

Inhoud

Contents

2
Intermodaal boekingsplatform
in de startblokken



3
Intermodal Booking Platform
in the starting blocks

4
“Hoe meer richting Alpen,
hoe bewuster mensen
omgaan met het milieu”



7
“The closer one gets to the Alps,
the more environmentally
aware people are”

9
“De tijd is rijp dat de
havens van Antwerpen en
Rotterdam gaan samenwerken”



11
“The time is ripe for the
Ports of Antwerp and
Rotterdam to work together”

Inleiding door Ernst Delfos, uitgever

Met de huidige kennis en technologie, het groeiend ecologisch bewustzijn en de economische realiteit is het vandaag niet meer verantwoord om nog lege containers te vervoeren. In de sector worden dan ook de nodige initiatieven genomen om de goederenstromen te bundelen. De tijd lijkt zelfs rijp voor een overstijging van de concurrentiepositie. Overheidssteun blijkt in dit alles een belangrijke factor.

Deze ontwikkelingen zijn aanleiding voor het redactieteam van Insights om de branche van het multimodaal containervervoer (per spoor) uitgebreid te belichten. Het resultaat leest u nu. Een informatieve uitgave, die inzicht geeft in een snel veranderende markt.

Foreword by Ernst Delfos, publisher

Today, with our current knowledge and technology, our growing ecological awareness and our economic reality, it is no longer responsible to transport empty containers. Therefore, in this sector, the necessary initiatives are being taken to bundle the freight flows. The time even appears ripe for exceeding current levels of competitiveness. Throughout all of this, governmental support proves to be an important factor.

These developments were the impetus behind the Insights editorial team's detailed discussion of the multimodal container transport (by rail) sector. You are now reading the fruits of our efforts. An informative edition which aims to provide insight into a rapidly changing market.



Olivier Schoenmaeckers

Intermodaal boekingsplatform in de startblokken

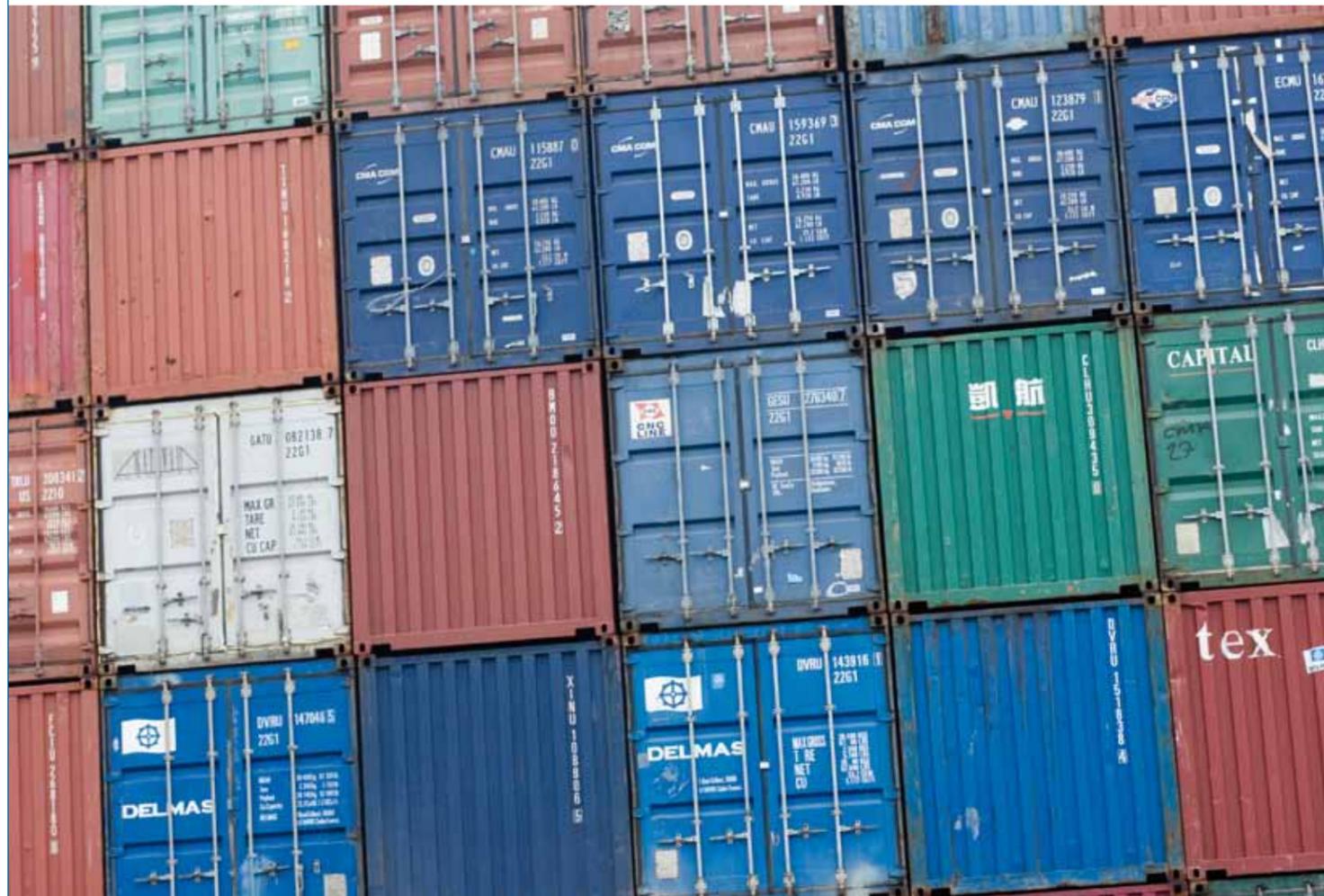
VEA, de Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen, legt momenteel de laatste hand aan de oprichting van een neutraal intermodaal boekingsplatform voor containers. “De bedoeling is om expediteurs die nu vaak de reflex hebben om hun containers eenvoudigweg via de weg te vervoeren, bewust te maken van de mogelijkheden op het vlak van intermodaal transport met binnenvaart en per spoor”, stelt Olivier Schoenmaeckers, directeur van VEA.

De doelstelling van het platform is om volumes te bundelen en om meer transporten via het spoor en de binnenvaart uit te voeren. Olivier Schoenmaeckers: “Uit een studie van enkele jaren geleden is gebleken dat bijna veertig procent van de containers tussen de inland terminals en de haven leeg vervoerd worden. Dat is met andere woorden een enorme gemiste kans. Met het platform zullen we dan ook kunnen kijken waar die lege containers in het binnenland staan om ze dan gevuld terug naar de haven te laten komen.”

De idee voor het intermodaal boekingsplatform is bij VEA reeds ontstaan in 2005, maar door de crisisjaren 2008 en 2009, die een daling van de volumes met zich meebrachten, werden de plannen tijdelijk opgeborgen. Enkele jaren geleden heeft VEA het project dan terug nieuw leven ingeblazen. Olivier Schoenmaeckers: “Het was oorspronkelijk de bedoeling om ons te richten op de binnenvaart, maar nu betrekken we ook het vervoer per spoor omdat je met een binnenschip niet op alle bestemmingen geraakt. De vennootschap ‘Centraal Boekingsplatform’ is ondertussen opgericht. De project manager en de supply chain coördinator die we momenteel aanwerven, zullen de eerste weken gesprekken voeren met de verschillende partners. We mikken om rond de jaarwisseling effectief met het platform van start te gaan.”

Of er alleen in ons land op deze manier goederenstromen gebundeld worden?

Olivier Schoenmaeckers: “Er worden in Europa verschillende commerciële initiatieven genomen waarbij bedrijven met



enkele partners hun stromen proberen te bundelen. Voor deze horizontale samenwerking is er wel een mentaliteitswijziging nodig om samen met je concurrent goederen te clusteren. Toch is dat de toekomst. De capaciteit moet beter benut worden. Met VEA zetten we daar een neutraal, a-commercieel platform boven. In de gesprekken die we gevoerd hebben met de bedrijven in de haven hebben we gemerkt dat neutraliteit cruciaal is. De gegevens over hun goederenstromen die de bedrijven in het systeem zullen gaan ingeven, blijven vertrouwelijk bij VEA. Het project van VEA is echt wel ambitieus. De neutraliteit die wij vooropstellen, zien we niet in de andere projecten. Ook voor het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen zal het platform interessant zijn. De concurrentiepositie van de haven wordt voor een deel bepaald door de interlandverbindingen. Het boekingsplatform kan de connecties met het hinterland optimaliseren en de haven zou competitiever kunnen worden doordat goederen in grotere volumes en op een kortere tijd op hun bestemming zouden kunnen geraken.

We hebben in het havenbedrijf dan ook een enthousiaste partner gevonden om in te zetten op intermodaal vervoer en het project wordt ook ondersteund door de Vlaamse overheid. Het platform moet de reflex verminderen om als expediteur snel een vrachtwagen te bellen. Belangrijk is wel dat je iets vroeger in het proces aan een transportoplossing begint te denken”

Olivier Schoenmaeckers voegt er nog aan toe dat het boekingsplatform zal toelaten om in bepaalde regio's, waar nu nog te weinig volume is om bijvoorbeeld een trein te laten rijden, de goederenstromen zodanig te bundelen dat het misschien opportuun is om een spoorverbinding te realiseren. Olivier Schoenmaeckers: “Het is een open platform, voor onze expediteurs-gemeenschap, maar ook voor rederijen, terminals, verladers,... het staat iedereen vrij om er gebruik van te maken.”

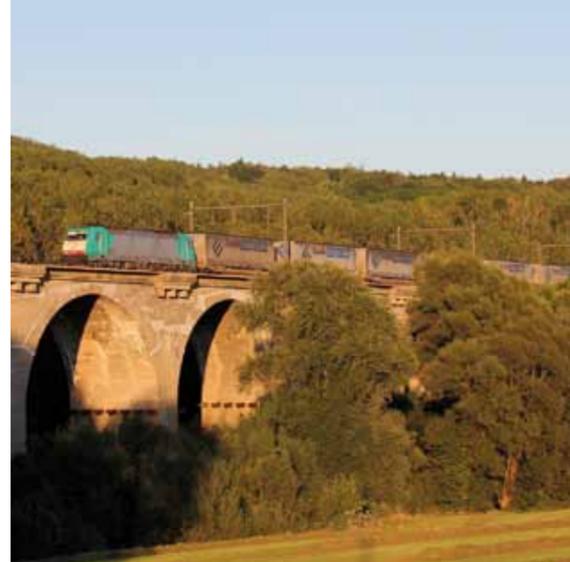
Summary

Intermodal Booking Platform in the starting blocks

Currently, the VEA, the Association for Forwarding, Logistics and Freight Interests in Antwerp, is finalizing the creation of a neutral, intermodal booking platform for containers. “We want to make forwarding agents aware of the possibilities of intermodal transport via inland shipping and by rail,” says VEA Director Olivier Schoenmaeckers.

The goal of the platform, which has the support of the Flemish government, is to bundle volumes and to transport more freight by rail and by inland shipping. But the platform will also allow more empty containers to be filled inland and returned to the port. VEA is aiming to start up the platform at the beginning of the new year.

Olivier Schoenmaeckers: “Various commercial initiatives in which companies try to bundle their flows with several partners have already been taken in Europe. But the VEA project is truly ambitious in comparison. The neutrality that we have made a priority is not seen in the other projects. The platform will also be interesting for the municipal port installation of Antwerp. The port's competitive position is determined in part by its connections to the hinterland. The booking platform can optimize these connections, and this could make the port more competitive, since the freight would potentially make it to its destinations in greater volumes and more quickly.



“Hoe meer richting Alpen, hoe bewuster mensen omgaan met het milieu”

Containervervoer per spoor

Zestig procent van de omzet van Inter Ferry Boats, aanbieder van containertransport per spoor, wordt gerealiseerd door het vervoer van continentale containers naar Italië en terug en ook andere Europese bestemmingen doen het goed. In eigen land is het maritiem containervervoer van de belangrijkste havens naar het achterland door de onzekere subsidiepolitiek van de overheid echter fel verminderd. “Hoe meer richting de Alpen, hoe bewuster de mensen omgaan met het milieu”, constateert Johan Gemels, CEO van Inter Ferry Boats.



Johan Gemels

Inter Ferry Boats is een dochtervennootschap van NMBS Logistics, dat op haar beurt een dochter is van de NMBS. De onderneming verzorgt punt tot punt containervervoer per spoor. De hoofdactiviteit is het vervoer van continentale containers van ons land naar bestemmingen over heel Europa, vooral naar Italië en Spanje, maar ook naar het Groothertogdom Luxemburg, Noord-Frankrijk, Oost-Duitsland,... en dit in opdracht van rederijen en grote transporteurs en met de (tank) containers van de klanten, die door Inter Ferry Boats op een spoorchassis geplaatst worden. Vijftig procent van het vervoer van Inter Ferry Boats is tankvervoer. Bij tien tot vijftien procent van het vervoer gaat het om gevaarlijke stoffen.

Johan Gemels: “Het vervoer van containers per spoor mag dan minder flexibel zijn dan het vervoer per vrachtwagen, met de juiste insteek kunnen de transporteurs er flink wat voordeel uithalen. Stel dat een

transporteur uit Antwerpen dagelijks twintig containers dient te leveren in de regio Noord-Frankrijk. Hij kan dit realiseren met een vloot van zeven tot acht vrachtwagens, maar hij kan ook de trein inschakelen. Een of twee vrachtwagens in Antwerpen volstaan dan om de containers van de kaai naar het vertrekstation van de trein te rijden en nog eens een tot twee vrachtwagens in Noord-Frankrijk kunnen de containers tot bij de eindklant brengen. De transporteur spaart op deze manier drie tot vier vrachtwagens uit, die hij voor ander werk kan inzetten. Een van onze klanten zet dagelijks een volle trein in, het equivalent van dertig vrachtwagens. Met de vijftien vrachtwagens die hij daarmee uitspaart, verhoogt hij zijn omzet, zonder in nieuw materiaal te moeten investeren.”

Onzekere subsidiepolitiek

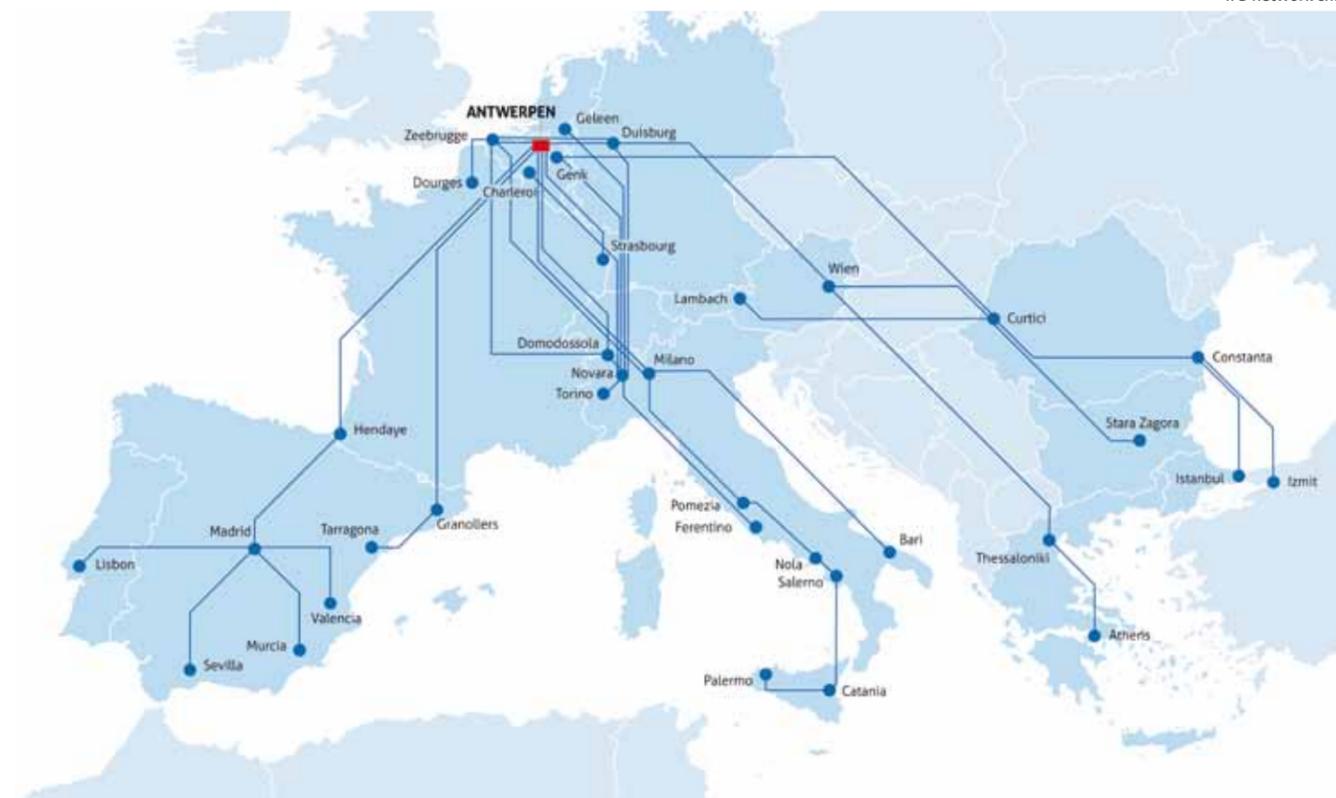
Johan Gemels betreurt het dat Inter Ferry Boats in het maritiem transport op korte afstand als gevolg van de subsidiepolitiek

van de overheid nogal wat omzet verloren heeft. Johan Gemels: “In ons land is er geen tolheffing voor het vervoer over de weg. Het vervoer per spoor daarentegen betaalt een zware tol die oploopt tot een derde van de transportkosten, en die bovendien ook van toepassing is op niet-gereden banen. Wanneer een trein om de een of andere reden niet kan rijden, dien je de tol op het gereserveerde rijpad toch te betalen. Daarnaast zijn er nog de overslagkosten om de containers voor het eindtransport op de vrachtwagen te laden. Het spoorvervoer werd de voorbije negen

jaar ondersteund door een belangrijke federale subsidie. Vorig jaar werden er echter gedurende een half jaar geen subsidies uitgekeerd. De subsidiekraan werd dit jaar wel met vertraging terug opengedraaid, maar in principe zijn er vanaf 2015 geen steungelden meer.”

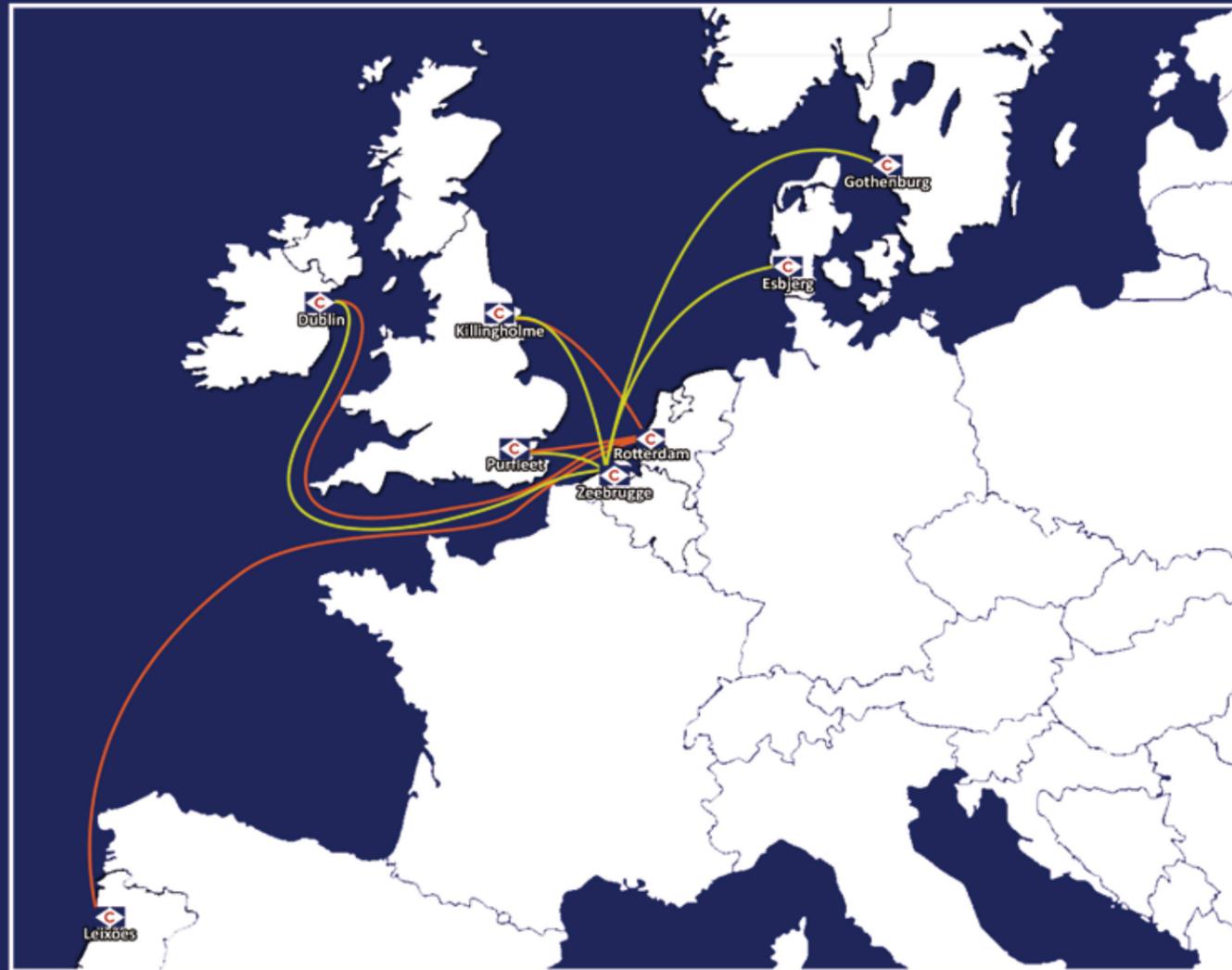
Door de wisselvallige subsidiepolitiek is het containervervoer over korte afstand voor Inter Ferry Boats met meer dan de helft verminderd. Het continentaal containervervoer naar Italië en Spanje blijft gelukkig wel stijgen.

IFB network chart



CLdN

RO-RO SAILINGS



CLdN ro-ro SA

Zeebrugge - Dublin	3x/week
Rotterdam - Dublin	3x/week
Zeebrugge - Gothenburg	6x/week
Zeebrugge - Esbjerg	1x/week
Rotterdam - Purfleet	1x/day
Rotterdam - Killingsholme	1x/day
Rotterdam - Leixões	2x/week

Cobelfret Ferries NV

Zeebrugge - Purfleet	3x/day
Zeebrugge - Killingsholme	1x/day

CLdN ro-ro- SA

Ireland: +352 26 44 66 266 - freight.irl@cldn.com
 Scandinavia: +352 26 44 66 277 - freight.scan@cldn.com
 UK: +352 26 4 66 288 - freight.uk@cldn.com
 Portugal: +352 26 44 66 288 - freight.port@cldn.com

Cobelfret Ferries NV

Zeebrugge-Purfleet:
 +44 1708 68 49 90 - zeebookings@cldn.com
 Zeebrugge Killingsholme:
 +32 50 50 22 45 - agencies.kgh@croports.com

www.cldn.com

Johan Gemels: “Op deze trajecten biedt het spoorvervoer zeker troeven. In Frankrijk dient het transport over de weg rekening te houden met de ‘péage’ en daar geldt voor vrachtwagens bovendien een rijverbod op zondag, terwijl de containertreinen wel mogen rijden op die dag. Ook Zwitserland is als transitland interessant om door te sporen. De Zwitserse overheid heeft jaarlijks heel wat subsidies over voor het spoorvervoer, dit om zoveel mogelijk vrachtwagens van de weg te houden. De Zwitserse bevolking werd over deze materie onlangs zelfs geconsulteerd in een referendum. De Zwitsers kozen er duidelijk voor om het bestaande subsidiesysteem verder te zetten. Inter Ferry Boats rijdt dagelijks met acht treinen in beide richtingen door Zwitserland. Dat betekent elke dag vijfhonderd vrachtwagens minder op de Zwitserse wegen. De overheid kent ons daar maandelijks een subsidiebedrag van een miljoen euro voor toe. We hebben net het bericht gekregen dat de Zwitserse subsidieregeling al minstens door zal lopen tot 2023. Dat laat ons en onze klanten toe om een visie op lange termijn uit te werken en daar eventueel de nodige investeringen tegenover te stellen. Ik merk duidelijk dat hoe verder je richting de Alpen trekt, hoe bewuster de mensen omgaan met milieu en omgeving.”

Summary

Container transport by rail

“The closer one gets to the Alps, the more environmentally aware people are”

Sixty percent of the turnover of Inter Ferry Boats, provider of container transport by rail, is generated by the transport of continental containers to Italy. Other European destinations are also doing well. However, here at home, maritime container transport to the hinterland has decreased sharply due to uncertainty about subsidy policies. “The closer one gets to the Alps, the more environmentally aware people are,” observes Johan Gemels, CEO of Inter Ferry Boats.

Inter Ferry Boats is a subsidiary of NMBS Logistics, itself a subsidiary of the NMBS, and provides point-to-point container transport by rail, especially that of continental containers to destinations throughout Europe. IFB operates on behalf of shipping companies and large transporters, as well as with customers’ own tank containers, which are placed on a rail chassis.

Johan Gemels: “With the right line of approach, transporters can benefit greatly from rail transport. Suppose a transporter from Antwerp must deliver twenty containers per day to Northern France. He can do this with a fleet of seven or eight trucks, but he could also utilize the train. One or two trucks in Antwerp are enough to drive the containers from the dock to the train station and another one or two trucks in Northern France can bring the containers to the end customer. By doing this, the transporter saves three to four trucks, which can be used for other work.



Johan Gemels regrets the fact that Inter Ferry Boats has lost business in the short-distance maritime transport sector as a result of the government’s subsidy policies. Johan Gemels: “Transport by rail requires the payment of heavy tolls, tolls that can run up to a third of the transport costs themselves. Throughout the past nine years, transport by rail has been supported by an important federal subsidy. Last year for a period of six months, however, no subsidies were granted, and, in principle, all subsidies will be stopped at the start of 2015.”

Johan Gemels hopes that the Belgian government will once again work out a new, long-term subsidy plan. Johan Gemels: “Transport by rail is environmentally friendly and safe. The closer you get to the Alps, the more environmentally conscious people are. In a referendum, the Swiss population indicated that the government must continue to award subsidies for container transport by rail in order to keep as many trucks as possible off the roads. We can certainly continue to count on Swiss subsidies until 2023. That allows us and our customers to work out a long-term vision for the future.”

Johan Gemels hoopt dan ook dat Belgische overheid opnieuw een lange termijn subsidieregeling uitwerkt zodat het spoor terug een groter aandeel van het transport in ons land voor zijn rekening kan nemen. Johan Gemels: “Transport per spoor mag dan misschien wat langer duren, het is een milieuvriendelijke en veilige vervoersmodus.”

Multi Masters Group
Westkaai 11, 2170 Merksem
+32 3 645 01 02
Info@MM-Group.eu
www.MM-Group.eu

We zorgen ervoor.

ITS INTERNATIONAL
TRANSPORT & SHIPPING

Your Specialist for:

- o Intermodal Transports
- o Special Equipment
- o Event Logistics
- o Project & Heavy Lift Cargo

ITS International
Transport & Shipping Ltd.
Christoph Merian Ring 29
CH-4153 Reinach
T +41 61 577 27 27
F +41 61 577 27 37
E its@its-transport.ch

“De tijd is rijp dat de havens van Antwerpen en Rotterdam gaan samenwerken”



“Wanneer de havens van Rotterdam en Antwerpen, aangevuld met kleinere havens in de regio hun containervervoer per spoor bundelen, kunnen de transportkosten dalen en is het rendabel om meer plaatsen in het achterland per containertrein aan te doen.” Dat is de mening van de onderzoekers van het Europese Twin Hub Network, een onderzoeksproject geleid door de afdeling OTB van de TU Delft. Om dit te bereiken, dienen de havens van Rotterdam en Antwerpen meer samen te gaan werken, en het lijkt erop dat de tijd daar rijp voor is.



Ekki Kreutzberger

Waar de ladingstromen klein zijn is het de bedoeling van het project om de containertreinen niet direct van de ene terminal naar de andere te laten rijden, maar wel via een 'stermodel'. Projectcoördinator Ekki Kreutzberger: “De treinen rijden met andere woorden via een centraal punt waar ze onderling containers uitwisselen. Dat is trouwens geen nieuwe methode. Ze wordt reeds gebruikt in de luchtvaart en in het treinvervoer van personen, zelfs in het containertransport per spoor. Nieuw in ons concept is dat het op grotere schaal wordt toegepast door samenwerkende rail operators uit verschillende landen liggen. Doordat je in een stervorm rijdt, kan je kleinere stromen toch per spoor vervoeren.”

Pilootproject

Ondertussen zijn er al tests uitgevoerd voor een piloottrein tussen Rotterdam en het Poolse Lodz. Projectmanager Rob Konings: “We hebben voorafgaandelijk regio's in kaart gebracht waar de ladingstromen van Rotterdam en Antwerpen samen op jaarbasis 20.000 of meer TEU bedragen en waar transport per trein bijgevolg concurrerend kan zijn met vrachtwagenvervoer. Zulke kansrijke regio's zijn er vooral in Polen, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. Vervolgens hebben de railoperators gekeken of zij klanten kunnen vinden in deze gebieden. Dan komen soms andere regio's in beeld dan de meest kansrijke uit de

analyse. Een railoperator kan in een bepaalde regio een geïnteresseerde grote klant hebben, die als het ware het basisvolume voor een nieuwe dienst kan aanleveren. Om klanten te verleiden moet de prijs en kwaliteit van de nieuwe treindienst concurrerend zijn met vervoer per vrachtauto. Maar ook al is het spoorproduct aantrekkelijk dan is dat nog geen garantie dat klanten willen overstappen. Het is bijvoorbeeld ook mogelijk dat een klant al een lange relatie met een transportbedrijf heeft, waar hij niet graag afscheid van neemt.” Het piloot stermodel heeft drie takken: Lodz, Bazel en Londen.

Ook andere proefverbindingen zitten momenteel in de pijplijn en dat is nodig want het concept kan pas echt beproefd worden wanneer er een uitwisseling is tussen verschillende diensten.

Lange termijn

Voor het pilootproject wordt gekeken welke bestaande terminal of welk rangeergebied geschikt is als centraal punt in het sterrenet. Voor de lange termijn, zou het Twin hub concept op grote schaal worden toegepast, onderzoekt het project welke infrastructuur er idealiter zou zijn om alle Twin hub processen efficiënt te laten verlopen. Ekki Kreutzberger: “Met betrekking tot de haven van Antwerpen rijst de vraag of het niet opportuun is om de containerspoorterminal Main Hub, die in 2013 sloot, opnieuw te openen. Rotterdam heeft voor

Het Kruiske bvba

Voor Uw ontwerpen, realisatie en onderhoud van terminals.

- beton en asfaltwerken
- wegen-, spoor- en kraanrailbouw

U heeft een probleem, samen met U zoeken wij naar een optimale oplossing.

Om U van dienst te kunnen zijn beschikken wij over een 4 uren interventieservice, binnen de BENELUX .

Info@hetkruiske.be - www.hetkruiske.be

Rurtal CARGO
Crossing National Borders
info@rtb-cargo.com
http://www.rtb-cargo.com

CAPTRAIN Belgium

LET'S RAIL TOGETHER

CAPTRAIN BELGIUM
HOF TER LO 7
B-2140 ANTWERP

TEL. : +32 3 202 38 73
WWW.CAPTRAIN.BE

UNIGLOBE
Robins Travel

→ Groenenborgerlaan 59
2610 Wilrijk
+32 (0)3 830 31 32
info@unigloberobinstravel.be
unigloberobinstravel.be

insights

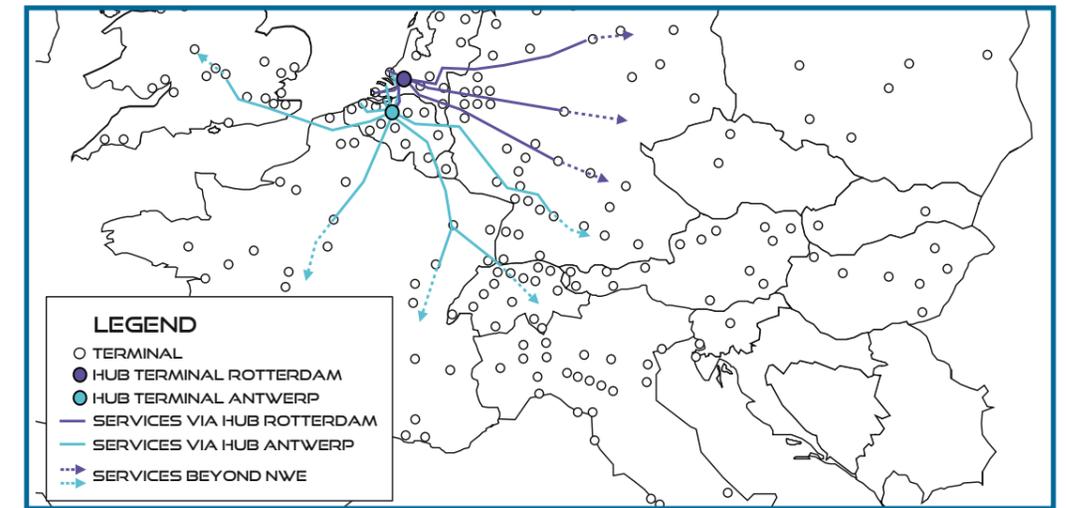
Vakblad Insights
Uitgeverij Goo Media
T +31 (0)71 - 70 70 161
E redactie@goomedia.nl
I www.goomedia.nl

Traction.

www.lte-group.eu

LTE
logistics & transport

IS CONSEQUENCE.



Voorbeeld van mogelijke Twin hub treindiensten naar bestemmingen in het achterland
Example of possible Twin Hub train services to destinations in the hinterland

rail containers geen hub. Dat komt omdat hier voor de kleinere stromen lijnbundeling wordt toegepast in plaats van stermodel bundeling. Maar met lijnbundeling is het moeilijk om de stromen van het steeds groter aantal rail terminals te integreren. Wij stellen ons de vraag of er geen nieuwe, geavanceerde terminal dient te worden gebouwd, waar containers snel tussen meerdere treinen kunnen worden uitgewisseld en waar die dan best zou komen.”

Rob Konings: “Het Twin Hub Network heeft meer kans op slagen wanneer de havens van Antwerpen en Rotterdam en ook de railoperators meer gaan samenwerken en hun concurrentiepositie achter zich laten. Het lijkt dat de tijd daar rijp voor is. Dankzij het concept kunnen beide havens een groter achterland per spoor bedienen en daarmee bijvoorbeeld hun concurrentiepositie ten opzichte van de Noord-Duitse zeehavens verbeteren. De regio’s in het achterland profiteren er ook van: ze worden beter ontsloten dankzij nieuwe treindiensten, waardoor het vestigingsklimaat in de regio verbetert en economische ontwikkeling wordt bevorderd.”

Aan het ‘Intermodal Rail Freight Twin Hub Network North West Europe’-project werken vier rail operators uit Nederland, België, Zwitserland en Groot-Brittannië, de havenbedrijven van Rotterdam en Antwerpen, de universiteiten van Delft, Rotterdam, Brussel en Karlsruhe en drie adviesbureaus. De kick-off werd gegeven in december 2011 en het project loopt nog tot eind 2015. Er is een budget van 5,5 miljoen euro beschikbaar, deels gefinancierd door het Europees Interreg-programma.



Summary

“The time is ripe for the Ports of Antwerp and Rotterdam to work together”

“When the Ports of Rotterdam and Antwerp, supplemented with smaller ports, bundle their container transport services, the costs of that transport decline, and it becomes more profitable to call in by container train at more locations in the hinterland.” This is the subject of the European Twin Hub Network, a four-year research project in which four rail operators, two port installations, four universities and three consulting firms are participating.

In places where the cargo flows are small, the intention is not to have container trains travel directly from one terminal to another but to have them travel using a ‘star schema’, in other words, along a central point where the containers are exchanged between trains. This arrangement has already been tested in a pilot train between Rotterdam and the Polish city of Lodz.

In the long-term, bundling the flows from the Ports of Rotterdam and Antwerp with those of smaller ports is a challenge for the larger ports. Project Coordinator Ekki Kreutzberger: “The questions of whether the Main Hub in Antwerp, which closed in 2013, must reopen and whether a new terminal should be built in Rotterdam become relevant. In Rotterdam, a new terminal could be used to bundle the rail container flows from all of that port’s terminals.”

Project Manager Rob Konings: “The Twin Hub Network will only be a success if the ports and the rail operators work together. With this concept, the collective competitiveness of the Ports of Rotterdam and Antwerp becomes stronger and improves the accessibility of regions in the hinterland. This, in turn, improves the investment climate for industry throughout the region.



Integrated and user-friendly **terminal management system** specifically developed for 3-modal container terminals.

Whether you deal with trucks, rail and/or barges, the system allows you to **track and trace** your **transport means and container units** from pre-announce through operational handling to invoices.

Your container movement equipment, such as gantry cranes, reach stackers and straddle carriers receive commands by means of a mobile application and **optimize your yard throughput** while minimizing driving distances and waiting times.

The administrative module greatly simplifies and accelerates your manual labor thanks to **automated communication** with your trading partners and the production of reports and statistics.

The graphical representation of the yard gives you an instant and real-time view of the situation and enables you to **act promptly even before issues become problems**.



Interman is a software product by B. Rekencentra NV.
www.rekencentra.com

WE KEEP INNOVATING SO YOU KEEP GOING.



Whatever the size of your fleet, our Passionate Experts are committed to developing solutions that will help you manage it more efficiently. They've got 100 years of innovation behind them – and that's a tradition they are proud to carry on. So you can be sure our **euroShell Card** benefits will help give you the fleet management **control, convenience, security** and **savings** you need. No matter how small or large your fleet is, you can tailor the way your **euroShell Card** works to meet the specific needs of your business.

YOUR PARTNER ON THE ROAD.
www.shell.be/euroshell

