

CMB.TECH KONDIGT Q3 2025 RESULTATEN AAN

RUSTIGE ZOMER GEVOLGD DOOR BRUISENDE TANKER- EN DROGEBULKMARKTEN

ANTWERPEN, België, 26 november 2025 – CMB.TECH NV (“CMBT”, “CMB.TECH” of “de Vennootschap”) (NYSE: CMBT, Euronext Brussel: CMBT en Euronext Oslo Børs: CMBTO) heeft vandaag haar niet-geauditeerde financiële resultaten bekendgemaakt voor het derde kwartaal dat eindigde op 30 september 2025.

HOOGTEPUNTEN

Financiële hoogtepunten:

- Winst over de periode van 17,3 miljoen USD in Q3 2025. De EBITDA voor dezelfde periode bedroeg 238,4 miljoen.
- De contract backlog van CMB.TECH blijft 2,95 miljard USD.
- Voorstel om een interimdividend van 0,05 USD uit te keren die naar verwachting op of rond 15 januari 2026 betaald zal worden.

Hoogtepunten van de vloot:

- Levering van 7 nieuwbouwschepen (Q3 – kwartaal tot nu toe):
 - Super-Eco Newcastlemax: Mineral Slovensko en Mineral Slovenija
 - VLCC: Atrebates
 - Chemicaliëntanker: Bochem Santos
 - CSOV: Windcat Rotterdam
 - CTV: Windcat 58, Windcat 61
- Verkoop van de VLCC Dalma (2007, 306.543 dwt) en de Capesize Battersea (2009, 169.390 dwt).
- Het time charter contract van de VLCC Donoussa (2016, 299.999 dwt) werd met nog eens 11 maanden verlengd, tot oktober 2026.
- Windcat heeft een Multi-Purpose Accommodation Service Vessel (MP-ASV) (CSOV XL) besteld met een optie voor nog vijf schepen.

Hoogtepunten van de bedrijfsactiviteiten:

- Wijzigingen in de Raad van Toezicht: ontslag van de heer Marc Saverys en mevrouw Julie De Nul en benoeming van de heer Carl Steen en mevrouw Gudrun Janssens

Tijdens het derde kwartaal van 2025 behaalde de Vennootschap een winst voor de periode van 17,3 miljoen USD of 0,07 USD per aandeel (derde kwartaal 2024: een winst voor de periode van 98,1 miljoen USD of 0,49 USD per aandeel). EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 238,4 miljoen USD (derde kwartaal 2024: 177,1 miljoen USD).

Alexander Saverys (CEO) licht de resultaten van Q3 toe:

“Na een relatief rustige zomer en seizoensgebonden lagere tarieven, veerden de tanker- en drogebultmarkten weer sterk op en bereikten ze hun hoogste niveau in jaren. De resultaten in het derde kwartaal weerspiegelden de zwakkere markt, maar sterkere boekingen in het vierde kwartaal zullen het resultaat aanzienlijk verbeteren. We hebben nog twee oudere schepen verkocht en er werden zeven schepen opgeleverd in het kader van de verdere verjonging en vergroening van onze vloot.”

Gereguleerde informatie

Kerncijfers

De voornaamste kerncijfers (niet-geauditeerd) zijn als volgt:				
(in duizenden USD)	Derde kwartaal 2025	Derde kwartaal 2024	YTD 2025	YTD 2024
Omzet	454.248	221.840	1.077.100	714.217
Andere bedrijfsopbrengsten	8.097	4.161	28.252	42.406
Grondstoffen en verbruiksmaterialen	(1.368)	(481)	(6.496)	(2.159)
Reiskosten en commissies	(110.244)	(45.715)	(233.986)	(131.618)
Operationele kosten schepen	(116.869)	(46.816)	(292.342)	(146.829)
Kosten vrachthuurl	(1.089)	(118)	(2.709)	(135)
Algemene en administratieve kosten	(34.076)	(16.863)	(90.471)	(53.150)
Netto meer- (minder)waarden op de verkoop van materiële vaste activa	39.284	61.356	143.075	563.903
Afschrijvingen van materiële en immateriële vaste activa	(109.073)	(40.241)	(273.442)	(122.118)
Bijzondere waardevermindervingsverliezen	300	—	(3.273)	—
Netto financieringskosten	(111.193)	(37.575)	(293.633)	(83.554)
Aandeel in resultaat van investeringen opgenomen volgens vermogensmutatiemethode	146	(232)	1.717	2.338
Resultaat vóór belasting	18.163	99.316	53.792	783.301
Winstbelastingen	(868)	(1.238)	(3.708)	(5.602)
Resultaat van de periode	17.295	98.079	50.084	777.699
Toerekenbaar aan:				
Eigenaars van de Vennootschap	19.872	98.079	71.638	777.699
Minderheidsbelangen	(2.577)	—	(21.554)	—

Winst/(verlies) per aandeel:				
(in USD per aandeel)	Derde kwartaal 2025	Derde kwartaal 2024	YTD 2025	YTD 2024
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon) *	238.021.435	201.912.942	208.978.825	196.654.266
Winst/(verlies) per aandeel (gewoon)	0,07	0,49	0,24	3,95

* Het aantal uitgegeven aandelen op 30 september 2025 is 315,977,647. Het aantal aandelen exclusief de eigen aandelen die CMB.TECH bezit, bedraagt op dezelfde dag 290,169,769.

EBITDA reconciliatie (niet-geauditeerd):				
(in duizenden USD)	Derde kwartaal 2025	Derde kwartaal 2024	YTD 2025	YTD 2024
Resultaat van de periode	17.295	98.079	50.084	777.699
+ Netto financieringskosten	111.193	37.575	293.633	83.554
+ Afschrijvingen van materiële en immateriële vaste activa	109.073	40.241	273.442	122.118
+ Winstbelastingen	868	1.238	3.708	5.602
EBITDA (niet-geauditeerd)	238.429	177.133	620.867	988.973

Gereguleerde informatie

EBITDA per aandeel:				
(in USD per aandeel)				
	Derde kwartaal 2025	Derde kwartaal 2024	YTD 2025	YTD 2024
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon)	238.021.435	201.912.942	208.978.825	196.654.266
EBITDA	1,00	0,83	2,97	5,03

Alle cijfers, met uitzondering van EBITDA, werden opgemaakt op basis van IFRS zoals aanvaard door de EU (International Financial Reporting Standards) en werden niet gecontroleerd of nagekeken door de commissaris.

Interimdividend

CMB.TECH beoogt een interimdividend voor te stellen van 0,05 USD, dat naar verwachting op of rond 15 januari 2026 betaald zal worden, onder voorbehoud van voltooiing van de vereiste wettelijke procedures.

Onder voorbehoud van voltooiing van de vereiste wettelijke procedures en definitieve goedkeuring, is de timing van de distributie van dit interimdividend als volgt:

COUPON 43	Ex-dividenddatum	Registratiedatum	Betalingsdatum
Euronext	6 januari 2026	7 januari 2026	15 januari 2026
NYSE	7 januari 2026	7 januari 2026	15 januari 2026
OSE	6 januari 2026	7 januari 2026	op of rond 20 januari 2026

TCE

De gemiddelde timechartertarieven (TCE, een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) kunnen als volgt worden samengevat:

	Q3 2025	Q3 2024	Q4 2025 tot op heden	
	USD/dag	USD/dag	USD/dag	% vastgelegd
DROGEBULKSCHEPEN				
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt Newcastlemax ⁽¹⁾	29.423	31.271	33.685	83,0%
Newcastlemax gemiddeld time charter tarief	21.329			
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt Capesize ⁽¹⁾	20.537		26.284	87,0%
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt Panamax/Kamsarmax ⁽¹⁾	13.467		17.042	77,0%
Panamax/Kamsarmax gemiddeld time charter tarief	13.364			
TANKERS				
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt VLCC ^{(1) (2)}	30.486	39.700	68.048	78,0%
VLCC gemiddeld time charter tarief ⁽³⁾	45.725	46.700		
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt Suezmax ^{(1) (3)}	48.210	37.200	59.910	73,0%
Suezmax gemiddeld time charter tarief	33.455	30.750		
CONTAINERSCHEPEN				
Gemiddeld time charter tarief	29.378	29.378		
CHEMICALIENTANKERS				
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt ^{(1) (2)}	20.675	25.489	22,578	N/A
Gemiddeld time charter tarief	19.306	19.306		



OFFSHORE WIND				
Gemiddeld time charter tarief CSOV	27.272		118.870	83,7%
Gemiddeld time charter tarief CTV	3.470	3.075	2.836	77,7%

⁽¹⁾ Rapportage van lading-tot-lossing, in overeenstemming met IFRS 15, exclusief commissie⁽²⁾ Schepen in eigendom van CMB.TECH in TI Pool of Stolt Pool (exclusief technische off-hire dagen)

⁽³⁾ Inclusief winstdeling, indien van toepassing

BEDRIJFSUPDATE

Wijzigingen in de Raad van Toezicht

Zoals eerder aangekondigd, hebben de heer Marc Saverys en mevrouw Julie De Nul besloten om in het derde kwartaal van 2025 hun functie als lid van de Raad van Toezicht van CMB.TECH neer te leggen. De heer Marc Saverys heeft ook zijn functie als voorzitter van de Raad van Toezicht neergelegd. De heer Patrick de Brabandere, als vast vertegenwoordiger van Debemar BV, is benoemd tot opvolger van de heer Marc Saverys als voorzitter van de Raad van Toezicht.

De Raad van Toezicht heeft verder besloten om mevrouw Gudrun Janssens en de heer Carl Steen te benoemen als onafhankelijke leden van de Raad van Toezicht. De heer Carl Steen is benoemd tot opvolger van mevrouw Julie de Nul als voorzitter van het Remuneratiecomité. De herziene samenstelling van de comités van de Raad van Toezicht kan geraadpleegd worden op onze website.

CMB.TECH VLOOTONTWIKKELINGEN

Bestellingen

Windcat heeft een Multi-Purpose Accommodation Service Vessel (MP-ASV) (CSOV XL) besteld met een optie voor nog vijf schepen. Dit nieuwe type schip is gebaseerd op het bewezen concept van de CSOV's van Windcat. De schepen zullen gebouwd worden door Damen Shipyards en worden opgeleverd vanaf 2028.

Verkoop

Bocimar

CMB.TECH heeft het Capesize-schip Battersea (2009, 169.390 dwt) verkocht. De verkoop levert een totale meerwaarde op van 2,4 miljoen USD. Het schip zal in het vierde kwartaal van 2025 aan de nieuwe eigenaar worden opgeleverd.

De capesize Golden Zhoushan (2011, 175.834) werd opgeleverd aan de nieuwe eigenaars in Q4 2025. Er zal geen meerwaarde geboekt worden op deze verkoop.

Euronav

Op 25 augustus 2025 heeft de Vennootschap een overeenkomst gesloten voor de verkoop van de Suezmax Sofia (2010-165.000 dwt) voor een nettoverkoopprijs van 40,1 miljoen USD. De verkoop zal een meerwaarde opleveren van ongeveer 20,4 miljoen USD en de oplevering aan de nieuwe eigenaar wordt verwacht in het vierde kwartaal van 2025.

CMB.TECH heeft de VLCC Dalma (2007, 306.543 dwt) verkocht. De verkoop zal een meerwaarde van 26,7 miljoen USD opleveren. Het schip zal in het vierde kwartaal van 2025 aan de nieuwe eigenaar worden opgeleverd.

De time charter van de VLCC Donoussa (2016, 299.999 dwt) werd met nog eens 11 maanden verlengd, tot oktober 2026.

De Hakata (2010, 302.550 dwt) en de Hakone (2010, 302.624 dwt) zijn in het derde kwartaal van 2025 aan hun nieuwe eigenaren opgeleverd, wat in het derde kwartaal van 2025 een totale meerwaarde van ongeveer 39,3 miljoen USD heeft opgeleverd.

Leveringen van nieuwbouwschepen

Op 2 juli 2025 nam de Vennootschap de CTV Windcat 58 in ontvangst.

Op 24 juli 2025 nam de Vennootschap de CSOV Windcat Rotterdam in ontvangst.

Op 8 augustus 2025 nam de Vennootschap de Newcastlemax Mineral Slovensko (2025, 210.000 dwt) in ontvangst.

Op 18 september 2025 nam de Vennootschap de chemicaliëntanker Bochem Santos (2025, 25.000 dwt) in ontvangst.

Op 26 september 2025 nam de Vennootschap de Newcastlemax Mineral Slovenija (2025, 210.000 dwt) in ontvangst.

Op 10 november 2025 nam de Vennootschap de VLCC Atrebates (2025, 319.000 dwt) in ontvangst.

Op 12 november 2025 nam de Vennootschap de CTV Windcat 61 in ontvangst.

MARKT & VOORUITZICHTEN

Bocimar – Drogebulkmarkt¹

Hoewel de staalproductie in China op jaarbasis is gedaald (-0,7%), is de invoer van ijzererts gestegen tot een recordniveau – met een piek van 116,3 miljoen ton in september (+11,7% j-o-j) – terwijl de voorraden ijzererts in Chinese havens zijn gedaald (-7,2% j-o-j). Dit is het gevolg van de geleidelijke afbouw van de productie van ijzererts van de binnenlandse mijnen, waardoor China in 2025 tot nu toe slechts voor 7% zelfvoorzienend was in ijzererts. Bovendien zijn er steeds meer aanwijzingen dat de gemiddelde kwaliteit van wereldwijd verhandeld ijzererts (in termen van Fe-gehalte en onzuiverheden) geleidelijk verslechtert. De Australische referentieblends, die ooit comfortabel op 62% Fe lagen, zijn gedaald tot bijna 60,8% en ijzererts met een gemiddeld ijzergehalte (60–61% Fe) domineert nu de Chinese handel. Wanneer de kwaliteit van de gemiddelde ton daalt, daalt het volume aan tonnen dat nodig is om de ovens draaiende te houden niet één op één met de ruwstaalproductie. Bovendien wordt verwacht dat vele landen in de huidige staat van verhoogde globale instabiliteit meer prioriteit zullen geven aan de invoer en opslag van belangrijke grondstoffen. Dit versterkt de optimistische vooruitzichten voor de markt voor drogebulkgoederen die over zee worden vervoerd. Historisch gezien hangt de invoer van ijzererts door China meer af van hoeveel ijzererts er wereldwijd geproduceerd wordt, eerder dan hoeveel staal er in China gemaakt wordt. Vale heeft 6 % meer ijzererts geproduceerd dan verwacht in Q3. Dit is de hoogste productie sinds de ramp in Brumadinho in 2018. De jaarprognose blijft aan de top van de verwachtingen (2026: 340-360 mt, een stijging ten opzichte van 325-335 mt in 2025). Rio Tinto ligt grotendeels op schema om zijn prognose voor het boekjaar 2025 voor alle kernactiviteiten te halen. De belangrijkste update is dat Simandou zijn eerste lading ijzererts heeft verscheept. Rio Tinto verwacht dat gedurende de komende 30 maanden de capaciteit naar 120 mtpa zal gaan.

De route van 11.350 zeemijl tussen Guinee en China is meer dan drie keer zo lang als de route van 3.500 zeemijl tussen Australië en China. Dit impliceert een aanzienlijke stijging van de vraag naar tonmijlen en een stijging in de bezettingsgraad van de Capesize vloot.

In de komende jaren kan het nieuwe aanbod van ijzererts uit projecten zoals Simandou en uitbreidingen in Brazilië de vraaggroei overtreffen, vooral als de Chinese staalproductie gematigd blijft. In dat scenario zal de extra hoeveelheid waarschijnlijk niet volledig door de markt worden geabsorbeerd, wat kan leiden tot lagere ijzerertsprijzen en tot productieverminderingen bij mijnen met hoogste kosten. Als er een overaanbod van ongeveer 100 miljoen ton op de markt komt, zou ongeveer 40% van de dure productie in Australië geïmpacteerd worden, 40% in China, 7% in Brazilië en 12% elders. Deze risicovolle volumes zijn voornamelijk kortaafstandstransporten. Als dit zou wegvallen, zal het aanbod op korte routes verminderen, terwijl de langere routes voor hoogwaardig ijzererts – zoals Brazilië-China en de opkomende corridor Guinee-China – intact blijven. Als gevolg hiervan zou, zelfs als het totale volume van overzeese ijzerertstransporten daalt, de gemiddelde vaarafstand toenemen, wat de vraag naar tonmijlen en de bezettingsgraad van Capesize-schepen zou ondersteunen. Als het overaanbod toeneemt tot 200 miljoen ton, zou het effect worden versterkt, omdat meer kortaafstandsproductie uit de markt verdwijnt en een groter deel van de handel verschuift naar langeafstandsstromen. Over het geheel genomen blijft de markt voor ijzerertstransport over zee een belangrijke groeimotor voor het Capesize-segment. De vraag naar over zee vervoerd ijzererts zal naar verwachting in 2026 met 2,8% en in 2027 met 2,7% toenemen, terwijl de Capesize-vloot in dezelfde periode met 2,2% in 2026 en 2,6% in 2027 groeit.

Bauxiet is uitgegroeid tot een steeds belangrijkere vrachtstroom voor Capesize-schepen en compenseert daarmee de zwakte in steenkoolvolumes. Door een korter moessonseizoen in Guinee konden de mijnbouw- en laadactiviteiten eerder dan normaal worden hervat. Dit leidde tot een golf van Capesize-ballastschepen naar West-Afrika om nieuwe exportkansen te benutten. Tijdens de eerste drie kwartalen van 2025 importeerde China 130 miljoen ton bauxiet via

¹ Bron: AXS Marine, Clarksons SIN, Clarksons, Breakwave Advisors, Morgan Stanley, BRS, Vale, Rio Tinto, Doric, IEEFA, Intermodal



Capesize-schepen, een forse stijging van 26,6% op jaarbasis. Hiervan was ongeveer 120 miljoen ton afkomstig uit Guinee, wat overeenkomt met ongeveer 626 Capesize-reizen op de route Guinee-China. Deze opwaartse trend wordt gedreven door de sterke vraag vanuit de Chinese aluminiumsector – aangewakkerd door geavanceerde productieindustrieën en groene-energie-industrieën – in combinatie met gunstige operationele omstandigheden in West-Afrika. Voor Panamax- en Supramax-schepen heeft de groei van bauxiet de regionale beschikbaarheid verkleind, aangezien de herpositionering van Capesize-schepen tonnage absorbeert dat voorheen concurreerde om middelgrote ladingen. Bovendien vermindert de Guinese bauxiethandel een deel van de inherente seizoensgebondenheid van de Capesize-handel, aangezien de seizoensgebondenheid van 'slecht weer' complementair is: Brazilië (regenseizoen nov-apr), Australië (cycloonseizoen jan-mrt) en Guinee (regenseizoen jul-okt). Het langetermijntransport van overzeese bauxiet zal naar verwachting groeien met 12,4% in 2026e en 11,0% in 2027e.

Terwijl bauxiet en ijzererts een positieve bijdrage blijven leveren aan de drogebulkmarkt, gaat de steenkoolhandel juist de andere kant op. De overzeese steenkoolhandel bereikte een hoogtepunt in 2024, dankzij de grote importvraag in Azië, vooral China. In 2025 is deze trend echter omgeslagen door een lagere vraag naar overzeese geïmporteerde steenkool, een sterke binnenlandse productie van steenkool en grote voorraden steenkool in China en India, waardoor er minder geïmporteerd moest worden. Het IEA verwacht een blijvende daling van de wereldwijde steenkoolhandel in 2026, wat de eerste daling van twee aaneensluitende jaren in deze eeuw zou betekenen, voornamelijk als gevolg van de afnemende vraag in China. Panamax-schepen zullen het meest geraakt worden door de dalende steenkoolvolumes. Op korte termijn blijven er echter schommelingen in de markt, waardoor arbitrage op korte termijn mogelijk blijft. Die kunnen voortkomen uit factoren zoals tijdelijk verminderde regenval, die de waterkrachtcentralecapaciteit beïnvloedt, of tijdelijke productiebeperkingen in Chinese steenkoolmijnen door veiligheidsinspecties.

De wereldwijde graanmarkt kwam in 2025 traag op gang, met een daling van 5% op jaarbasis in het eerste kwartaal als gevolg van de zwakkere export uit het Zwarte Zeegebied door het aanhoudende conflict. Vanaf het tweede kwartaal veerde het volume echter weer op, dankzij de goede oogsten in de VS en Zuid-Amerika. Sojabonen blijven een centrale rol spelen in de graanmarkt. China, 's werelds grootste importeur, kocht in augustus 2025 12,28 miljoen ton – het hoogste volume ooit voor die maand – om de binnenlandse voorraden aan te vullen in afwachting van de Amerikaanse oogst. Het grootste deel van de ladingen kwam uit Brazilië, waardoor Chinese verwerkers goed voorbereid waren op een winter die mogelijk gekenmerkt zou worden door handelsfricties. China was in september naar schatting goed voor ongeveer 93% van de totale sojabonenexport van Brazilië, een historisch hoog en onevenredig aandeel dat een direct gevolg is van de aanhoudende handelsspanningen en -tarieven tussen China en de VS. Hoewel de recente onderhandelingen tussen China en de VS positief waren en beide landen hun haventarieven met 12 maanden hebben uitgesteld, blijft een tit-for-tat-traject een mogelijkheid aangezien beide partijen hun onderhandelingspositie voortdurend blijven bijstellen. De handel in graan over zee zal in het boekjaar 2025 naar verwachting met 2% groeien, met een sterkere tweede jaarhelft dankzij recordoogsten van maïs in de VS en sojabonen in Brazilië. Op langere termijn wordt een groei van het zeetransport van graan voorspeld van 5,3% in 2026 en 3,5% in 2027.

Het orderboek voor Capesize- en Newcastlemax-schepen bedraagt momenteel 9,3% van de actieve vloot. 32% of 518 schepen zijn ouder dan 15 jaar en worden steeds minder rendabel door de stijgende kosten voor naleving van milieunormen. Het orderboek voor Panamax- en Kamsarmax-schepen bedraagt momenteel 13,6%, waarbij 31% of 863 schepen ouder zijn dan 15 jaar. Bovendien blijft het aantal nieuwe scheepscontracten beperkt, als gevolg van de beperkte beschikbaarheid van scheepswerven (contractdekking van ongeveer 4 jaar), verhoogde bouwkosten en aanhoudende onzekerheid over toekomstige aandrijftechnologieën. De markt blijft relatief in evenwicht, hoewel de groeifactoren sterk in het voordeel van Capesizes zijn: een verwachte vraaggroei van 3,9% in 2026, een netto vlootgroei van 3,7% en een bezettingsgraad van 86,4%. In 2027 zal de situatie verder verbeteren: een verwachte vraaggroei van 3,6%, een netto vlootgroei van 3,2% en een bezettingsgraad van 86,8%.

Bocimar heeft 36 (+10NB) Newcastlemax-schepen op het water (gemiddelde leeftijd 2,5 jaar), 39 Capesize-schepen op het water (gemiddelde leeftijd 10,6 jaar) en 30 Kamsarmax/Panamax-schepen op het water (gemiddelde leeftijd 5,9 jaar).

Belangrijkste prestaties in het derde kwartaal van 2025:

- Newcastlemax: Gemiddelde TCE-tarieven in Q3: 29.423 USD/dag. Dit is 25,5% hoger dan de Q3 5TC Baltic Capesize Index (23.450 USD/dag netto). Voor Q4 tot nu toe: 33.685 USD/dag met 83% van de dagen vastgelegd.
- Capesize: Gemiddelde TCE-tarieven in Q3: 20.537 USD/dag. Voor Q4 tot nu toe: 26.284 USD/dag (87% vast), wat 10,2% beter is dan de Q4-to-date 5TC Baltic Capesize Index (23.861 USD/dag netto-netto).
- Kamsarmax/Panamax: Gemiddelde TCE-tarieven in Q3: 13.467 USD/dag. Voor Q4 tot nu toe: 17.042 USD/dag (77% vast), een prestatie die 19,2% beter is dan de Q4-to-date 4TC Baltic Panamax BPI-82 Index (14.288 USD/dag netto-netto).

Euronav – Tankermarkt²

In het derde kwartaal van 2025 werd de wereldwijde oliemarkt vooral gedreven door de hoeveelheid olie die op de markt kwam. Het wereldwijde olieaanbod steeg in september met maar liefst 5,6 mb/d ten opzichte van een jaar geleden. OPEC+ was verantwoordelijk voor 3,1 mb/d van deze stijging, aangezien de Group of Eight 2 mb/d aan productieverminderingen ongedaan maakten en Libië, Venezuela en Nigeria allemaal sterke productiewinsten boekten. Op basis van de laatste OPEC+-overeenkomst ligt de productie op koers om in 2025 met gemiddeld 1,4 mb/d te stijgen en in 2026 mogelijk nog eens met 1,2 mb/d. Ook de niet-OPEC+-producenten zullen hun aanbod uitbreiden met respectievelijk 1,6 mb/d en 1,2 mb/d, met de Verenigde Staten, Brazilië, Canada, Guyana en Argentinië voorop. De sancties tegen Rusland en Iran (of de eventuele versoepeling ervan) zullen ook zeker een impact hebben op de markten.

Aan de vraagzijde steeg het wereldwijde olieverbruik in het derde kwartaal van 2025 met een bescheiden 750 kb/d op jaarbasis. Dit is een herstel ten opzichte van de door tarieven beïnvloede groei van 420 kb/d in het tweede kwartaal. Niettemin zal het olieverbruik naar verwachting niet veel groeien gedurende de rest van 2025 en in 2026, met een verwachte jaarlijkse stijging van ongeveer 700 kb/d in beide jaren. Dit blijft ruim onder de historische trends, wat een weerspiegeling is van een moeilijker macro-economisch klimaat en structurele veranderingen, onder meer als gevolg van de elektrificatie van het vervoer.

Uit bovenstaande vraag en aanbod dynamiek blijkt dat de oliemarkt sinds begin 2025 een structureel overschot heeft. De opbouw van olievoorraden bevond zich vooral in China onder invloed van regelgeving, lage olieprijsen, een grotere beschikbaarheid van nieuwe opslagcapaciteit en de wens om voorraden aan te vullen in een steeds onzekerder wordende wereld met een verhoogd risico op verstoringen in de aanvoer. In september bereikte de export het hoogste niveau in tweeënhalf jaar. Dit kwam door een sterke stijging van de productie in het Midden-Oosten, in combinatie met een seizoensgebonden zwakkere regionale vraag naar ruwe olie in het Midden-Oosten. Samen met de robuuste olie export uit Amerika leidde dit tot een toename van de hoeveelheid olie op het water, de grootste stijging sinds de Covid-19-pandemie. Naast de vraag/aanbod- en seizoensfactoren is de toename van de hoeveelheid olie op het water ook een direct gevolg van de nieuwe sancties. De hoeveelheid olie op het water afkomstig uit Rusland, Iran of Venezuela nam tussen augustus en oktober met 100 miljoen vaten toe. Per saldo gaat het niet om sentiment, maar om reële groei in vrachtvolumes en langere reispatronen. Deze trend wordt versterkt door beleidsverstoringen die de effectieve capaciteit blijven opslokken. Voor de tankermarkt hebben deze omstandigheden dan ook een sterke ondersteuning geboden voor de bezettingsgraad van de vloot en voor de vrachtprijzen in het derde kwartaal van 2025 (VLCC 10-jarige historische langetermijninkomsten Q3: 23.654 USD/dag, VLCC Q3 2025 gemiddelde: 50.109 USD/dag) – en de vrachtprijzen zijn in het vierde kwartaal van 2025 duidelijk verder verbeterd.

Deze dynamiek wijst op een mogelijk overschot van ruwe olie en condensaat van 2,9 mb/d voor het 2026, wat het groeiende onevenwicht benadrukt tussen vraag en aanbod, wat uiteindelijk een marktcorrectie zal veroorzaken. Als dit overschot in de eerste helft van 2026 aanhoudend lagere olieprijsen veroorzaakt, kan dat bijdragen aan een lagere inflatie, kan het de wereldwijde economische activiteit ondersteunen en uiteindelijk zou het de vraag naar olie kunnen stimuleren. Hierdoor zou de markt tegen 2027 geleidelijk weer in evenwicht kunnen komen. Als de vraag niet volgt, zal het aanbod uiteindelijk beperkt moeten worden. Het is op dit moment moeilijk te voorspellen welk scenario zich zal voordoen.

Bovendien zorgen de onlangs aangekondigde sancties tegen grote Russische oliemaatschappijen voor nog meer onzekerheid over de wereldwijde bevoorrading en handelspatronen. De bereidheid van OPEC om de markten te stabiliseren – inclusief uitspraken van de olieminister van Koeweit dat de groep indien nodig de productie kan verhogen – biedt extra steun voor de vooruitzichten van de vrachttarieven van de conforme tankers.

Er zijn meer schepen besteld waardoor de VLCC-orderboek-vlootratio (OB/F) is gestegen tot 15,4% en de Suezmax OB/F-ratio tot 20,8%. Hoewel deze cijfers op het eerste gezicht aanzienlijk lijken, zijn ze ontoereikend tegen de achtergrond van een verouderende wereldwijde tankervloot. Momenteel is 18% van de VLCC-vloot en 19% van de Suezmax-vloot ouder dan 20 jaar – een drempel die doorgaans gepaard gaat met uitfasering of verminderde commerciële levensvatbaarheid. De uitdaging om deze schepen te vervangen wordt nog groter wanneer we verder vooruitkijken. Tegen 2030 zal 40% van de VLCC-vloot en 40% van de Suezmax-vloot meer dan 20 jaar oud zijn, wat wijst op een sterke toename van de veroudering van de vloot. Deze versnelde veroudering benadrukt de noodzaak van vlootvernieuwing, vooral nu de milieuregelgeving strenger wordt en charteraars de voorkeur geven aan jongere, efficiëntere tonnage.

² Bron: AXS Marine, Clarksons SIN, IEA, Morgan Stanley, Goldman Sachs

Euronav heeft 10 (+4NB) VLCC's (gemiddelde leeftijd 8,4 jaar) en 17 (+2NB) Suezmax-schepen (gemiddelde leeftijd 6,9 jaar) op het water.

Belangrijkste prestaties in het derde kwartaal van 2025:

- VLCC: werkelijke TCE voor VLCC in Q3 van 30,486 USD/dag en werkelijke TCE voor Q4 tot nu toe van 68.048 USD/dag (78% vastgelegd)
- Suezmax: werkelijke TCE voor Suezmax in Q3 van 48.210 USD/dag en werkelijke TCE voor Q4 tot nu toe van 59,910 USD/dag (73% vastgelegd)

Delphis – Containermarkt³

De vrachtprijzen begonnen in het derde kwartaal op een hoger niveau, maar daalden geleidelijk en eindigden de periode rond het break-evenpunt. Dit kwam door zwakke handelsstromen naar de VS en afnemende wereldwijde volumes, die druk uitoefenden op de spotprijzen, terwijl een gematigd hoogseizoen in de VS zorgde voor een overschot aan scheepscapaciteit. Na een periode van voorraadopbouw in de VS in 2024 en begin 2025 is de import de afgelopen maanden aanzienlijk gedaald, wat heeft geleid tot een rustig hoogseizoen in het derde kwartaal en druk op de wereldwijde spotprijzen.

De vooruitzichten voor het vierde kwartaal blijven gemengd, door een combinatie van ondersteunende en uitdagende factoren. Positief is dat er tekenen zijn van verbeterende handelsbetrekkingen tussen de VS en China, wat het marktsentiment en de handelsactiviteit kan versterken. De mogelijke heropening van de scheepvaartroute via de Rode Zee en een aanzienlijk nieuw scheepsoverbestelling (OB/F 32,4%) kunnen echter neerwaartse druk uitoefenen op de vrachtprijzen en de algemene marktomstandigheden in de containerscheepvaart.

De vier containerschepen van 6.000 TEU (gemiddelde leeftijd 1,25 jaar) en één nieuwbouwschip van 1.400 TEU van CMB.TECH zijn allemaal ingezet onder time charter contracten van 10 tot 15 jaar.

Bochem – Chemicaliënmarkt⁴

De markt voor chemicaliëntankers vertoont de afgelopen maanden tekenen van geleidelijke afzwakking, zij het vanuit een sterk uitgangspunt eerder in 2025. De markt heeft te maken gehad met tegenwind door een tragere volumegroei, zwakkere omstandigheden in de sector voor zuivere-aardolieproducten (CPP) en een gematigde vlootuitbreiding in bepaalde segmenten van chemicaliëntankers. Desondanks blijven de vrachtprijzen in verschillende regio's gunstig en blijven de time chartertarieven boven het historische gemiddelde liggen (+12,5% boven het vijfjarige historische gemiddelde). Voor de rest van het jaar zullen de tarieven naar verwachting stabiel blijven, aangezien we de seizoensgebonden sterkere wintermaanden ingaan, mede dankzij het sterke sentiment in de markten voor ruweolie- en producttankers.

Voor 2026 wordt een bescheiden herstel van de volumegroei verwacht, gesteund door verwachtingen van een bredere macro-economische verbetering. Toch blijft het marktsentiment voorzichtig. De huidige vooruitzichten wijzen erop dat de handel in overzeese chemicaliën met ongeveer 0,8-0,9% op jaarbasis zou kunnen toenemen, zowel in volume als in tonmijl. Bovendien bleef het orderboek dit kwartaal stabiel, een factor die meer evenwichtige vooruitzichten op langere termijn ondersteunt. Volgens de meest recente gegevens bedraagt het orderboek voor chemicaliëntankers (10.000-54.999 dwt) 22,6% van de bestaande vloot, terwijl ongeveer 26% van de vloot ouder is dan 20 jaar.

Bochem's vloot van chemicaliëntankers van 25.000 dwt bestaat uit 7 geleverde schepen en 9 NB-schepen (gemiddelde leeftijd <1 jaar). Ze worden ingezet onder een 10-jarige time charter (6 schepen), onder een 7-jarige time charter (6 schepen) en in de spotpool (2 schepen).

Belangrijkste prestaties in het derde kwartaal van 2025:

- Bochem behaalde in Q2 van 2025 een TCE van 20.675 USD per dag USD/dag (spotpool)
- Spotkoersen voor Q4 van 2025 tot nu toe: 22.578 USD per dag

³ Bron: Clarksons SIN, Jefferies

⁴ Bron: Clarksons SIN, Stolt Pool

Windcat – Offshore (wind)markt⁵

Nieuwe offshore windprojecten komen moeilijker van de grond. Er waren dit jaar verschillende veilingen zonder biedingen, wat de margedruk en kosteninflatie in de hele toeleveringsketen onderstreept. Het valt te bezien hoeveel overheden het voorbeeld van het Verenigd Koninkrijk volgen door de maximale CfD-prijzen te verhogen of de capaciteitsdoelstellingen terug te schroeven om de haalbaarheid van projecten te herstellen.

In het CSOV-segment was de vloot in het tweede kwartaal van 2025 bijna volledig benut. In het derde kwartaal zijn enkele schepen zijn teruggeleverd na de zomercampagnes zonder bevestigde winterwerkzaamheden. De typische herfststijging in W2W-activiteit die in voorgaande jaren werd waargenomen, heeft zich niet in dezelfde mate voorgedaan voor het winterseizoen 2025/26, waardoor een handvol Tier 1-schepen⁶ op korte termijn nog beschikbaar zijn. Een aanzienlijk deel van de Europese CSOV-vloot heeft echter al verbintenissen voor 2026, en in het vierde kwartaal van 2025 worden nog meer chartercontracten verwacht.

Regionaal is de vraag naar CSOVs verder toegenomen in olie en gas gerelateerde projecten, met name in Brazilië, waardoor naar verwachting meer CSOV-tonnage zal worden ingecharterd buiten de gebruikelijke Europese offshore windprojecten. In Taiwan blijft de vraag naar schepen groot en is de beschikbaarheid van lokale tonnage krap, wat aanleiding gaf tot de import van een Europese CSOV om te voldoen aan de regionale W2W-behoeften voor een campagne van middellange termijn.

Over het algemeen zien we een daling van het aantal bestellingen voor offshore windschepen, inclusief CSOV's: 2024 #20 NB-orders en 2025 #6 NB-orders. De Tier 1 CSOV-vloot bestaat momenteel uit 43 eenheden, tegenover een orderboek van 28 eenheden (OB/F 65,1%).

De CTV-markt was in het derde kwartaal van 2025 relatief inactief, zowel wat betreft charteractiviteiten als S&P-activiteiten. Niettemin werden de meeste schepen gedurende het grootste deel van het seizoen ingezet voor zomercampagnes, waarbij veel contracten werden verlengd tot het vierde kwartaal van 2025. De chartertarieven bleven gezond, wat de aanhoudende vraag weerspiegelde, hoewel een beperkt aantal CTV's voor 24 personen en oudere schepen voor 12 personen in de zomer minder werden ingezet. Vooruitkijkend wordt verwacht dat de bezettingsgraad zal dalen bij de start van het traditioneel rustigere winterseizoen in het vierde kwartaal, in lijn met historische seizoenspatronen.

De CTV-vloot telt 695 eenheden tegenover een orderboek van 56 eenheden (OB/F 8,1%) – met een langzaam stijgende gemiddelde leeftijd van 9,5 jaar. Aangezien het aantal nieuwbouwschepen relatief bescheiden is, wordt niet verwacht dat het aanbod de vraag zal overtreffen en zullen de marktomstandigheden waarschijnlijk ongewijzigd blijven (met inbegrip van de typische seizoenspatronen). Bovendien heeft het groeiende SOV-segment de CTV-markt nog niet gekannibaliseerd, aangezien de SOV-tarieven nog steeds ongeveer 8 keer zo hoog zijn als de CTV-tarieven.

Windcat heeft 1 (+5NB) CSOV en 54 (+7NB) CTV's (gemiddelde leeftijd 9,5 jaar) in haar vloot.

Belangrijkste prestaties in het derde kwartaal van 2025:

- CSOV's: behaalden in Q3 van 2025 een TCE van 27.272 USD per dag. Spotprijzen CSOV Q4 van 2025: tot nu toe 83,7% vastgelegd op 118.870 USD per dag
- CTV's: behaalde in Q3 van 2025 een TCE van 3.470 USD per dag (benutting 93,8%). Spotprijzen CTV Q4 van 2025 tot nu toe: 77,7% vastgelegd op 2,836 USD per dag

⁵ Bron: Clarksons Offshore, Hagland

⁶ Tier 1-schepen zijn speciaal gebouwde offshore DP2-schepen met beweging gecompenseerde loopplanken en 3D-kranen. Alle nieuwbouwschepen zijn momenteel Tier 1-schepen. Tier 2-schepen zijn over het algemeen omgebouwde olie- en gas (M)PSV's met een permanent geïnstalleerd walk-to-work-systeem en kraan.

CONFERENCE CALL

De conference call zal bestaan uit een webcast met een begeleidende presentatie. Details over deze conference call kan men hieronder en op de website op de 'Investeerders' [pagina](#) raadplegen. De presentatie, opname en het transcript zullen ook beschikbaar zijn op deze pagina.

Webcast Informatie	
Type Evenement:	Video webcast met presentatie
Datum Evenement:	26 november 2025
Tijdstip Evenement:	8 a.m. EST / 2 p.m. CET
Titel Evenement:	"Q3 2025 Earnings Conference Call"
URL Evenement:	https://events.teams.microsoft.com/event/c0e3e44b-69f5-4d83-aeb0-7ffa0ce4b5a5@d0b2b045-83aa-4027-8cf2-ea360b91d5e4

Om deze conference call bij te wonen, gelieve te registreren via de volgende [link](#).

Deelnemers die niet in de mogelijkheid zijn om zich vooraf te registreren, kunnen inbellen via het nummer verbonden aan hun locatie (dat [hier](#) terug te vinden is). De ID-nummer om de conferentie telefonisch te volgen is de volgende: 520 663 159#

Aankondiging Q4 2025 resultaten – 26 februari 2026

Over CMB.TECH

CMB.TECH is één van de grootste beursgenoteerde, gediversifieerde en future-proof maritieme groepen ter wereld met een vloot van ongeveer 250 zeeschepen: drogebulkschepen, ruwe-olietankers, chemicaliëntankers, containerschepen, offshore windschepen en havenschepen. CMB.TECH biedt ook waterstof- en ammoniakbrandstof aan klanten, via eigen productie of die van derden.

CMB.TECH heeft haar hoofdkantoor in Antwerpen, België, en heeft kantoren in Europa, Azië, de Verenigde Staten en Afrika.

CMB.TECH is beursgenoteerd op Euronext Brussels en de NYSE onder het tickersymbool "CMBT" en op Euronext Oslo Børs onder het tickersymbool "CMBTO".

Meer informatie is te vinden op <https://cmb.tech>

Toekomstgerichte verklaringen

De aangelegenheden besproken in dit persbericht kunnen vooruitzichten bevatten, waaronder verklaringen met betrekking tot een potentiële verhoging van de biedprijs en het bedrag van dergelijke verhoging. De Private Securities Litigation Reform Act van 1995 biedt bescherming onder de safe harbour bepalingen voor vooruitzichten teneinde vennootschappen aan te moedigen om toekomstgerichte informatie over hun bedrijfsactiviteit te verstrekken. Vooruitzichten omvatten verklaringen over plannen, doelstellingen, doelen, strategieën, toekomstige gebeurtenissen, timings of prestaties en onderliggende veronderstellingen en andere verklaringen, verschillend van de verklaringen over historische feiten zijn. De Vennootschap wenst te gebruik te maken van de bescherming onder de safe harbour-bepalingen van de Private Securities Litigation Reform Act van 1995 en neemt deze caveat op in verband met deze safe harbour-wetgeving. De woorden "geloven", "anticiperen", "trachten", "inschatten", "voorspellen", "projecteren", "plannen", "potentieel", "zouden", "kunnen", "verwachten", "in afwachting van" en soortgelijke uitdrukkingen wijzen op vooruitzichten.

De vooruitzichten in dit persbericht zijn gebaseerd op verscheidene veronderstellingen, waarvan vele op hun beurt gebaseerd zijn op verdere veronderstellingen waaronder, maar zonder beperking, de analyse van historische operationele trends door het management, de gegevens opgenomen in onze databank en andere gegevens van derden. Hoewel wij geloven dat deze veronderstellingen redelijk waren toen ze gemaakt werden, omdat deze veronderstellingen inherent zijn aan significante onzekerheden en onvoorziene omstandigheden die moeilijk of onmogelijk te voorspellen



CMB
.TECH

Decarbonise Today
Navigate Tomorrow

PERSMEDEDELING

Woensdag 26 november 2025 – 07:00 a.m. CET

Gereguleerde informatie

zijn en buiten onze controle zijn, kunnen wij u niet garanderen dat we deze verwachtingen, overtuigingen of projecties zullen bewerkstellen of volbrengen of voldoen aan de verwachte timing.

Naast deze belangrijke factoren, zijn er in onze ogen ook andere belangrijke factoren die ertoe kunnen leiden dat de werkelijke resultaten wezenlijk kunnen verschillen van deze die besproken werden in de vooruitzichten. Deze omvatten potentiële besprekingen met de FSMA en andere regelgevende instanties, potentiële juridische acties door andere partijen met betrekking tot de uitspraak door het Marktenhof, en de uitkomst van de hangende procedures voor de Ondernemingsrechtbank in Antwerpen, het falen van een tegenpartij om een contract volledig uit te voeren, de sterkte van de wereldeconomieën en -valuta's, algemene marktomstandigheden met inbegrip van schommelingen in vrachttarieven en in de waarde van schepen, wijzigingen in de vraag naar en het aanbod van tonnage, wijzigingen in onze beheerskosten met inbegrip van bunkerprijzen, droogdokkosten en verzekeringskosten, de markt voor onze schepen, de beschikbaarheid van financiering en herfinanciering, de prestatie van de tegenpartij onder bevrachtingsovereenkomsten, de mogelijkheid om financiering te verkrijgen en te voldoen aan de convenanten in dergelijke financieringsovereenkomsten, veranderingen in gouvernementele regelgeving of reglementering of acties ondernomen door regelgevende instanties, potentiële aansprakelijkheid bij lopende of toekomstige geschillen, defecten bij schepen en situaties van off-hire en andere factoren. Dit persbericht dient te worden samengelezen met de documenten ingediend bij de U.S. Securities and Exchange Commission ("SEC") voor een meer volledige bespreking van deze en andere risico's en onzekerheden.

Deze informatie is gepubliceerd in overeenstemming met de vereisten van de doorlopende verplichtingen van Euronext Oslo Børs.

Gereguleerde informatie

Verkorte geconsolideerde tussentijdse financiële staten (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD)

	30 september 2025	31 december 2024
ACTIVA		
Vaste activa		
Schepen	6.590.617	2.617.484
Schepen in aanbouw	742.464	628.405
Gebruiksrecht op activa	5.412	1.910
Overige materiële vaste activa	23.815	21.628
Vooruitbetalingen	1.083	1.657
Immateriële vaste activa	14.632	16.187
Goodwill	177.022	—
Vorderingen en overige financiële activa	89.124	75.076
Investeringsen	116.175	61.806
Uitgestelde belastingvorderingen	7.896	10.074
Totaal vaste activa	7.768.240	3.434.227
Vlottende activa		
Voorraad bunkers	94.895	26.500
Handels- en overige vorderingen	332.173	235.883
Actuele belastingvorderingen	4.528	3984
Geldmiddelen en kasequivalenten	81.864	38.869
	513.460	305.236
Activa aangehouden voor verkoop	83.733	165.583
Totaal vlottende activa	597.193	470.819
TOTAAL ACTIVA	8.365.433	3.905.046
EIGEN VERMOGEN EN SCHULDEN		
Eigen vermogen		
Kapitaal	343.440	239.148
Uitgiftepremies	1.817.557	460.486
Omrekeningsverschillen	8.396	(2.045)
Afdekkingsreserve	160	2.145
Eigen aandelen	(284.508)	(284.508)
Overgedragen resultaten	662.722	777.098
Eigen vermogen toerekenbaar aan de eigenaars van de Vennootschap	2.547.767	1.192.324
Langlopende schulden		
Bankleningen	4.040.518	1.450.869
Overige uitgiftes	—	198.887
Overige leningen	948.772	667.361
Lease schulden	3.729	1.451
Overige schulden	148	—
Personeelsbeloningen	1.073	1.060
Uitgestelde belastingverplichtingen	485	438
Totaal langlopende schulden	4.994.725	2.320.066
Kortlopende schulden		
Handels- en overige schulden	193.047	79.591
Actuele belastingverplichtingen	7.303	9.104



Gereguleerde informatie

Bankleningen	322.416	201.937
Overige uitgiftes	199.994	3.733
Overige leningen	98.294	95.724
Lease schulden	1.887	2.293
Provisies	—	274
Totaal kortlopende schulden	822.941	392.656
TOTAAL PASSIVA	8.365.433	3.905.046

Verkorte geconsolideerde tussentijdse resultatenrekening (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD behalve resultaat per aandeel)

	2025	2024
	jan. 1 - sep. 30, 2025	jan. 1 - sep. 30, 2024
Inkomsten uit scheepvaartactiviteiten		
Omzet	1.077.100	714.217
Meerwaarden op de verkoop van schepen/overige materiële vaste activa	143.075	563.905
Andere bedrijfsopbrengsten	28.252	42.406
Totale inkomsten uit scheepvaartactiviteiten	1.248.427	1.320.528
Operationele kosten		
Grondstoffen en verbruiksmaterialen	(6.496)	(2.159)
Reiskosten en commissies	(233.986)	(131.618)
Operationele kosten schepen	(292.342)	(146.829)
Kosten vrachthuurl	(2.709)	(135)
Minderwaarden op de verkoop van schepen/overige materiële vaste activa	—	(2)
Afschrijvingen materiële vaste activa	(270.999)	(120.011)
Afschrijvingen immateriële vaste activa	(2.443)	(2.107)
Bijzondere waardevermindervingsverliezen	(3.273)	—
Algemene en administratieve kosten	(90.471)	(53.150)
Totaal operationele uitgaven	(902.719)	(456.011)
Bedrijfsresultaat	345.708	864.517
Financieringsopbrengsten	24.867	30.518
Financieringskosten	(318.500)	(114.072)
Netto financieringskosten	(293.633)	(83.554)
Aandeel in resultaat van investeringen opgenomen volgens vermogensmutatiemethode (na winstbelastingen)	1.717	2.338
Winst (verlies) vóór belastingen	53.792	783.301
Winstbelastingen	(3.708)	(5.602)
Winst (verlies) van de periode	50.084	777.699
Toerekenbaar aan:		
Eigenaars van de Vennootschap	71.638	777.699
Minderheidsbelangen	(21.554)	—
Winst/(verlies) per aandeel (gewoon)	0,34	3,95
Winst/(verlies) per aandeel (verwaterd)	0,34	3,95
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon)	208.978.825	196.654.266
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (verwaterd)	208.978.825	196.654.266



Gereguleerde informatie

Verkort geconsolideerd tussentijds overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD)

	2025	2024
	jan. 1 - sep. 30, 2025	jan. 1 - sep. 30, 2024
Winst (verlies) van de periode	50.084	777.699
<i>Overige gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, na belastingen</i>		
<i>Posten die nooit worden overgeboekt naar de winst- en verliesrekening:</i>		
Herwaarderings van verplichtingen (activa) uit hoofde van toegezegde pensioenrechten	—	181
<i>Posten die zijn of kunnen worden overgeboekt naar de winst- en verliesrekening</i>		
Omrekeningsverschillen op buitenlandse activiteiten	10.441	2.536
Kasstroomafdekkingen - effectief deel van veranderingen in reële waarde	(1.985)	(1.087)
Overige gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, na belastingen	8.456	1.630
Totaal van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten van de periode	58.540	779.329
<i>Toerekenbaar aan:</i>		
Eigenaars van de Vennootschap	80.094	779.329
Minderheidsbelangen	(21.554)	—

Verkort geconsolideerd tussentijds mutatieoverzicht van het eigen vermogen (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD)

	Kapitaal	Uitgifte- premies	Omrekenings- verschillen	Afdekkings- reserve	Eigen aandelen	Overgedragen resultaten	Eigen vermogen toerekenbaar aan de eigenaars van de Vennootschap	Minderheids- belangen	Totaal eigen vermogen
Per 1 januari 2024	239.148	1.466.529	235	1.140	(157.595)	807.916	2.357.373	—	2.357.373
Winst (verlies) van de periode	—	—	—	—	—	777.699	777.699	—	777.699
Overige gerealiseerde en niet- gerealiseerde resultaten, na belastingen	—	—	2.536	(1.087)	—	181	1.630	—	1.630
Totaal van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten van de periode	—	—	2.536	(1.087)	—	777.880	779.329	—	779.329
Transacties met eigenaars van de Vennootschap									
Bedrijfscombinatie	—	—	—	—	—	(796.970)	(796.970)	—	(796.970)
Dividenden	—	(1.006.043)	—	—	—	(104.877)	(1.110.920)	—	(1.110.920)
Aankoop eigen aandelen	—	—	—	—	(126.913)	—	(126.913)	—	(126.913)
Totaal transacties met eigenaars van de Vennootschap	—	(1.006.043)	—	—	(126.913)	(901.847)	(2.034.803)	—	(2.034.803)
Per 30 september 2024	239.148	460.486	2.771	53	(284.508)	683.949	1.101.899	—	1.101.899

Gereguleerde informatie

	Kapitaal	Uitgifte- premies	Omrekenings- verschillen	Afdekkings- reserve	Eigen aandelen	Overgedragen resultaten	Eigen vermogen toerekenbaar aan de eigenaars van de Vennootschap	Minderheids- belangen	Totaal eigen vermogen
Per 1 januari 2025	239.148	460.486	(2.045)	2.145	(284.508)	777.098	1.192.324	—	1.192.324
Winst (verlies) van de periode	—	—	—	—	—	71.638	71.638	(21.554)	50.084
Overige gerealiseerde en niet- gerealiseerde resultaten, na belastingen	—	—	10.441	(1.985)	—	—	8.456	—	8.456
Totaal van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten van de periode	—	—	10.441	(1.985)	—	71.638	80.094	(21.554)	58.540
Transacties met eigenaars van de Vennootschap									
Bedrijfscombinatie - Initiële aankoop	—	—	—	—	—	—	—	1.453.573	1.453.573
Bedrijfscombinatie - Latere aankopen	—	—	—	—	—	73.705	73.705	(210.771)	(137.066)
Fusie	104.292	1.357.071	—	—	—	(240.115)	1.221.248	(1.216.153)	5.095
Dividenden aan eigenaars van de Vennootschap	—	—	—	—	—	(19.604)	(19.604)	—	(19.604)
Dividenden aan minderheidsbelangen	—	—	—	—	—	—	—	(5.095)	(5.095)
Totaal transacties met eigenaars van de Vennootschap	104.292	1.357.071	—	—	—	(186.014)	1.275.349	21.554	1.296.903
Per 30 september 2025	343.440	1.817.557	8.396	160	(284.508)	662.722	2.547.767	—	2.547.767

Verkort geconsolideerd tussentijds kasstroomoverzicht (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD)

	2025 jan. 1 - sep. 30, 2025	2024 jan. 1 - sep. 30, 2024
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten		
Winst (verlies) over de periode	50.083	777.699
Aanpassingen voor:	428.990	(374.920)
Afschrijvingen materiële vaste activa	270.999	120.011
Afschrijvingen immateriële vaste activa	2.443	2.107
Bijzondere waardevermindervingsverliezen	3.273	—
Voorzieningen	(274)	(244)
Winstbelastingen	3.708	5.602
Aandeel in resultaat van investeringen opgenomen volgens vermogensmutatiemethode (na winstbelastingen)	(1.717)	(2.338)
Netto financieringskosten	293.633	83.554
(Meer-)/minderwaarden op verkoop van activa	(143.075)	(563.905)
(Meer-)/minderwaarden op verkoop van dochterondernemingen	—	(19.707)
Mutaties in	(39.384)	9.734
Kaswaarborgen	(2.898)	(50.959)
Voorraden	(38.089)	3.405
Handelsvorderingen	11.134	75.708
Toe te rekenen opbrengsten	(2.910)	(6.200)
Over te dragen kosten	(445)	(3.846)
Overige vorderingen	12.577	(5.497)
Handelsschulden	8.355	3.917
Bezoldigingen en personeelsvoordelen	1.292	(834)
Toe te rekenen kosten	(11.448)	(15.996)
Over te dragen opbrengsten	13.469	3.580
Overige schulden	(30.421)	6.456
Betaalde winstbelastingen	(3.828)	(5.042)
Betaalde rente	(231.229)	(96.938)
Ontvangen rente	4.188	15.632
Ontvangen dividenden van joint ventures verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode	7.076	1.050
Nettokasstroom uit (gebruikt in) bedrijfsactiviteiten	215.896	327.215
Aankoop van schepen en schepen in aanbouw	(822.500)	(687.219)
Verkoop van schepen	376.413	1.599.372
Aankoop van overige materiële vaste activa	(2.136)	(4.454)
Aankoop van immateriële vaste activa	(1.852)	(619)
Verkoop van overige (im)materiële vaste activa	—	1.178
Netto contant geld op deconsolidatie / verkoop dochterondernemingen	—	822
Investeringen in andere ondernemingen	—	(45.000)
Leningen van (aan) verbonden partijen	(2.056)	(870)
Acquisitie van een dochteronderneming, netto verkregen contanten	(1.098.897)	(1.149.886)
Terugbetalingen van leningen van verbonden partijen	—	(79.930)



Gereguleerde informatie

Opbrengsten uit financiële leasing	1.263	1.184
Nettokasstroom uit (gebruikt in) investeringsactiviteiten	(1.549.765)	(364.600)
Opbrengsten uit de uitgifte van aandelenkapitaal	—	—
(Aankoop van) Opbrengsten uit de verkoop van eigen aandelen	—	(126.913)
Opbrengsten uit nieuwe leningen	4.574.736	1.986.318
Aflossingen van opgenomen leningen	(2.354.905)	(736.622)
Aflossingen van financiële lease verplichtingen	(124.962)	(33.051)
Aflossingen van commercial paper	(190.083)	(307.623)
Aflossingen van verkoop en leaseback	(337.051)	(14.490)
Transactiekosten verbonden aan nieuwe leningen	(50.631)	(10.754)
Betaalde dividenden	(5.526)	(1.109.175)
Verwerving van minderheidsbelangen	(137.066)	—
Nettokasstroom uit (gebruikt in) financieringsactiviteiten	1.374.513	(352.310)
Nettowijziging in geldmiddelen en kasequivalenten	40.644	(389.694)
Geldmiddelen en kasequivalenten bij het begin van het jaar	38.869	429.370
Valutakoers- en omrekeningsverschillen op geldmiddelen	2.351	8.102
Geldmiddelen en kasequivalenten per einde van de periode	81.864	47.778