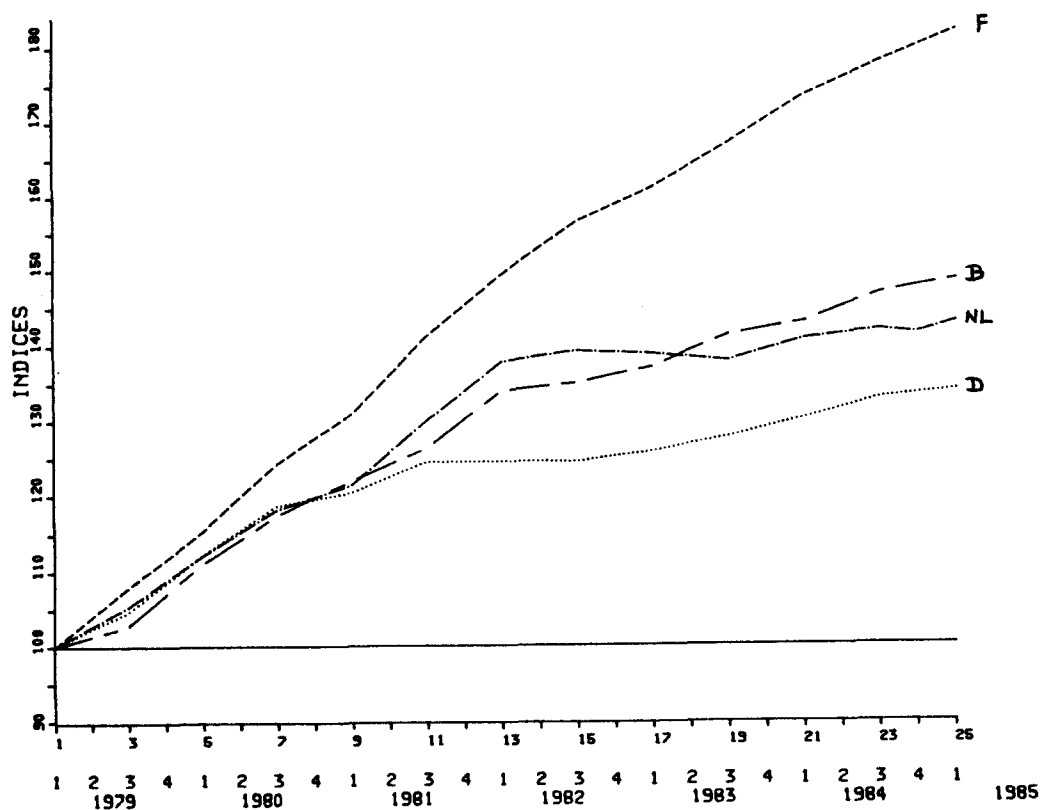
Graphique 3.10

Schaubild 3.10

Rhine + North/South

Rhin + Nord-Sud

Rhein + Nord-Süd



3.4 Profitability

Rentabilité

Rentabilität

Cost/price developments
(in ECU)

Comparaison Coûts/prix
(en ECU)

Entwicklung der Kosten
und Preise (in ECU)

3.4.1 Figure 3.11

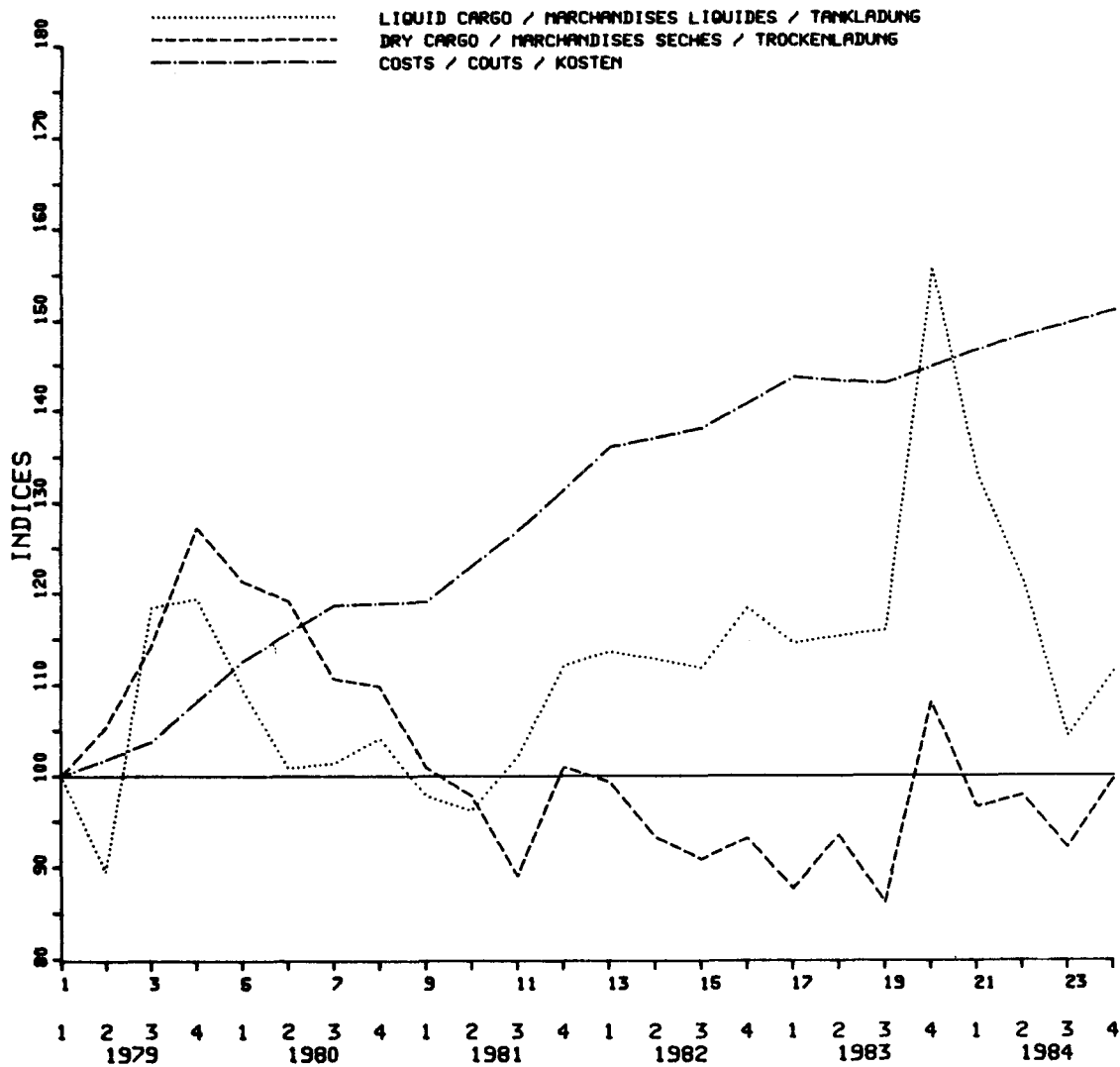
Graphique 3.11

Schaubild 3.11

Rhine market
(1.1.1979=100)

Trafic rhénan
(1.1.1979=100)

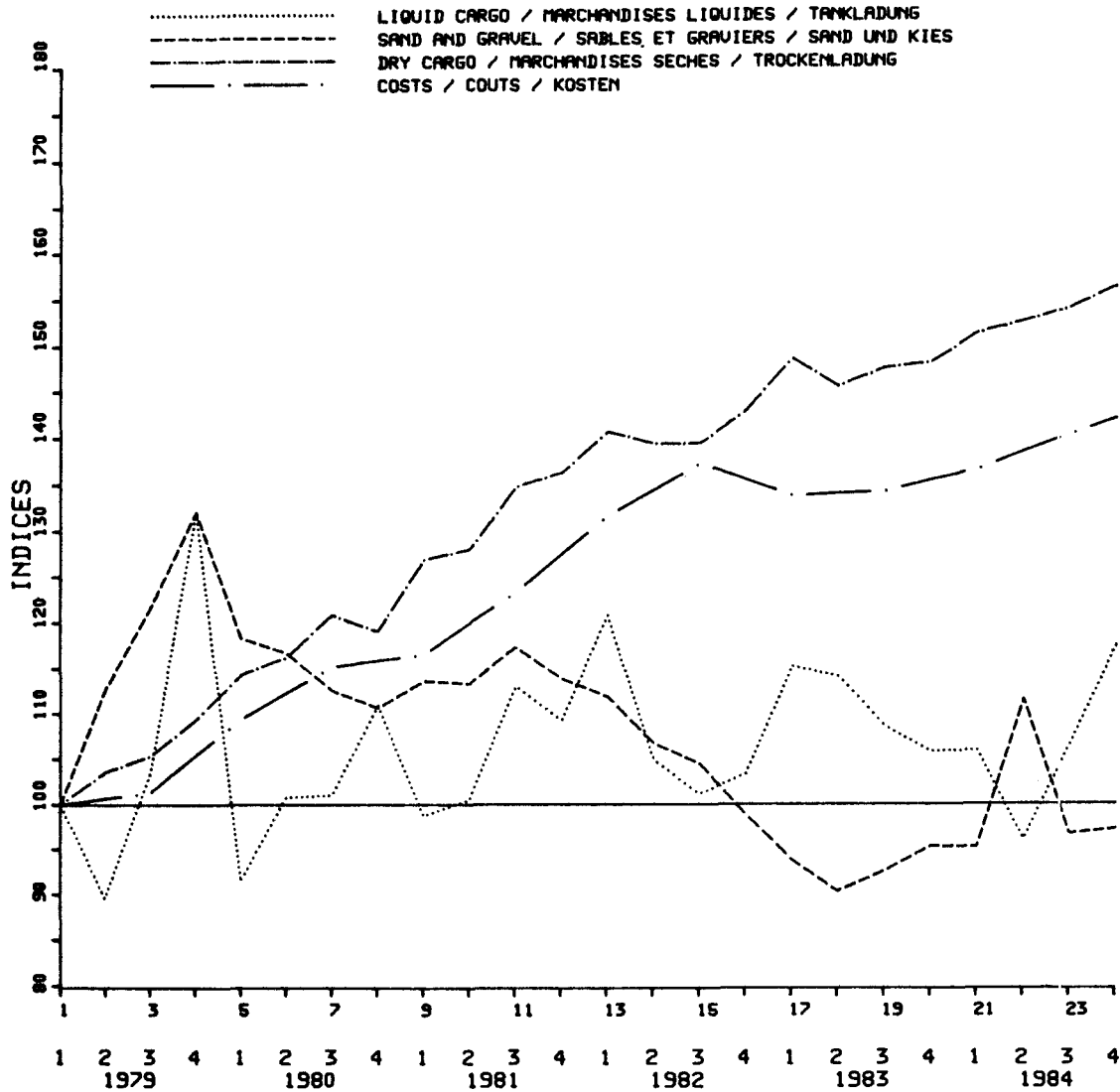
Rheinverkehr
(1.1.1979=100)



North-South market
(1.1.1979=100)

Trafic Nord-Sud
(1.1.1979=100)

Nord-Süd-Verkehr
(1.1.1979=100)



- Over the last years, prices in dry cargo N-S (regulated market) kept well up with the costs but the profitability in this sector was strongly reduced by the increased waiting time (see 3.2.2).
- Ces dernières années, les prix pour le transport des matières sèches dans le trafic Nord-Sud (marché réglementé) ont couvert les coûts. Il faut noter cependant que la rentabilité reste affectée par les délais d'attente entre deux voyages (voir 3.2.2.).
- In den letzten Jahren steht im Nord-Süd-Trockenladungsverkehr (reglementierter Markt) der positiven Auswirkung der kostendeckenden Frachtraten auf die Rentabilität die lange Wartezeit zwischen zwei Reisen gegenüber (siehe 3.2.2).

SECTION - CHAPITRE - TEIL 4



Table 4.1

EUR-10 tonnage evolution
(in %) Q4 84/Q4 83
by transport relation
(1)

Tableau 4.1

Evolution des tonnages
EUR-10 (en %) Q4 84/Q4 83
par relation de transport
(1)

Tabelle 4.1

Entwicklung des EUR-10-
Verkehrsaufkommens (%)
Q4 84/Q4 83 nach Verkehrs-
beziehungen (1)

To/vers/ From de/von nach	D	F	I	NL	B+L	UK	IRL	DK	GR	EUR 10
D	x	- 6	+13	+16	- 5	+ 6	0	+23	0	+ 2.7
F	0	x	+19	+ 4	+ 4	- 4	0	+ 5	+38	+ 8.6
I	- 7	- 2	x	-19	+12	+17	0	- 8	+36	- 1.3
NL	+ 2	+12	-14	x	+14	-38	0	0	+33	+ 3.6
B+L	-16	- 1	+ 9	+29	x	-20	0	+30	+27	+ 1.1
UK	+137	+19	- 7	-65	-15	x	N.	-50	N.	+14.7
IRL	0	0	0	0	0	0	x	0	0	0
DK	+10	-26	+58	+123	-22	0	0	x	-100	+10.9
GR	+139	-54	-26	-77	+100	N.	N.	-100	x	+61.5
EUR 10	- 3.3	- 1.6	+14.3	+16.3	+ 1.8	+ 5.7	0	+18.8	+10.0	+ 4.4

N = not available

N = non disponible

N = keine Angaben

(1)Excludes B-L and L-B

(1)Exclut B-L et L-B

(1)Ohne B-L und L-B

Table 4.2

Tableau 4.2

Tabelle 4.2

Cumulative EUR-10 tonnage evolution in %, by direction 1984/1983

Evolution cumulée, en %, du tonnage EUR-10 par direction 1984/1983

Entwicklung des EUR-10-Verkehrsaufkommens (%) 1984/1983

	Inward traffic evolution Evolution du trafic entrant Entwicklung des eingehenden Verkehrs (%) $\frac{1984}{1983}$	Outward traffic evolution Evolution du trafic sortant Entwicklung des ausgehenden Verkehrs (%) $\frac{1984}{1983}$	In+outward traffic Evolution du trafic total Entwicklung des ein- und ausgehenden Verkehrs (%) $\frac{1984}{1983}$
D	+ 4	+ 10	+ 7
F	+ 9	+ 17	+ 13
I	+ 26	+ 4	+ 19
NL	+ 14	+ 12	+ 12
B+L	+ 15	+ 17	+ 16
UK	+ 13	+ 33	+ 13
IRL	-	-	-
DK	- 1	- 10	- 4
GR	+ 24	- 2	+ 16
EUR 10	+ 13	+ 13	+ 13

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 (1).

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)

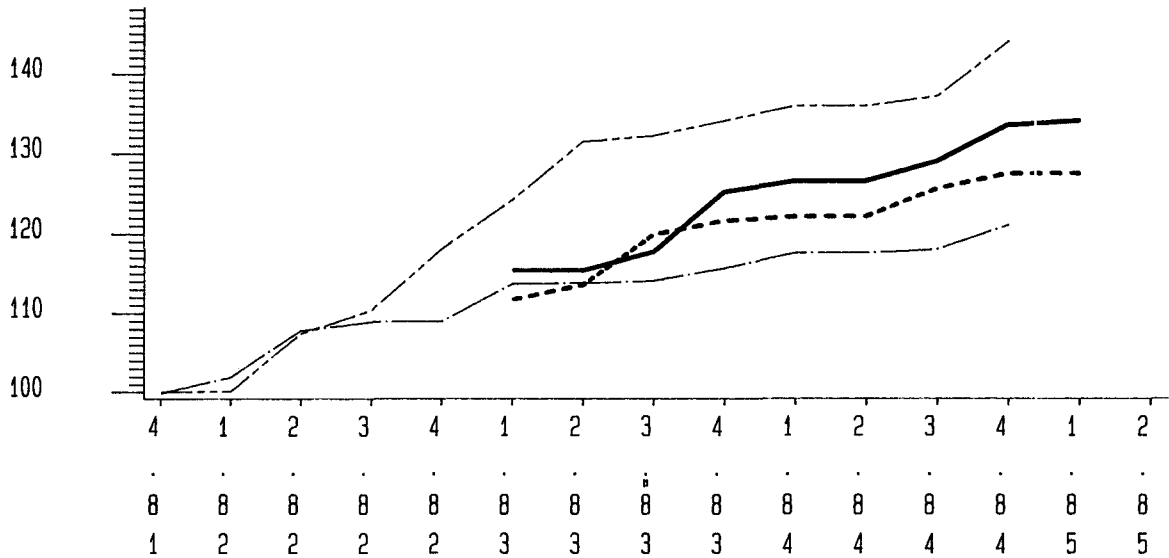
Tarifentwicklung nach Verkehrsbeziehungen
(Wagenladungen)

A) SNCF's elaboration

Calculs de la SNCF

Aufstellung der SNCF

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.84	30.6.84	30.9.84	31.12.84	31.3.85
F-B ———	100.0	126.56	126.56	129.04	133.57	134.13
F-NL - - - -	100.0	122.16	122.16	125.63	127.51	127.51
F-D · - - -	100.0	117.61	117.61	118.08	121.10	-
F-I - - - -	100.0	135.97	135.97	137.19	144.00	-

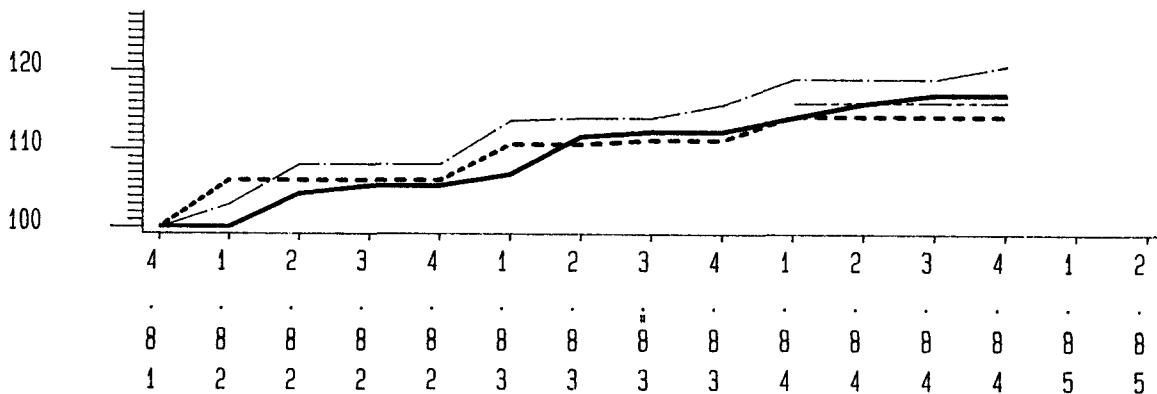


B) DB's Elaboration

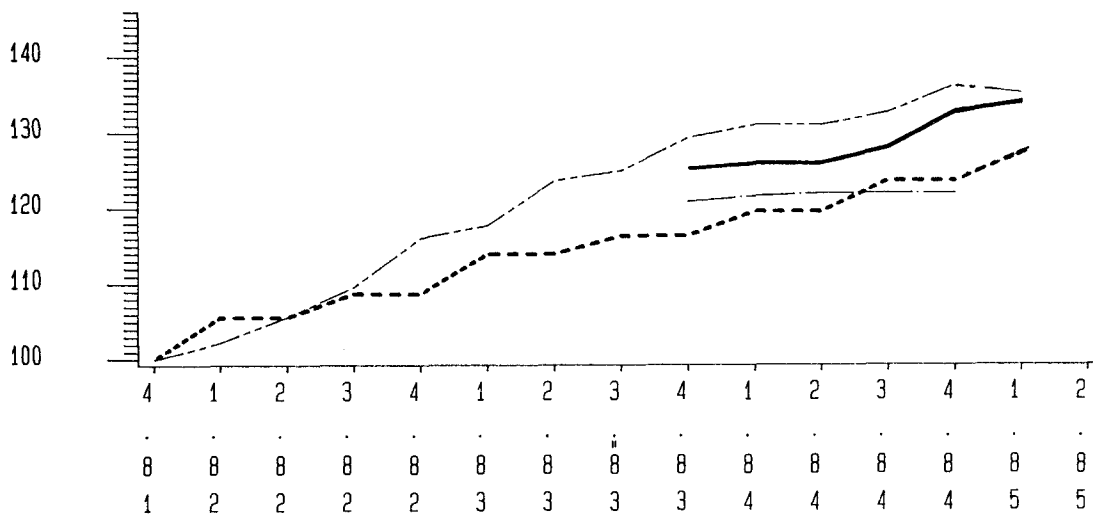
Calculs de la DB

Aufstellung der DB

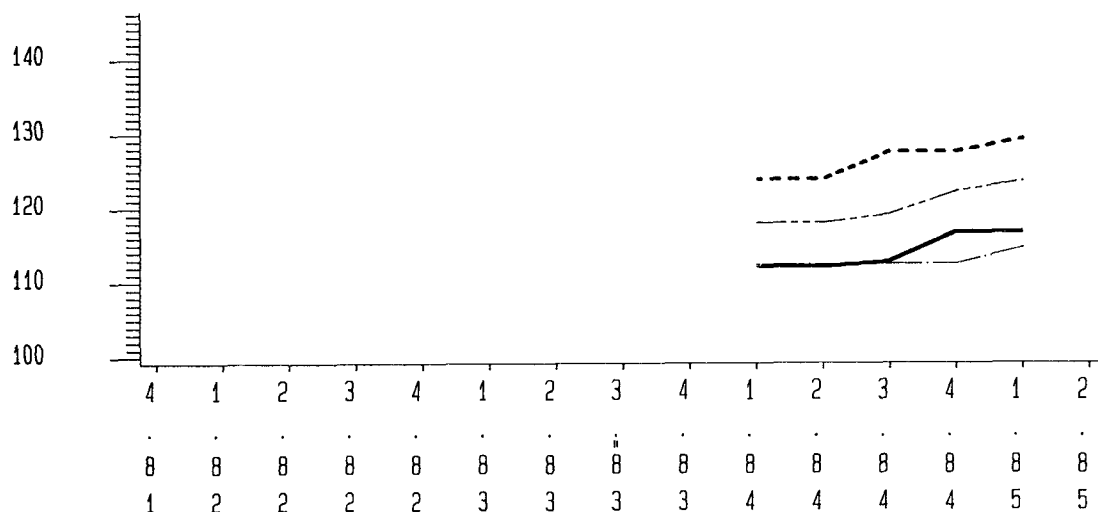
Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.84	30.6.84	30.9.84	31.12.84	31.3.85
D-F · - - -	100.0	118.96	118.96	118.96	120.65	
D-BL ———	100.0	114.06	115.84	116.99	116.99	
D-NL - - - -	100.0	114.21	114.21	114.21	114.21	
D-I - - - -	100.0	115.80	115.97	115.97	115.97	



Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.84	30.6.84	30.9.84	31.12.84	31.3.85
B-F ———	100.0	125.84	125.84	127.95	132.59	133.87
B-NL - - - -	100.0	119.50	119.50	123.58	123.58	126.92
B-DL · - - - ·	100.0	121.58	121.95	121.95	121.95	-
B-I — - - -	100.0	130.98	130.98	132.60	136.16	135.97



Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.84	30.6.84	30.9.84	31.12.84	31.3.85
NL-B - - - -	100.0	123.84	123.84	127.52	127.52	129.22
NL-D · - - - ·	100.0	112.37	112.37	112.47	112.47	114.59
NL-F ———	100.0	112.01	112.01	112.72	116.69	116.69
NL-I — - - -	100.0	118.05	118.05	119.16	122.21	123.61



E) FS's Elaboration

Calculs des FS

Aufstellung der FS

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.84	30.6.84	30.9.84	31.12.84	31.3.85
I-B	100.0	133.90	134.27	139.17	144.80	
I-D	100.0	118.29				
I-F	100.0	132.41	132.41	133.46	140.20	
I-NL	100.0	127.59	127.59	128.32	133.74	

SECTION - CHAPITRE - TEIL 5

COMBINED TRANSPORT - TRANSPORT COMBINE - KOMBINIERTER VERKEHR

5.1 Container traffic Trafic conteneurisé Containerverkehr

Q1 85

Q1 85

Q1 85

INTERCONTAINER
elaboration

Statistiques
INTERCONTAINER

Aufstellung von
INTERCONTAINER

Tab. 5.1	Ports traffic Trafic-ports Hafenverkehr	Continental traffic Trafic continental Kontinentalverkehr	Total traffic Trafic total Zusammen
Number of units Nombre d'unités Q1 85 Ladeeinheiten TEU (1000)	132.5	79.0	224.1
Evolution Entwicklung % $\frac{Q1\ 85}{Q1\ 84}$	+ 12 %	+ 2 %	+ 9 %
Evolution Entwicklung % $\frac{Q1\ 85}{Q4\ 84}$	+ 7 %	- 5 %	+ 2 %

5.2 Piggy-back - Ferroutage - Huckepack Q4 84

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

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

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

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

Country of despatch Pays d'expédition Versandland	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten Q4 84	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q4\ 84}{Q4\ 83}$	$\frac{Q4\ 84}{Q3\ 84}$
D Kombiverkehr	17 831	+ 19	+ 12
F Novatrans	2 708	+ 7	+ 32
I Novatrans (except to D) (sauf vers D) (ohne nach D)	5 341	+ 75	+ 13
I Ferpac (to D) (vers D) (nach D)	2 524	- 4	+ 7
NL Trailstar	1 604	+ 21	+ 37
B TRW	3 712	- 8	+ 6
UK Novatrans	1 362	+ 3	- 9
Total - zusammen	35 082	+ 18	+ 12

Tab. 5.3 Important Intra-EUR 10 relations (over 1000 units in Q4 84)
 Relations intra-EUR 10 importantes (plus de 1000 unités au Q4 84)
 Wichtige Verkehrsverbindungen innerhalb EUR-10 (mehr als 1000 Lade-
 einheiten in Q4 84)

Relation Verbindung	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q4\ 84}{Q4\ 83}$	$\frac{Q4\ 84}{Q3\ 84}$
D ——— I	8 596	+ 15	+ 20
I ——— D	2 524	- 4	+ 6
B ——— I	2 812	+ 5	+ 20
I ——— B	1 691	N	- 22
UK ——— I	1 334	+ 1	- 8
I ——— UK	2 405	+ 56	+ 56
F ——— I	1 444	- 6	+ 36
I ——— F	1 245	- 18	+ 22
NL ——— I	1 005	- 7	+ 12
Total - zusammen	23 056		

SOURCES - QUELLEN

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

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

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

D Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (EDF) 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 BÄG (Bundesanstalt für den Güterfernverkehr)
F Ministère des Transports
I Centro Studi sui Sistemi di Trasporto
L Ministère des Transports
NL NIWO (Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie)
CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek)

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

Rhine Central Rhine Commission
North-South B Institut pour le Transport par Batellerie
NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer

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

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

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

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

(g) Combined Transport - Transports Combinés - Kombiniertes Verkehr

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

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

D KBA-BAG Kraftfahrt-Bundesamt und der Bundesanstalt für
den Güterfernverkehr
F Ministère des Transports - Service des Transports routiers
R-2
I Ministero dei Trasporti - Dir. generale POC
NL CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek
B/L INS - Institut national de Statistiques
UK GSS - Department of Transport
IRL University College, Dublin
DK Danmarks Statistik
GR Ethniki Statistiki Ypiresia

(i) I.W. Tonnages - Tonnages des Voies Navigables - Binnenschifffahrt-
güterverkehr

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

Rail Tonnages - Tonnages Rail - Eisenbahngüterverkehr

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

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

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

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 Forlag

Møntergade 21
1116 København K
Tlf: (01) 12 11 95
Girokonto 200 11 95

BR DEUTSCHLAND

Verlag Bundesanzeiger

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

GREECE

G.C. Eleftheroudskis SA

International Bookstore
4 Nikis Street
Athens (126)
Tel. 322 63 23
Telex 219410 ELEF

Sub-agent for Northern Greece:

Molho's Bookstore

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

FRANCE

**Service de vente en France des publications
des Communautés européennes**

Journal officiel

26, rue Desaix
75732 Paris Cedex 15
Tél. (1) 578 61 39

IRELAND

Government Publications Sales Office

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

or by post

Stationery Office

St Martin's House
Waterloo Road
Dublin 4
Tel. 78 96 44

ITALIA

Licosa Spa

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

Subagente:

Libreria scientifica Lucio de Biasio - AEIOU

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

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

**Office des publications officielles
des Communautés européennes**

5, rue du Commerce
L-2985 Luxembourg
Tél. 49 00 81 - 49 01 91
Télex PUBLOF - Lu 1322
CCP 19190-31
CC bancaire BIL 8-109/6003/200

NEDERLAND

Staatsdrukkerij- en uitgeverijbedrijf

Christoffel Plantijnstraat
Postbus 20014
2500 EA 's-Gravenhage
Tel. (070) 78 99 11

UNITED KINGDOM

HM Stationery Office

HMSO Publications Centre
51 Nine Elms Lane
London SW8 5DR
Tel. 01-211 3935

Sub-agent:

Alan Armstrong & Associates

European Bookshop
London Business School
Sussex Place
London NW1 4SA
Tel. 01-723 3902

ESPAÑA

Mundi-Prensa Libros, S.A.

Castelló 37
Madrid 1
Tel. (91) 275 46 55
Telex 49370-MPLI-E

PORTUGAL

Livraria Bertrand, s.a.r.l.

Rua João de Deus
Venda Nova
Amadora
Tél. 97 45 71
Telex 12709-LITRAN-P

SCHWEIZ / SUISSE / SVIZZERA

Librairie Payot

6, rue Grenus
1211 Genève
Tél. 31 89 50
CCP 12-236

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

2182 St Catherine Street West
Montreal
Quebec H3H 1M7
Tel. (514) 937 3519

JAPAN

Kinokuniya Company Ltd

17-7 Shinjuku 3-Chome
Shinjuku-ku
Tokyo 160-91
Tel. (03) 354 0131

Öffentliche Preise in Luxemburg ohne Mehrwertsteuer Price (excluding VAT) in Luxembourg Prix publics au Luxembourg (TVA exclue)
ECU 2,24 BFR 100 DM 5,00 FF 16 IRL 1.60 UKL 1.40 USD 2.00



KONTORET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS OFFICIELLE PUBLIKATIONER
AMT FÜR AMTLICHE VERÖFFENTLICHUNGEN DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΠΙΣΗΜΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
OFFICE FOR OFFICIAL PUBLICATIONS OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
OFFICE DES PUBLICATIONS OFFICIELLES DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES
UFFICIO DELLE PUBBLICAZIONI UFFICIALI DELLE COMUNITÀ EUROPEE
BUREAU VOOR OFFICIËLE PUBLIKATIES DER EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

ISSN 0257-0491