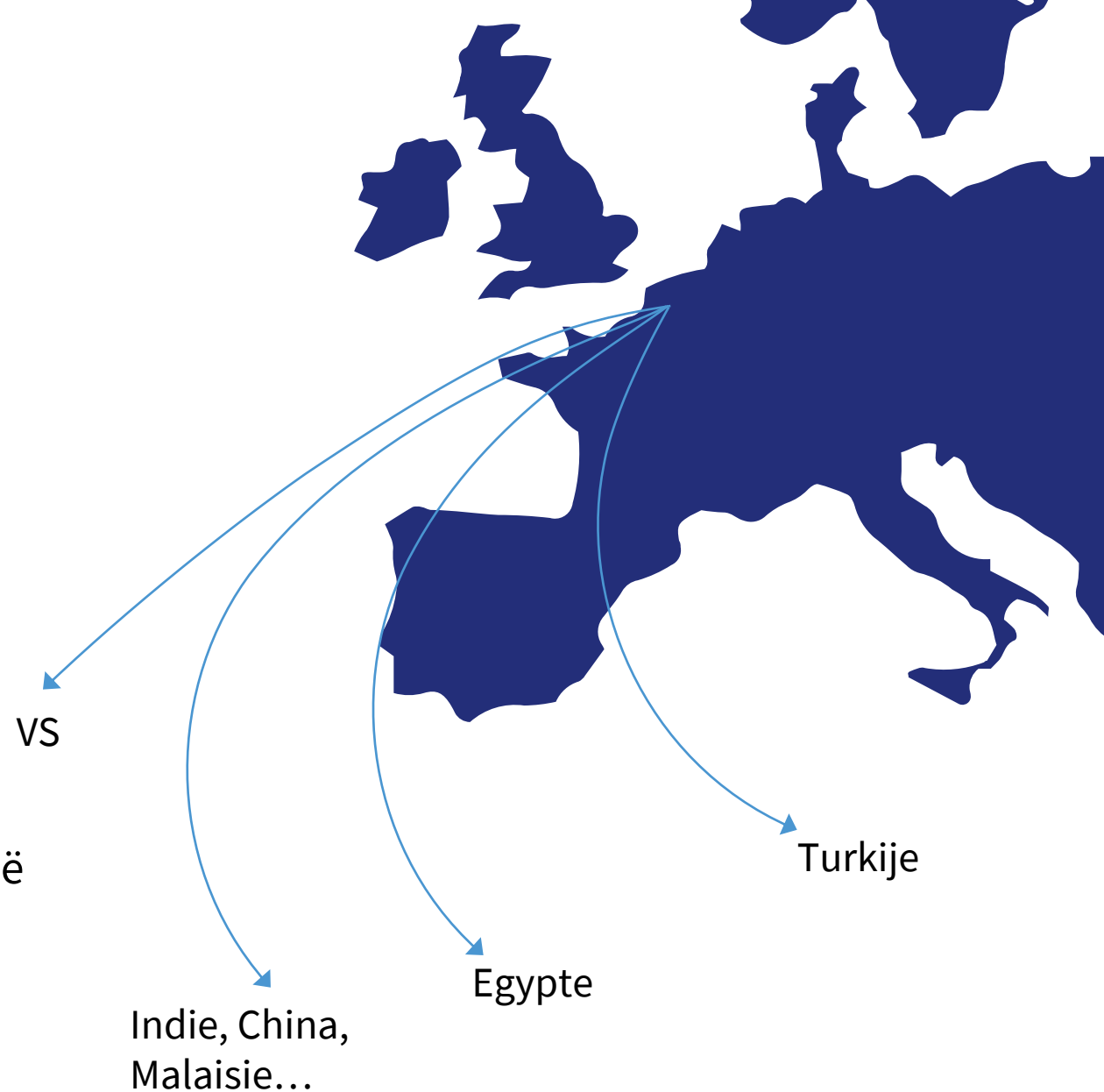


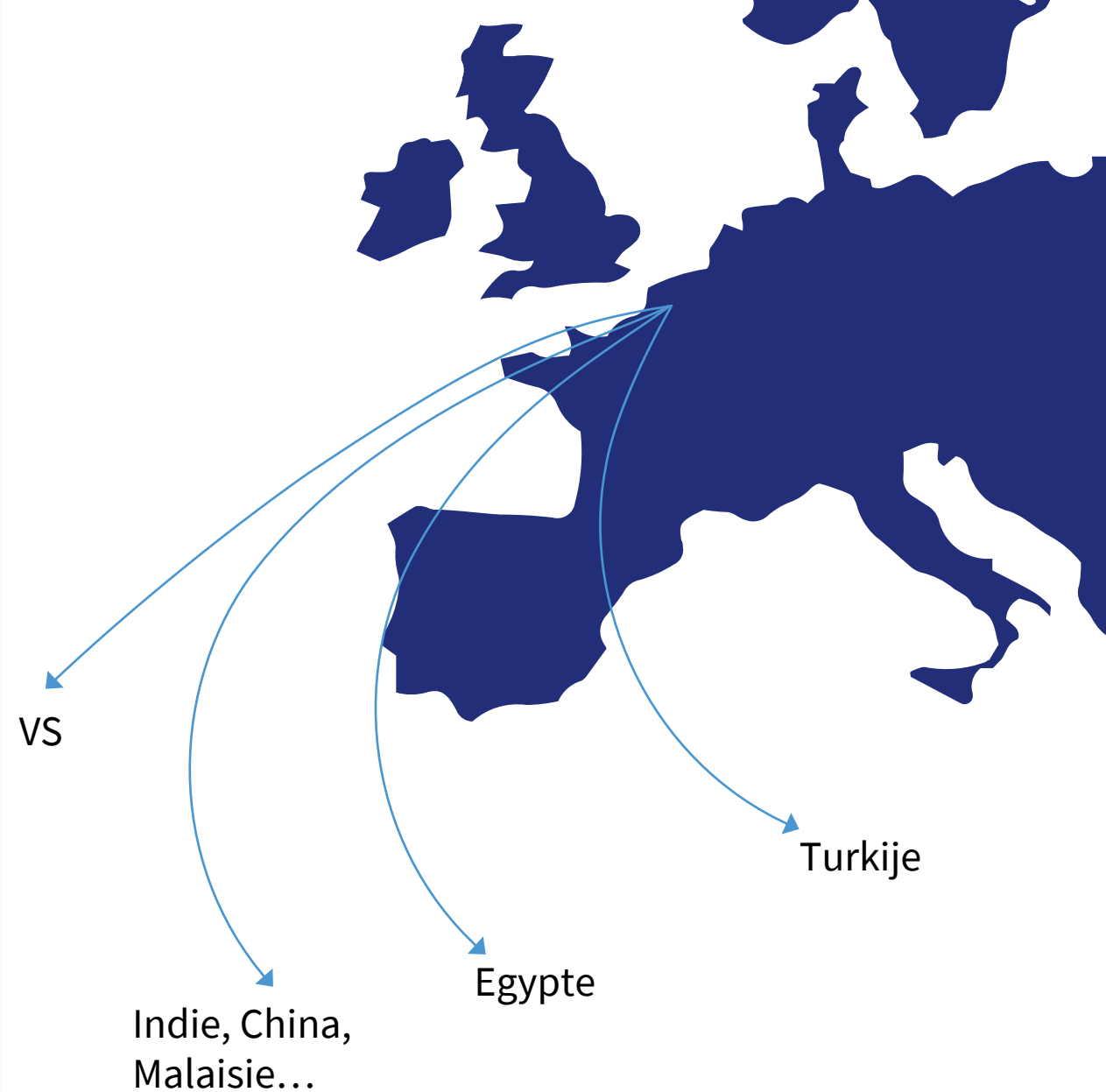
OVER GALLOO

- ▶ Gesticht door Joseph Galloo in 1939 in Menen
- ▶ Inzamelen en “ovenklaar maken” van metaalhoudende afvalstromen (van elektrische tandenborstel tot gezonken schip)
- ▶ Een 100% familiebedrijf
 - ▶ 2^e generatie: schoonzoon Antoine Vandeputte
 - ▶ 3^e generatie: Jan en Pierre Vandeputte
- ▶ Internationaal netwerk 43 filialen in Frankrijk, België en Nederland.
- ▶ Innovatieve technologische recyclage.
- ▶ Wereldwijde export,



OVER GALLOO

- ▶ 43 vestigingen
 - ▶ België 15
 - ▶ Frankrijk: 26
 - ▶ Nederland: 2
- ▶ Tewerkstelling
 - ▶ 760 gedreven Gallooïsten
 - ▶ 174 mensen via sociale economie
- ▶ Cijfers
 - ▶ Omzet '22: 698 M€
 - ▶ EBITDA'22: 78 M€
 - ▶ CF'22 65 M€
- ▶ Ton
 - ▶ Ferro 982.000 T
 - ▶ Non ferro 104.000 T
 - ▶ Kunststoffen 20.000 T



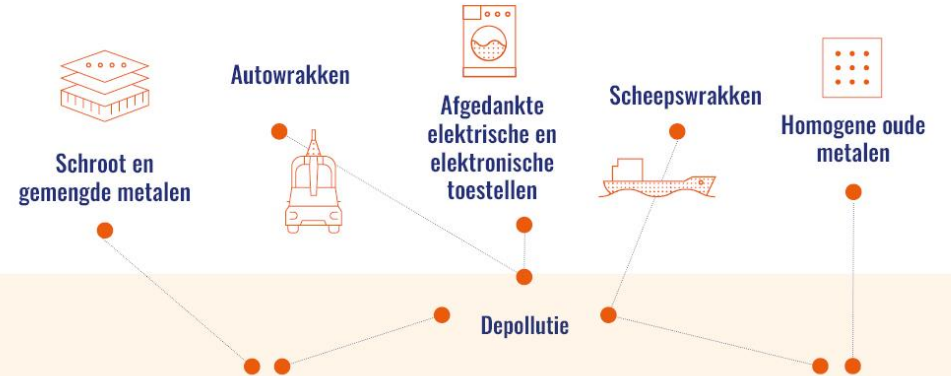
Onze activiteiten



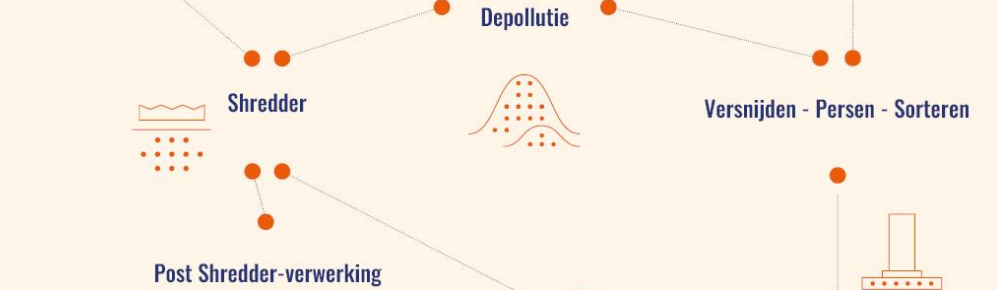
* Al : aluminium - Cu : koper - Zn : zink - PP : polypropyleen - PE : polyethyleen - PS : polystyreen - ABS : Acrylonitril-butadieen-styreen - Fe : ijzer

Schroothandelaars . Sloopwerven . Industriële bedrijven . Particulieren . Selectieve inzameling

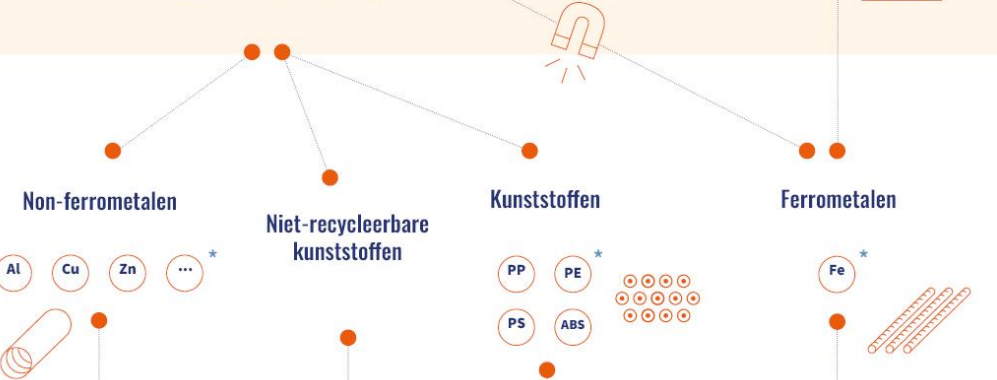
INGEZAMELDE MATERIALEN



RECYCLAGEACTIVITEITEN



SECUNDAIRE GRONDSTOFFEN



AFNEMERS



Onze activiteiten

- ▶ Inzameling en recyclage van ferrometalen en non-ferrometalen.
 - ▶ Productieafval
 - ▶ Containerpark
 - ▶ End of live investeringsgoederen (gebouwen, bruggen, treinen,....)
 - ▶ End of live consumptiegoederen (auto s, elektro, metalen uit PMD,....)
- ▶ Recyclage van kunststoffen uit consumptiegoederen na shredderen (GalooPlastics) PP,PE, PS en ABS



SHIPS Recycling



Ships recycling

Veilige scheepsafbraak.

Enige vergunde scheepswerf voor recyclage van zee – en binnenschepen in België.

- ▶ Op Europese White list.
- ▶ 40 ships/jaar. (ca 30.000 T/y)
- ▶ Bekende projecten: Tricolor (2004), Flinterstar (2016), Foxtrot (Russische duikboot uit Zeebrugge - 2018)



Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen

Blijvend investeren

- ▶ In de best beschikbare technieken,
- ▶ In milieubeschermdende maatregelen.

Duurzame energie en transport

- ▶ Zonnepanelen
- ▶ Energie uit biogas installatie: 20 GWH/jr op Mene
- ▶ Windmolens,
- ▶ Transport over water,
- ▶ Elektrische wagens voor personenvervoer.

Bijdrage aan de maatschappij

- ▶ Sponsoring sociale doelen & sport.



Logistieke uitdaging: 2023

- ▶ 1,2 miljoen ton/jaar via 43 werven (in en out)
- ▶ Schroot= lokaal en in detail inzamelen en verwerken en verkopen in bulk
- ▶ Eigen vloot van 120 vrachtwagens en +4000 afzetcontainers
- ▶ 2 eigen duwbakken van 1500 T netto op de Leie,
- ▶ Eigen overslagsite voor zeeschepen in Gent: 850.000T/y = 20 à 24 Handymax cargo's/j (40kT)
- ▶ Hoe is dit gegroeid?



De transitie van spoor naar water

- ▶ 1990: 200.000 T/y
- ▶ Quasi alles per spoor + vrachtwagen
 - ▶ Groep Galloo: 5 sites en 80 mensen
 - ▶ Alle filialen: spoor aansluiting en spoorweegbruggen
 - ▶ Afzet: « lokale » siderurgie
 - ▶ Sidmar Gent
 - ▶ Charleroi (Fabrique de Fer + Thy Marcinelle)
 - ▶ La Louviere + Clabecq (Boël)
 - ▶ Arbed Lux
 - ▶ Usinor Noord Frankrijk



De transitie van spoor naar water

- ▶ 1990- 2000: 400.000 T/y
- ▶ Spoor stelt zich meer en meer in vraag
 - ▶ Groep Galloo: 20 sites en 400 mensen
 - ▶ Afzet: de « lokale » siderurgie verdwijnt
 - ▶ Sidmar Gent
 - ▶ Charleroi (Fabrique de Fer + Thy Marcinelle)
 - ▶ La Louviere + Clabecq (Boët)
 - ▶ Arbed Lux + Usinor Noord Frankrijk wordt Arcelor
- ▶ Bassin BLuxNordF evolueert van schrootimport naar export (zeeschip)



De transitie van spoor naar water

- ▶ 2000- 2010: 400.000 T/y
- ▶ Galloo verwerft VHR in Gent in 2002
 - ▶ Langs kanaal Gent Terneuzen
 - ▶ Georiënteerd op export (300.000T/y)
 - ▶ 650 m kade – 12,5m diepgang
 - ▶ Laadfrekwentie: 6000 T/shift x 3
- ▶ 2011: NMBS wordt opgesplitst
 - ▶ in Infrabel, B Cargo (goederen)....
 - ▶ Tarieven voor vervoer en aansluitingen slaan drastisch op
 - ▶ Hierdoor verminderd onze trafiek (ook door verdwijnen plaatselijke afzet)
 - ▶ Afsluiten van onze sites spijs M€ investering (bvb Ghislenghien, Menen, Brugge,...)



De transitie van spoor naar water

- ▶ Vanaf 2010: strategie Galloo: volop inzetten op watertransport
- ▶ Galloo bouwt lokaties uit aan het water
 - ▶ Gent=exporthub in de North Sea Port (diep water)
 - ▶ Menen/Halluin (Leie)
 - ▶ Marquette (Deule)
 - ▶ Brugge (Boudewijnkanaal)
 - ▶ Dunkerque: kanaal Lille-Dk
 - ▶ Chatelet: Sambre
 - ▶ Compiègne: Canal du Nord
 - ▶ Bethune: Canal de l'Aire (2023)
- ▶ Eigen watertransport stijgt tot 300.000 T/y
 - ▶ Steeds moeilijker vinden van schippers op de spotmarkt om dit volume te vervoeren (schroot is niet zo geliefd wegens “schadelijk” aan vloer bij lossen en laden en korte trajecten – veel laden en lossen)



De transitie van spoor naar water

- ▶ 2018: We kopen een 2e handse bak op de Seine in Parijs: Galloo 1
 - ▶ Betalen van leergeld
 - ▶ Bak is te hoog (diepgang 3,65m en je kan maar 2,40m op de Leie)
 - ▶ Herhaaldelijke malen aangepast (verlaagd):
 - ▶ Brug Lauwe: 4.76m!!! (ondertussen nieuwe hoge brug)
 - ▶ Vloer is te zwak (zand en grind is geen schroot)
 - ▶ Vloerplaat was 10 mm en « wijd » gesteund
 - ▶ Nieuwe vloer ingelegd op 20 mm
 - ▶ Boegschroef: door hoge structuur en veel leegvaren te zwak
 - ▶ Nieuwe motor gezet
 - ▶ Het zoeken naar de goede en geschikte duwpartner
 - ▶ Pas met de 4^e kapitein kunnen we bouwen aan een lang duurzaam partnership
 - ▶ Toch halen we vlot 125.000 T/jaar op onze trajecten in competitie met wegtrafiek
 - ▶ Marquette/Menen - Gent: 1400 T op 2.40m
 - ▶ Menen – Valenciennes: 1400 T op 2.40m
 - ▶ Gent – IJmuiden: 2200 T op 3,20 m
 - ▶ Gent– Genk: 2200 T op 3.20m



Galloo1: 79m x 9,64m x 3,65m: 2294T



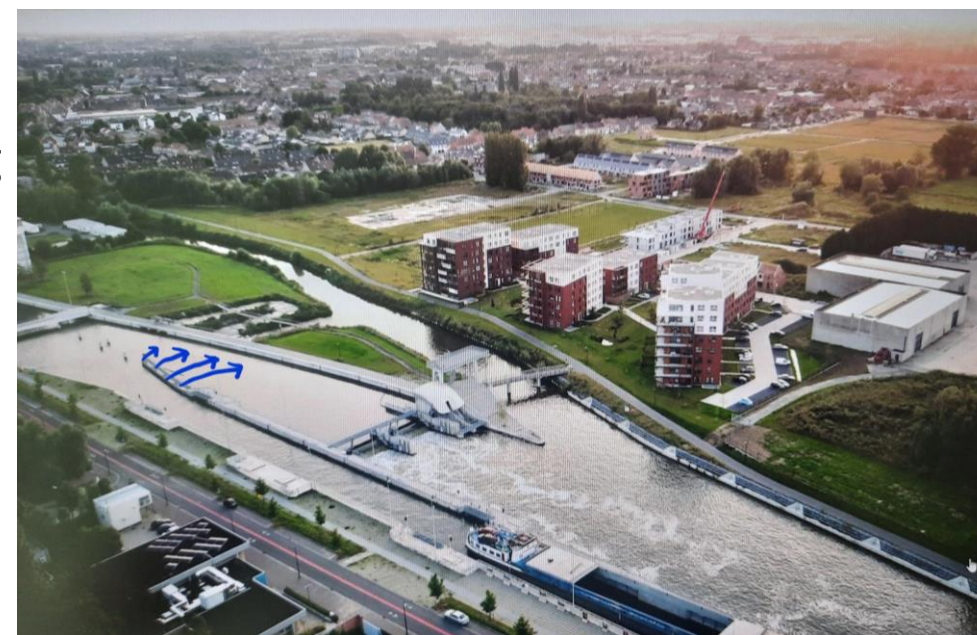
De transitie van spoor naar water

- ▶ 2021: beslissing investeren in een 2e nieuwe bak
 - ▶ Leren uit onze fouten
 - ▶ Een zo efficiënt mogelijke bak voor de Leie
 - ▶ Minder diep: 3 m diepgang ipv 3.60m
 - ▶ Breder (na werken aan de Leie: 10.5m)
 - ▶ Sterke vloer (15 mm) en om de 500 mm gesteund!)
 - ▶ Sterke Veth boegschroef
 - ▶ Galloo2:
 - ▶ Nieuw laten bouwen op een Poolse werf
 - ▶ 79 x 10.5 x 3= 1825 T (1500 T op 2.40m)
 - ▶ In gebruik sedert juni 2022
 - ▶ Subsidie van North Sea Port
 - ▶ Uitsourcen exploitatie met een 2^e duwboot
 - ▶ Nu halen we vlot 250.000 T/jaar op onze trafieken



De toekomst?

- ▶ 2025: Een 3e bak?
 - ▶ We plannen een nieuwe shredderwerf in Harnes (kanaal Lille – Dunkerque)
 - ▶ Potentieel 100.000 T/y
 - ▶ Galloo 3: idee is 11.45m bak x ... ?: 2000 T netto
 - ▶ Duwvaartkapitein tempert ons in deze gedachte
 - ▶ Probleem op Leie om boven de 10.5m te gaan
 - ▶ aanvaren "Nieuwe" sluis in Harelbeke: dwarsstroming
 - ▶ Nieuwe inzichten in de duurzame binnenvaart
 - ▶ Duurzaam varen diesel vs bio vs H2 vs elektrisch
 - ▶ Onbemand varen
 - ▶
 - ▶ Infrastructuurprojecten:
 - ▶ SNE (Paris-Nord)? Kortrijk-Bossuit? Brugge-Gent?
- ▶ Commerciele insteek 😊
 - ▶ Heeft er iemand retourvracht vanuit Terneuzen/Gent/IJmuiden/Genk richting Menen-Lille en straks Harnes



De slotheschouwingen

- ▶ Wat waren/zijn de afwegingen bij het beslissingstrajekt om zelf te investeren
 - ▶ Volume: kan ik me verzekeren van een regelmatige trafiek 365d/jaar vs seizoengebonden
 - ▶ Aard goederen: kan ik gemakkelijk uitsourcen of moet ik in eigen materiaal voorzien
 - ▶ Timecharter: LT huren van een schip
 - ▶ Bij investeren: eigen bemanning of niet
 - ▶ Duwbakken vs schip
 - ▶ Schip kopen en exploitatie verhuren of zelf bemannen
 - ▶ Rentabiliteit
 - ▶ Investering: nieuw vs 2^e hands
 - ▶ Tegen KP of verdienmodel
 - ▶ Afschrijving: boekhoudkundig: 15 j vs technisch ...25....30 jr ?
 - ▶ Retourvrachten of niet?
 - ▶ Alternatief? (weg – spoor..)
 - ▶ Gabarriet
 - ▶ Waar wil ik varen vs tonnage (let ook op de air draft ☺)
 - ▶ Duurzaam varen
 - ▶ Wat mag/kan dit (meer) kosten
 - ▶ ESG rapportering

Vragen ?

