

CMB.TECH KONDIGT Q2 2025 RESULTATEN AAN FUSIE MET GOLDEN OCEAN VOLTOOID

ANTWERPEN, België, 28 augustus 2025 – CMB.TECH NV (“CMBT”, “CMB.TECH” of “de Vennootschap”) (NYSE: CMBT, Euronext Brussels: CMBT en Euronext Oslo Børs: CMBTO) kondigt vandaag haar financiële resultaten aan voor het tweede kwartaal eindigend op 30 juni 2025.

HOOGTEPUNTEN

Bedrijfsupdates:

- CMB.TECH heeft de fusie met Golden Ocean op 20 augustus voltooid
- CMB.TECH is genoteerd op NYSE (CMBT), EURONEXT Brussels (CMBT) en EURONEXT Oslo (CMBTO)
- Wijzigingen Raad van Toezicht: aftreden van de heer Marc Saverys, aanstelling van Debemar BV, vertegenwoordigd door de heer Patrick de Brabandere als Voorzitter en benoeming Mevrouw Gudrun Janssens

Financiële hoogtepunten:

- Nettoverlies van -7,6 miljoen USD in Q2 2025
- De contract backlog van CMB.TECH blijft 2,93 miljard USD
- Interim-dividend van 0,05 USD aangekondigd, uit te betalen op of rond 9 oktober

Hoogtepunten vloot:

- Na de fusie, bezit en exploiteert CMB.TECH een gecombineerde gediversifieerde vloot van ongeveer 250 schepen, inclusief drogebultschepen, ruwe-olietankers chemicaliëntankers, containerschepen, offshore wind schepen en havenschepen.
- Oplevering van 8 nieuwbouwschepen Q2-kwartaal tot nu:
 - Super-Eco Newcastlemax: Mineral Suomi, Mineral Sverige, Mineral Polska, Mineral Cesko en Mineral Slovensko
 - CSOV: Windcat Rotterdam
 - CTV: TSM Windcat 59, Windcat 58
- Eerder aangekondigde verkoop van VLCC Iris (2012, 314,000 dwt) leverde een meerwaarde op van ongeveer 57,1 miljoen USD tijdens Q2
- Oplevering van Hakata (2010- 302,550 dwt) & Hakone (2010- 302,624 dwt) aan haar nieuwe eigenaars als onderdeel van de vlootverjongingsstrategie van CMB.TECH. De verkopen zullen een totale meerwaarde van ongeveer 39,3 miljoen USD opleveren in Q3 2025
- Verkoop van Sofia (2010- 165,000 dwt). Oplevering zal in Q4 2025 zijn. De verkoop zal een meerwaarde genereren van 20,4 miljoen USD in Q4 2025.

Tijdens het tweede kwartaal van 2025 behaalde de Vennootschap een nettoverlies van 7,6 miljoen USD of -0,04 USD per aandeel (tweede kwartaal 2024: een nettowinst van 184,4 miljoen USD of 0,95 USD per aandeel). EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 224,1 miljoen USD (tweede kwartaal 2024: 261,2 miljoen USD).

CMB.TECH ► Contact

Head of Marketing & Communications
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

Head of Investor Relations
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Gereguleerde informatie

Alexander Saverys (CEO) licht de resultaten van Q2 toe:

“We hebben met de recente afronding van de fusie met Golden Ocean een grote mijlpaal bereikt voor ons bedrijf. We hebben 89 drogebultschepen toegevoegd, waardoor onze vloot ongeveer 250 schepen telt. De oplevering van nieuwbouwschepen gaat onverminderd door met 8 nieuwe schepen: 5 super-eco Newcastlemaxes, twee CTV's en onze eerste CSOV. We hebben ook nog een commerciële overeenkomst gesloten voor onze door ammoniak aangedreven Newcastlemaxes, dit keer met Fortescue. De moderne vloot van CMB.TECH is goed gepositioneerd om in de komende maanden veel waarde te creëren, met name dankzij onze blootstelling aan sterke markten voor tankers en droge bulk.”

Kerncijfers

De voornaamste sleutelcijfers (niet-geauditeerd) zijn als volgt:				
(in duizenden USD)	Tweede kwartaal 2025	Tweede kwartaal 2024	YTD 2025	YTD 2024
Omzet	387.808	252.000	622.852	492.377
Andere bedrijfsopbrengsten	13.021	30.649	20.155	38.245
Grondstoffen en verbruiksmaterialen	(2.319)	(435)	(5.128)	(1.678)
Reiskosten en commissies	(81.338)	(48.986)	(123.742)	(85.903)
Operationele kosten schepen	(113.644)	(50.541)	(175.473)	(100.013)
Kosten vrachthuur	(1.307)	1	(1.620)	(17)
Algemene en administratieve kosten	(33.548)	(18.581)	(56.395)	(36.287)
Meerwaarden op de verkoop van schepen/overige materiële vaste activa	57.340	94.985	103.791	502.547
Afschrijvingen	(108.698)	(41.639)	(164.369)	(81.877)
Bijzondere waardevermindervingsverliezen	(3.573)	—	(3.573)	—
Financieel resultaat	(118.225)	(30.540)	(182.440)	(45.980)
Aandeel in resultaat van investeringen opgenomen volgens vermogensmutatiemethode	1.622	2.029	1.571	2.570
Winst (verlies) voor belastingen	(2.861)	188.942	35.629	683.984
Winstbelastingen	(4.723)	(4.572)	(2.840)	(4.364)
Winst (verlies) van de periode	(7.584)	184.371	32.789	679.620
Toerekenbaar aan:				
Eigenaars van de Venootschap	7.768	184.371	51.766	679.620
Minderheidsbelangen	(15.352)	—	(18.977)	—

Winst/(verlies) per aandeel:				
(in USD per aandeel)	Tweede kwartaal 2025	Tweede kwartaal 2024	YTD 2025	YTD 2024
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon) *	194.216.835	194.250.949	194.216.835	197.886.375
Winst/(verlies) van de periode per aandeel (gewoon)	0.04	0.95	0.27	3.43

* Het aantal uitgegeven aandelen op 30 juni 2025 is 220.024.713. Het aantal aandelen exclusief de eigen aandelen die CMB.TECH bezit, bedraagt op dezelfde dag 194.216.835.

CMB.TECH ▸ Contact

Head of Marketing & Communications
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

Head of Investor Relations
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Gereguleerde informatie

EBITDA reconciliatie (niet-geauditeerd):				
<i>(in duizenden USD)</i>				
	Tweede kwartaal 2025	Tweede kwartaal 2024	YTD 2025	YTD 2024
Resultaat van de periode	(7.584)	184.371	32.789	679.620
+ Netto rentelasten	118.225	30.626	182.440	45.886
+ Afschrijvingen van materiële en immateriële vaste activa	108.698	41.639	164.369	81.877
+ Winstbelastingen	4.723	4.572	2.840	4.364
EBITDA (niet-geauditeerd)	224.062	261.208	382.438	811.747

EBITDA per aandeel:				
<i>(in USD per aandeel)</i>				
	Tweede kwartaal 2025	Tweede kwartaal 2024	YTD 2025	YTD 2024
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon)	194.216.835	194.250.949	194.216.835	197.886.375
EBITDA	1,15	1,34	1,97	4,10

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 door de commissaris.

Interim dividend

CMB.TECH heeft een Interim Dividend aangekondigd van 0,05 USD.

De timing van de distributie van dit Interim Dividend is als volgt:

COUPON 43	Ex-dividend datum	Registratiedatum	Betalingsdatum
Euronext	1 oktober 2025	2 oktober 2025	9 oktober 2025
NYSE	2 oktober 2025	2 oktober 2025	9 oktober 2025
OSE	1 oktober 2025	2 oktober 2025	op of rond 9 oktober 2025

De New York Stock Exchange ("NYSE") verrekent zijn transacties op T+1-basis terwijl Euronext Brussels ("Euronext") en de Euronext Oslo Børs ("OSE") zijn transacties op T+2-basis afwickelen. Als gevolg hiervan zullen er verschillende ex-dividenddata zijn tussen de beurzen.

Als gevolg van de implementatie van CSRD in Noorwegen zal het dividend dat verschuldigd is op gewone aandelen die geregistreerd zijn bij het VPS vereffeningssysteem om verhandeld te kunnen worden op OSE naar verwachting worden uitgekeerd aan aandeelhouders van VPS op of rond 9 oktober 2025.

Het interim dividend is, in zijn geheel onderworpen aan 30% bronbelasting voor zover er geen vrijstelling of vermindering van toepassing is. CMB.TECH raadt u aan om contact op te nemen met uw bank, makelaar, gevolmachtigde of andere instelling als u vragen heeft over de procedure en timing voor het bijschrijven op uw rekening van het dividend dat aan uw gewone aandelen toekomt.

CMB.TECH ▸ Contact

Head of Marketing & Communications
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

Head of Investor Relations
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Gereguleerde informatie

TCE

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

In USD per dag	Q2 2025	Q2 2024	Eerste semester 2025	Eerste semester 2024
TANKERS				
VLCC				
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt (in TI Pool)*	44.981	50.500	39.774	45.600
Gemiddeld time charter tarief**	46.094	47.000	46.114	46.700
SUEZMAX				
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt ***	40.160	49.500	40.314	54.600
Gemiddeld time charter tarief	33.023	30.750	32.845	30.700
DROGEBULKSCHEPEN				
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt ***	23.081	36.731	20.975	31.504
CONTAINER SCHEPEN				
Gemiddeld time charter tarief	29.378	29.378	29.378	29.378
CHEMICALIENTANKERS				
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt *	22.411	27.307	21.471	26.426
Gemiddeld time charter tarief	19.306	19.306	19.306	19.306
OFF-SHORE WIND (CTV)				
Gemiddeld time charter tarief	3.146	2.759	2.789	2.824

*Schepen in de TI Pool & Stolt Pool die in eigendom zijn van CMB.TECH (Technische offhire dagen niet inbegrepen)

**Inclusief winstdeelname indien van toepassing

***Rapportage van belasting naar ontlading, in lijn met IFRS 15

BEDRIJFSUPDATE

Golden Ocean fusie

Op 3 april 2025 heeft CMB.TECH NV een Schedule 13D/A gefiled om te rapporteren dat CMB.TECH NV indirect 9.689.297 bijkomstige aandelen in Golden Ocean Group Limited ("Golden Ocean") heeft verworven op de vrije markt na de aankoop van 81,363,730 aandelen in Golden Ocean van Hemen Holding Limited en daaropvolgende openmarktaankopen van 7,347,277 aandelen in Golden Ocean. Op 3 april 2025 bezat CMB.TECH NV in totaal 98.400.204 aandelen in Golden Ocean, wat overeenkomt met ongeveer 49,4% van de uitstaande stemgerechtigde aandelen van Golden Ocean.

Op 22 april 2025 kondigden CMB.TECH en Golden Ocean aan dat ze een term sheet (de "Term Sheet") hadden ondertekend met betrekking tot een voorgenomen aandeel-voor-aandeel fusie, met CMB.TECH als overlevende entiteit, op basis van een ruilverhouding van 0,95 aandelen in CMB.TECH voor elk aandeel in Golden Ocean (de "Ruilverhouding"), onder voorbehoud van gebruikelijke aanpassingen. De Term Sheet werd unaniem goedgekeurd door de Raad van Toezicht van CMB.TECH en door de Raad van Bestuur van Golden Ocean, inclusief door diens bijzondere transactiecomité bestaande uit belangeloze bestuurders (het "Transactiecomité"). Als onderdeel hiervan heeft het Transactiecomité een fairness opinion ontvangen van zijn financieel adviseur DNB Markets, onderdeel van DNB Bank ASA, waarin wordt geconcludeerd dat de Ruilverhouding vanuit financieel oogpunt billijk is voor de aandeelhouders van Golden Ocean.

De transactie was gestructureerd als een fusie waarbij Golden Ocean fuseert met en opgaat in CMB.TECH Bermuda Ltd., een 100% dochteronderneming van CMB.TECH (de "Fusie"). Bestaande aandelen in Golden Ocean die niet (rechtstreeks of onrechtstreeks) in eigendom zijn van CMB.TECH zouden worden ingetrokken en uiteindelijk worden omgewisseld voor nieuw uitgegeven CMB.TECH aandelen tegen een ruilverhouding van 0,95 aandelen CMB.TECH voor elk aandeel Golden Ocean.

CMB.TECH ► Contact

Head of Marketing & Communications
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

Head of Investor Relations
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Gereguleerde informatie

Meer informatie is te vinden in de registratieverklaring op Formulier F-4 ("Registration Statement") die CMB.TECH op 1 juli 2025 heeft ingediend bij de SEC en het exemption document onder de EU Prospectus Regulation (EU) 2017/1129 en de Commission Delegated Regulation (EU) 2021/528 (het "Exemption Document") dat op 14 augustus 2025 gepubliceerd werd.

Op 17 juli 2025 gaf CMB.TECH een marktupdate over de voortgang van de aandeel-voor-aandeel fusie, tussen CMB.TECH en Golden Ocean. Daarin werd aangekondigd dat Golden Ocean op 19 augustus 2025 een Buitengewone Algemene Vergadering (SGM) zou houden om te stemmen over de voorgestelde fusie.

Op 19 augustus 2025 heeft Golden Ocean een Bijzondere Algemene Vergadering gehouden om te stemmen over de voorgestelde fusie. De fusie werd goedgekeurd door aandeelhouders die 92,72% van de op de vergadering aanwezige of vertegenwoordigde aandelen aanhielden.

Op 20 augustus 2025 werd de fusie afgerond. Op basis van de ruilverhouding en het huidige aantal uitstaande gewone aandelen van Golden Ocean en gewone aandelen in de Vennootschap, heeft de Vennootschap 95.952.934 nieuwe gewone aandelen uitgegeven door middel van een kapitaalverhoging door inbreng in natura.

Na voltooiing van de fusie bezitten de aandeelhouders van CMB.TECH 70% (of 67% exclusief eigen aandelen) van het totale geplaatste aandelenkapitaal van CMB.TECH en bezitten de aandeelhouders van Golden Ocean 30% (of 33% exclusief eigen aandelen) van het totale geplaatste aandelenkapitaal van CMB.TECH.

Zoals aangegeven in het persbericht van CMB.TECH op 11 augustus 2025 heeft Golden Ocean correspondentie ontvangen van bepaalde partijen die beweren voormalige aandeelhouders van Golden Ocean te zijn en die inmiddels een waarderingsvordering hebben ingediend onder Bermudaans recht. Het totale aantal aandelen van Golden Ocean dat deze partijen beweerdelijk in bezit hadden bedraagt 24.438.718, wat neerkomt op ongeveer 12,5% van het totale aantal voormalige aandelen van Golden Ocean. Na voltooiing van de fusie zijn alle aandelen in Golden Ocean (inclusief die in bezit van dissidente aandeelhouders) geannuleerd en omgewisseld voor aandelen in CMB.TECH. De waarderingsvorderingen betwisten niet de geldigheid of de effectiviteit van de fusie, maar hebben uitsluitend betrekking op de vaststelling van de reële waarde van de aandelen die in het bezit zijn van de dissidente aandeelhouders. CMBT bevestigt opnieuw dat de aandeelhouders van Golden Ocean een reële waarde is aangeboden in de fusie en zal deze claims op passende wijze behandelen.

CMB.TECH blijft genoteerd op de New York Stock Exchange en Euronext Brussel onder het tickersymbool 'CMBT'. Vanaf 20 augustus 2025 is CMB.TECH ook genoteerd op Euronext Oslo Børs onder het tickersymbool 'CMBTO'.

De Fusie creëert een van de grootste gediversifieerde beursgenoteerde maritieme groepen ter wereld, met:

- **Een gecombineerde gediversifieerde vloot van ongeveer 250 schepen** waaronder droge bulkschepen, ruwe olietankers, chemicaliëntankers, containerschepen, offshore windschepen en havenschepen
- Een future-proof vloot met meer dan 80 schepen die kunnen aangedreven worden door waterstof of ammoniak, **voor onze klanten die koolstofarm willen varen**
- **Reële marktwaarde van de vloot van ongeveer 11,1 miljard USD**, wat de schaal en de waarde van de activa onderstreept
- **Jonge en efficiënte vloot** met een gemiddelde leeftijd van **6,1 jaar**
- **Solide omzetvisibiliteit** met een contract backlog van ongeveer **3,0 miljard USD**, wat voorspelbare kasstromen en aandeelhoudersrendementen ondersteunt
- Wereldwijde aanwezigheid op de kapitaalmarkt met **noteringen in New York, Brussel en Oslo**, met **38% verwachte free float die handelsliquiditeit verschaft**
- **Robuuste liquiditeitspositie** van meer dan 400 miljoen USD, inclusief liquide middelen en ongebruikte kredietfaciliteiten wat financiële flexibiliteit en groeicapaciteit biedt

CMB.TECH ▸ Contact

Head of Marketing &
Communications
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

Head of Investor
Relations
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Wijzigingen Raad van Toezicht

Mr. Marc Saverys heeft besloten af te treden als lid en Voorzitter van de Raad van Toezicht van CMB.TECH. Mr. Marc Saverys trad toe bij de Raad van Toezicht van CMB.TECH als niet-onafhankelijk lid na de BAV van 23 maart 2023. De Raad van Toezicht heeft besloten om de heer Patrick de Brabandere, als vertegenwoordiger van Debemar BV te benoemen als Voorzitter van de Raad van Toezicht.

De Raad van Toezicht heeft verder besloten om Mevrouw Gudrun Janssens te benoemen als onafhankelijk lid van de Raad van Toezicht:

- Mevrouw Gudrun Janssens overziet BIMCO's EU-gerelateerde maritieme milieu-, veiligheids- en technische aangelegenheden van BIMCO vanuit het kantoor in Brussel. Ze heeft relevante ervaring in scheepsrecyclage. Ze studeerde Chemie met focus op milieuwetenschappen en begon haar professionele carrière in 2000 bij de Vlaamse Openbare Dienst Afvalbeheer.

Als een senior beleidsadviseur en lid van de Belgische delegatie van de IMO, was ze meer dan 15 jaar betrokken bij de vormgeving van het Belgische beleid inzake scheepsafvalbeheer en scheepsrecyclage. Gudrun heeft ook gewerkt voor de European Community of Shipowners' Associations (ECSA) en de Koninklijke Belgische Redersvereniging als Head of Environmental and Technical Affairs, en was verantwoordelijk voor milieu- en klimaatgerelateerde scheepvaartkwesties op zowel Europees als internationaal niveau.

Publicatie halfjaarverslag en wijziging publicatiedatum kwartaalcijfers

CMB.TECH publiceerde haar halfjaarverslag op de bedrijfswebsite deze ochtend (28 augustus 2025). U kan de rapporten [hier](#) raadplegen.

Verder heeft de groep beslist om de publicatiedatum van de kwartaalcijfers en bijhorende conference call van het derde kwartaal 2025 uit te stellen. De Q3 2025 resultaten zullen aangekondigd worden op 26 november 2025.

CMB.TECH VLOOTONTWIKKELINGEN**Commerciële overeenkomsten****Fortescue**

Fortescue en Bocimar, onderdeel van CMB.TECH, hebben een overeenkomst getekend voor een Newcastlemax op ammoniak met een dual fuel motor. Het 210,000-dwt schip maakt deel uit van de serie drogebultschepen die CMB.TECH momenteel in bestelling heeft bij Qingdao Beihai Shipyard en wordt naar verwachting opgeleverd tegen het einde van volgend jaar. Het zal een belangrijke rol spelen in het vervoer van ijzererts van Pilbara naar klanten in China en over de hele wereld.

Verkopen**Euronav**

Op 30 april 2025 kondigde CMB.TECH aan dat het drie VLCC's had verkocht, Iris (2012 - 314.000 dwt), Hakone (2010 - 302.624 dwt) en Hakata (2010 - 302.550 dwt), als onderdeel van de verjonging van haar vloot. De verkoop leverde een totale meerwaarde op van 96,7 miljoen USD. De Iris werd op 7 mei 2025 aan de nieuwe eigenaars geleverd en de Hakone op 8 juli 2025. De Hakata zal begin september 2025 worden opgeleverd. De VLCC Iris (2012 - 314.000 dwt) genereerde in het tweede kwartaal een meerwaarde van ongeveer 57,1 miljoen USD en de verkoop van Hakata (2010 - 302.550 dwt) en Hakone (2010 - 302.624 dwt) zal in het derde kwartaal van 2025 een totale meerwaarde van ongeveer 39,3 miljoen USD genereren.

Op 25 augustus 2025 heeft de Vennootschap een overeenkomst gesloten voor de verkoop van de Suezmax Sofia (2010 - 165.000 dwt) voor een netto verkoopprijs van 40,5 miljoen USD. De verkoop zal een winst van ongeveer 20,3 miljoen USD opleveren en het schip zal naar verwachting in het vierde kwartaal van 2025 worden opgeleverd aan de nieuwe eigenaar.

CMB.TECH ▸ Contact

Head of Marketing & Communications
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

Head of Investor Relations
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Oplevering nieuwbouwschepen

Op 10 april 2025 werd Newcastlemax Mineral Suomi (2025 – 210,761 dwt) opgeleverd.

Op 23 april 2025 werd Newcastlemax Mineral Sverige (2025 – 210,761 dwt) opgeleverd.

Op 9 april 2025 werd de CTVTSM Windcat 59 opgeleverd.

Op 23 mei 2025 werd Newcastlemax Mineral Polska (2025 – 210,761 dwt) opgeleverd.

Op 23 juni 2025 werd Newcastlemax Mineral Cesko (2025 – 210,761 dwt) opgeleverd.

Op 2 juli 2025 werd de CTV Windcat 58 opgeleverd.

Op 24 juli 2025 werd de CSOV Windcat Rotterdam opgeleverd.

Op 8 augustus 2025 werd Newcastlemax Mineral Slovensko (2025 – 210,761 dwt) opgeleverd.

MARKTEN & VOORUITZICHTEN**Euronav – Tankermarkten¹**

De tankermarkten kenden een hogere volatiliteit in Q2 2025, met een opvallende stijging in juni door de escalatie van het conflict in het Midden-Oosten. Deze geopolitieke spanning zorgde voor een verscherping van de markt die zich voordien in een typische rustige zomerperiode bevond, met gemiddelde opbrengsten die midden juni het laagste punt bereikten van de afgelopen vijf maanden. De omstandigheden keerden echter snel gezien de gemiddelde gewogen inkomsten van ruwe-olietankers op 20 juni stegen tot 47.519 USD/dag – een van de hoogste niveaus in meer dan een jaar. Dit werd voor een groot deel gestuurd door een piek in de Very Large Crude Carrier (VLCC)-tarieven in de Perzische Golf, waarbij de spottarieven op de route tussen het Midden-Oosten en China meer dan 75.000 USD/dag bedroegen in juni, het hoogste niveau in twee jaar. Ondanks het regionale conflict bleef de olietrafiek door de Straat van Hormuz – een kritiek knelpunt voor ongeveer 34% van de wereldwijde oliehandel over zee – stabiel, met scheepvaartverkeer dat na de escalatie van half juni binnen de normale marges bleef. Volgend op de wapenstilstand tussen Israël-Iran op 24 juni 2025 begonnen de marktomstandigheden te stabiliseren. Desondanks blijft de situatie onzeker en moet deze in de gaten gehouden worden. De laatste weken was het relatief rustig op de oliemarkten, doordat de geopolitieke risico's zijn afgenomen en de vraagverwachtingen stabiel blijven. Desondanks blijven de chartertarieven aanzienlijk boven het tienjarig gemiddelde TCE-tarief voor het zomerseizoen (juli: +33% voor VLCC's en +59% voor Suezmaxen).

Volgens AXS Marine data daalde de import van ruwe olie in China op jaarbasis voor april, mei, en juni – met respectievelijk 0,3%, 8,9%, en 5,9%. Gedurende het grootste deel van het afgelopen decennium was China de belangrijkste motor achter de wereldwijde vraag naar olie, goed voor ongeveer 60% van de wereldwijde groei. Recente trends wijzen er echter op dat de vooruitzichten voor het Chinese oliegebruik een fundamentele verschuiving blijven ondergaan, met aanzienlijke gevolgen voor de wereldwijde oliehandelsspatronen. De vertraging van de groei van de vraag naar brandstoffen in China wordt grotendeels veroorzaakt door veranderingen in de onderliggende economie, met een hoge groei in diensten en een aanzienlijke vertraging in de dieselintensieve bouwsector. In juni waren voertuigen op hernieuwbare energie (NEVs) goed voor 52,7% van de totale autoverkoop in China, wat een beslissende stap in de richting van geëlektrificeerd vervoer weerspiegelt. Wereldwijd zullen NEVs naar verwachting 5mpd benzine en diesel vervangen. Deze trend wordt verder ondersteund door een groeiend gebruik van door LNG-aangedreven en volledige elektrische vrachtwagens, met name in de vracht- en logistieke sector, en de snelle uitbreiding van hogesnelheids- en stedelijke spoorwegnetwerken. Terwijl in Westerse economieën de opkomst van hernieuwbare energiebronnen – voornamelijk wind en zon – de kolencentrales grotendeels heeft verdrongen, waarbij de netschommelingen worden opgevangen door aardgas en, in mindere mate, batterijopslag, is het beeld in China anders. Ongeacht substantiële investeringen in hernieuwbare energiebronnen, speelt steenkool nog steeds een dominante rol in de energiemix van China. Als 's werelds grootste mijnbouwer, importeur en verbruiker van steenkool, blijft China zijn capaciteit van door steenkolen gestookte energieopwekking uitbreiden. Het lijkt erop dat hernieuwbare energiebronnen in China niet zozeer steenkool verdringen, maar eerder de rol van ruwe olie in de economie directer bedreigen. Dit is voornamelijk omdat China zowel zijn industriële basis als zijn transportinfrastructuur aan een snel tempo elektrificeert. Daardoor wordt het land minder afhankelijk van geïmporteerde olie – een grondstof die gevoelig blijft voor de geopolitieke verstoringen en

¹ Source: AXS Marine, Clarksons SIN, Morgan Stanley, Commodore Research, Reuters, IEA

CMB.TECH > Contact

**Head of Marketing &
Communications**
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

**Head of Investor
Relations**
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

volatiele prijswijzigingen. De strategische verschuiving richting een grotere energieonafhankelijkheid en elektrificatie in China betekent een structurele verandering in het energievraagprofiel van het land. Deze transitie zal naar verwachting blijvende gevolgen hebben voor de wereldwijde oliehandel.

Belangrijke voorspellingsbureaus — de IEA, EIA, en OPEC — blijven echter een groei van de vraag naar olie voorspellen van respectievelijk +0.7 (mb/d), +0.8 mb/d, en +1.3 mb/d miljoen vaten per dag in 2025. Hoewel deze voorspellingen een bescheiden opwaartse aanpassing hebben ondergaan, blijven ze onder de historische groeiniveaus. Het zeevervoer van ruwe olie, zoals gemeten in miljoen tonmijl, wordt steeds gelijkmatiger verdeeld over de bredere Aziatische regio. China zal naar verwachting goed zijn voor 33,3% van de Aziatische overzeese import in 2025, India voor 10,5%, Zuid-Korea voor 9,8% en de rest van Azië voor 13,9%. Hoewel de vraag naar olie in China een plateau bereikt – met een verwachte daling op lange termijn – is India uitgegroeid tot 's werelds meest dynamische groeimotor voor olieconsumptie. De snel groeiende economie van India, aangedreven door verstedelijking, uitbreiding van de infrastructuur en industriële ontwikkeling, is erg afhankelijk van olie. In tegenstelling tot vele andere regio's die de transitie naar elektrische voertuigen aan het versnellen zijn, is de vraag naar olie in India sterk geconcentreerd in transportbrandstoffen. Het totale olieconsumptie van het land zal naar verwachting stijgen met 1 mb/d tussen 2024 en 2030, wat zijn groeiende belang in de wereldwijde vraag naar olie versterkt.

Aan de olieaanbodzijde was juni de derde opeenvolgende maand waarin acht OPEC en OPEC+ leden, die hun productie vrijwillig hadden terugschroefd, hun productie weer mochten opvoeren met een stijging van hun gecombineerde productiequota met 411 kb/d ten opzichte van de vorige maand. OPEC+ heeft haar intentie om de productie in augustus met nog eens 548 kb/d te doen stijgen opnieuw bevestigd – waarmee de volledige eerste tranche van vrijwillige productieverlagingen (2,2 mb/d) wordt terugschroefd. Er is een opvallende discrepantie tussen de OPEC+ quota, de eigenlijke productie en export. De maandelijkse productie wijkt vaak af van de quota als gevolg van overproductie, capaciteitsbeperkingen waardoor sommige leden hun toewijzingen niet kunnen nakomen en andere leden die consequent meer produceren dan hun doelstellingen. Het moeilijk om een prognose te maken voor de export van ruwe olie over zee voor de rest van 2025, hoewel seizoensinvloeden doorgaans zorgen voor een stijging in het vierde kwartaal. Ondanks deze geplande stijgingen blijkt de wereldwijde groei van de vraag naar olie steeds kwetsbaarder te worden. De IEA, EIA, en OPEC hebben allemaal hun prognoses voor de vraaggroei in 2026 gehandhaafd op respectievelijk +0,7 mb/d, +1,1 mb/d, en +1,3 mb/d. In het licht van deze cijfers wordt de balans tussen vraag en aanbod een steeds grotere zorg. De IEA verwacht nu een surplus van 1,5 mb/d in 2025 en 2,1 mb/d in 2026 op de oliemarkt. Dit verwachte overaanbod begint de aandacht te trekken van belangrijke stakeholders uit de industrie en zou kunnen leiden tot een herziening van de strategie van OPEC+. Elke beleidswijziging kan aanzienlijke implicaties hebben voor investeringsbeslissingen in de upstream-sector en voor het bredere mondiale olieproductielandschap.

Aan de aanbodzijde zijn er meer bestellingen geweest van ruwe olietankers, wat de orderbook-to-fleet (OB/F) ratio voor VLCC's op 13,9% brengt en de Suezmax OB/F ratio op 19,4%. Hoewel deze cijfers op het eerste zicht aanzienlijk lijken, zijn ze onvoldoende tegen de achtergrond van een verouderende wereldwijde tankervloot. Als we rekening houden met het uit dienst nemen van schepen van 20, 25 en 30 jaar oud, zal de netto vlootgroei tot 2028 naar verwachting negatief zijn voor zowel VLCC's als Suezmax-schepen. Momenteel is 17% van de VLCC-vloot en 19% van de Suezmax-vloot ouder dan 20 jaar - drempels die doorgaans worden geassocieerd met uitfasering of verminderde commerciële levensvatbaarheid. De uitdaging om oudere tankers te vervangen wordt nog groter als we verder vooruitkijken. Tegen 2030 zal 39% van de VLCC-vloot en 40% van de Suezmax-vloot ouder zijn dan 20 jaar, wat wijst op een sterke toename van de veroudering van de vloot. Deze versnelde veroudering benadrukt de noodzaak aan vlootvernieuwing, vooral nu de milieuwetgeving strenger wordt en charterers de voorkeur geven aan jongere, efficiëntere tonnage.

Euronav heeft 10 VLCC's (gemiddelde leeftijd 8,4y) en 18 Suezmaxen (gemiddelde leeftijd 7,3y) op het water. Daarnaast zijn er 5 VLCC's en 2 Suezmaxen in aanbouw.

Hoogtepunten Q2 2025:

- Euronav VLCC behaalde een gemiddelde TCE van 44,981 USD per dag in Q2, en voor Q3 2025 tot nu toe is 77% van de spotmarkt vastgelegd tegen een tarief van 32,056 USD per dag
- Euronav Suezmax behaalde een gemiddelde TCE van 40,160 USD per dag in Q2, en voor Q3 2025 tot nu toe is 76% van de spotmarkt vastgelegd tegen een tarief van 39,364 USD per dag

CMB.TECH ► Contact

Head of Marketing & Communications
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

Head of Investor Relations
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Bocimar – Drogebulkmarkt²

IJzererts blijft de belangrijkste motor achter de vraag naar Capesize-schepen, goed voor 72,1% van het totale zeevrachtvolume in dit segment in de eerste helft van 2025. De vraag naar Capesize-tonnage is dan ook sterk verbonden met de wereldwijde ijzerertshandel, in het bijzonder met de invoer in China, die verantwoordelijk is voor 76,4% van het totale zeevervoer van ijzererts. Door deze concentratie hebben schommelingen in de Chinese invoer doorgaans een directe en uitgesproken impact op de bredere Capesize-markt.

Opvallend is dat de vervoersvolumes van ijzererts in de eerste helft van 2025 robuust zijn gebleven, met een herstel na de tegenvallende volumes in het eerste kwartaal (cf. seizoensgebonden zwakte en ongunstige weersomstandigheden in het Atlantische bekken). De overzeese export van ijzererts steeg op jaarbasis met 8,2% in mei, 7,4% in juni en 6,8% in juli.

Vooruitblikkend bevestigen recente productie-updates over het tweede kwartaal van grote ijzerertsproducenten een constructief vooruitzicht voor het overzeese aanbod. Vale rapporteerde een ijzerertsproductie van 83,6 miljoen ton in Q2 2025, een stijging van 3,7% op jaarbasis, en handhaafde zijn productieprognose voor het volledige jaar op 325-335 miljoen ton. Ook Fortescue Metals Group (FMG) boekte sterke resultaten: de verschepingen in Q4 FY25 (boekjaar eindigend in juni) bedroegen circa 55 miljoen ton (+3,3% j-o-j), waarmee het jaartotaal uitkwam op 198 miljoen ton - aan de bovenkant van de prognose van 190-200 miljoen ton. FMG voorziet verdere groei in FY26, met een verwachte verscheping van 195-205 miljoen ton. BHP rapporteerde een productie van 70,3 miljoen ton in Q2 2025, een stijging van 2,0% op jaarbasis. De ijzerertsooutput voor boekjaar 2025 bedroeg 263 miljoen ton, een toename van 1% j-o-j en in lijn met de prognose van 255-265,5 miljoen ton. Voor FY26 heeft BHP een iets hogere productieprognose van 258-269 miljoen ton. Anglo American rapporteerde een productie van 15,94 miljoen ton in Q2 2025 (+2,0% j-o-j) en bevestigde zijn jaarprognose van 57-61 miljoen ton. Hoewel de productiegroei bij de grote mijnbouwbedrijven bescheiden is, bieden de stabiele outputniveaus een ondersteunende basis voor de vraag naar Capesize-tonnage en de wereldwijde ijzerertshandel.

Volgens Goldman Sachs blijft de Chinese staalproductie veerkrachtig, zonder noemenswaardige productieverlagingen ondanks aanhoudende marktgeruchten en speculatie. De bezettingsgraad van staalfabrieken ligt nog steeds boven de 90%, gesteund door sterke winstmarges van 30-40 USD per ton. Hoewel de staalvraag seizoensmatig zwakker is, blijft ze op jaarbasis stabiel, met solide activiteit in de infrastructuur- en industriesectoren die de aanhoudende zwakte in de vastgoedmarkt compenseren.

Een opvallende trend die de vraag naar overzees ijzererts ondersteunt, is de toenemende voorkeur van staalfabrieken voor hoogwaardig erts. Deze verschuiving wordt gedreven door stijgende marges en strengere milieuregels. Hoogovenbezetting blijft hoog, boven de 90%, terwijl de productie van ruwijzer is gestegen tot recordniveaus van meer dan 2,4 miljoen ton per dag.

Waar ijzerertsvoorraden eerder op een just-in-timebasis werden aangevuld, zorgt de combinatie van verbeterde staalmarges en stevige orderboeken ervoor dat fabrieken bereid zijn hogere inputkosten te accepteren. Veel fabrieken kopen nu actief overzees ijzererts aan tegen 105 USD per ton om hun marges te behouden en volgens berichten hebben sommige fabrieken volumes veiliggesteld tot eind augustus. Dit wijst op een strategische verschuiving en groeiend vertrouwen in het aanhouden van het huidige winstniveau.

Bauxiet wordt gezien als een secundaire motor achter de vraag naar Capesize-schepen. In de eerste helft van 2025 was bauxiet goed voor 10,7% van het totale zeevrachtvolume in dit segment, wat wijst op de groeiende rol ervan binnen de handelsdynamiek van Capesize-tonnage. Naar verwachting zullen de wereldwijde volumes van overzees bauxiet in 2025 met 19,0% stijgen op jaarbasis, voornamelijk gedreven door toenemende export vanuit Guinee naar China. Deze groei weerspiegelt de sterke Chinese vraag naar aluminium, ondersteund door structurele expansie in de sectoren voor groene voertuigen (NEV) en hernieuwbare energie.

Belangrijk is dat de handelsroute Guinee-China, die aanzienlijk langer is dan de traditionele route Australië-China, onevenredig veel bijdraagt aan de ton-mile-vraag, een steeds belangrijkere maatstaf voor de inzet van Capesize-schepen. Hoewel de export vanuit Guinee waarschijnlijk tijdelijk verstoord zal worden door weersomstandigheden tijdens het

² Source: AXS Marine, Clarksons, Breakwave Advisors, Jefferies, Clarksons, SMM, Goldman Sachs, FMG, Vale, BHP, Morgan Stanley

CMB.TECH > Contact

Head of Marketing & Communications
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

Head of Investor Relations
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech



Gereguleerde informatie

moessonseizoen in West-Afrika (mei-oktober), blijft de bredere vooruitblik voor de bauxiethandel in 2025 sterk ondersteunend voor de Capesize-vraag.

Hoewel bauxietvolumes in absolute termen relatief klein blijven vergeleken met ijzererts, is hun bijdrage aan ton-mile-groei materieel belangrijk. De opstart van het Simandou-ijzerertsproject in Guinee in 2026 zal naar verwachting leiden tot een verdere toename van langeafstandsladingen vanuit West-Afrika. Dit zet druk op de scheepsbeschikbaarheid en versterkt de fundamenteën van de Capesize-markt.

Steenkool vormt de derde pijler van de vraag naar Capesize-schepen, met een aandeel van 15,1% in het totale zeevrachtvolume binnen dit segment in de eerste helft van 2025. Toch wordt verwacht dat de wereldwijde handel in overzeese steenkool in 2025 met ongeveer 7,9% zal dalen op jaarbasis, waarbij de import in China, India en Japan naar verwachting afneemt met respectievelijk 11%, 7% en 1%. Deze krimp is grotendeels toe te schrijven aan een hogere binnenlandse productie (China H1 2025: +6,1% j-o-j; India apr'24-feb'25: +5,5%) en verhoogde voorraden in zowel China als India.

Voor China speelt ook de verbeterde spoorverbinding met Mongolië een rol, evenals de versnelde transitie naar hernieuwbare energiebronnen voor stroomopwekking (H1 2025: -4,5% j-o-j steenkoolverbruik), wat de import van overzeese steenkool verder onder druk zet. De zwakte in de steenkoolhandel heeft bredere gevolgen voor de drogebulkmarkt, met onderprestaties in de kleinere scheepssegmenten en neerwaartse druk op de Capesize-markt in het eerste kwartaal en grote delen van het tweede kwartaal.

Wereldwijd wordt verwacht dat het aantal ton-miles voor steenkooltransport in 2025 met 7,9% daalt, en in 2026 met nog eens 4,9%. Een vroeger dan verwachte seizoensmatige afname van steenkoolvoorraden bij energiecentrales en havens in Zuid-China, gecombineerd met hoge temperaturen in China en Noordoost-Azië, zou in het komende kwartaal kunnen leiden tot tijdelijke extra import van overzeese steenkool door China. Om de huidige activiteit van Capesize-schepen te behouden en mogelijk verder op te voeren, blijft steenkool een cruciale swingfactor in de ondersteuning van een duurzaam marktherstel.

De orderboeken voor Capesize- en Newcastlemax-schepen vertegenwoordigen momenteel 9,8% van de actieve vloot. Ongeveer 30% van de bestaande vloot is meer dan 15 jaar oud en wordt steeds meer onrendabel om te exploiteren door de stijgende kosten voor naleving van milieunormen. Er worden relatief weinig nieuwbouwcontracten afgesloten, onder meer door een gebrek aan beschikbare capaciteit bij werven, hoge bouwkosten en aanhoudende onzekerheid over toekomstige voortstuwingstechnologieën. Tot augustus zijn er dit jaar 32 grote bulkschepen besteld, tegenover 83 bestellingen vorig jaar.

De netto vlootgroei wordt geraamd op slechts 1,5% in 2025 en 1,9% in 2026. Wanneer rekening wordt gehouden met droogdokken en toenemende onderhoudsvereisten, kan de daadwerkelijk beschikbare capaciteit zelfs krimpen, zeker nu meer schepen tijdelijk uit de vaart worden genomen voor aanpassingen om aan de milieuregelgeving te voldoen. Bovendien wordt de vlootproductiviteit afgeremd door milieuregels zoals EEXI en CII, die lagere gemiddelde vaarsnelheden afdwingen en zo het aanbod effectief beperken.

In deze context ondersteunt de beperkte vlootuitbreiding een gunstig evenwicht tussen vraag en aanbod en vormt het een fundament voor een positief lange termijn vooruitzicht voor Capesize-verdiensten. Naar verwachting zal de bezettingsgraad van de Capesize-vloot stijgen van 83,0% in 2025 naar 85,0% in 2026 en verder naar 86,0% in 2027. Voor de bredere drogebulkmarkt wordt verwacht dat de totale vlootbezetting stabiel blijft rond 83,5% in dezelfde periode.

Op 8 augustus telde Bocimar 17 super-eco Newcastlemax-schepen van 210.000 dwt in de vaart (gemiddelde leeftijd <1 jaar) en had het nog 11 nieuwbouwschepen in aanbouw.

Hoogtepunten Q2 2025:

- Bocimar Newcastlemax-vloot behaalde een gemiddelde TCE van 23.081 USD per dag in Q2, dat is 23,5% boven de Q1 5TC Baltic Capesize Index (18.681 USD per dag). Voor Q3 2025 is tot nu toe 88% van de spotmarkt vastgelegd tegen een tarief van 28,323 USD per dag.
- Golden Ocean Newcastlemax/Capesize-vloot behaalde in Q2 2025 een TCE van 18,577 USD per dag, en voor Q3 tot nu toe een TCE van 23.600 USD per dag (71% vastgelegd).
- Golden Ocean Kamsarmax/Panamax-vloot behaalde in Q2 2025 een TCE van 10.552 USD per dag, en voor Q3 tot nu toe een TCE van 13.600 USD per dag (94% vastgelegd).

CMB.TECH ▸ Contact

**Head of Marketing &
Communications**
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

**Head of Investor
Relations**
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Delphis – Containermarkt³

De wereldwijde containervlaart bleef in het tweede kwartaal van 2025 volatiel, gekenmerkt door scherpe schommelingen in spottarieven en veranderende handelsdynamiek. Vroeg in het kwartaal daalden de spotprijzen als gevolg van zwakke vraagindicatoren, maar in mei volgde een sterke stijging na de aankondiging van een handelsakkoord tussen China en de Verenigde Staten. Deze piek werd voornamelijk gedreven door vervroegde boekingen en tijdelijk momentum, dat tegen juni weer wegebe, met een nieuwe correctieronde tot gevolg.

Regionaal waren de grootste prijsdrukken zichtbaar op de routes tussen Azië en de Amerikaanse westkust (USWC), als gevolg van capaciteitsverschuivingen en scherpe concurrentie in tarieven. Sinds begin dit jaar is de Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) met 35,3% gedaald, terwijl de China Containerized Freight Index (CCFI) 16,7% lager staat, wat de algemene zwakte in de spotmarkt onderstreept.

Ondanks de korte termijn volatiliteit in de tarieven is de lange termijn vooruitblik voor de vraag licht verbeterd. De recente afname van handelsspanningen, zoals blijkt uit het handelsakkoord tussen China en de Verenigde Staten, heeft de zorgen over verstoringen door invoerheffingen verminderd. Hoewel de volumegroei op korte termijn mogelijk vertraagt na het normaliseren van vervroegd geboekte ladingen, kan de aanhoudende trend richting meer gediversifieerde en complexe wereldwijde toeleveringsketens op middellange termijn structurele steun bieden aan de basisvraag naar tonnage.

Schepen blijven de Rode Zee mijden door de Houthi-aanvallen op de Magic Seas en Eternity C in juli de normalisatiepogingen hebben vertraagd. Hierdoor wordt nog steeds meer dan 10% van de wereldwijde containervloot omgeleid via Kaap de Goede Hoop, wat de vlootbezetting kunstmatig hooghoudt, momenteel tussen de 86 en 87%.

Aan de aanbodzijde staat de containervloot voor een verdere uitbreiding. Het huidige orderboek bedraagt 30,7% van de actieve vloot, al is de groei sterk geconcentreerd in de grotere scheepssegmenten. Opvallend is dat schepen van 17.000 TEU een omvangrijk orderboek hebben van 68,9% ten opzichte van de bestaande vloot, vergeleken met slechts 5,5% voor het 6.000-8.000 TEU-segment en 5,4% voor schepen onder de 3.000 TEU.

Vooruitkijkend wordt verwacht dat de vlootbezetting geleidelijk zal afnemen naarmate nieuw tonnage wordt opgeleverd. Tegen 2028 zal de bezettingsgraad naar verwachting dalen tot 83-84%. Wanneer de huidige verstoringen in de Rode Zee buiten beschouwing worden gelaten, zou de onderliggende benuttingsgraad zelfs kunnen terugvallen tot slechts 72%.

CMB.TECH beschikt over vier container-schepen van 6.000 TEU (gemiddelde leeftijd 1,25 jaar) en één nieuwbouwschip van 1.400 TEU, die allemaal zijn ingezet onder timechartercontracten van 10 tot 15 jaar.

Bochem – Chemicaliënmarkt⁴

De markt voor chemicaliëntankers staat een beetje onder druk, met licht dalende vrachttarieven in de afgelopen maanden. Toch blijven de meeste vaarroutes veerkrachtig. In mei daalde het vrachttarief voor 15.000 ton chemicaliën op de route Midden-Oosten-Verre Oosten tot 47,6 USD per ton, wat 26,0% lager is dan het gemiddelde in 2024, maar wel in lijn ligt met het gemiddelde van de afgelopen tien jaar (ongeveer 49 USD per ton).

De huurprijs voor een chemicaliëntanker van 19.999 dwt met roestvrijstalen tanks voor een éénjarig charter daalde tot 18.750 USD per dag, dat is 16% lager dan de piek van afgelopen zomer, maar nog steeds 27,0% hoger dan het tienjaarsgemiddelde.

Handelsroutes verschuiven als reactie op veranderende tariefstructuren en de Rode Zee blijft een uitdagende regio voor scheepvaart en logistiek. In termen van ton-nautische mijlen heeft de aanhoudende omleiding van schepen als gevolg van de verstoring in de Rode Zee geleid tot een stijging van ongeveer 3,3% in het wereldwijde chemicaliënvervoer gemeten in ton-nautische mijlen.

Verschillende kernroutes, met name die tussen de VS en Azië in beide richtingen, laten dalende volumes zien, voornamelijk door zwakke industriële activiteit en aanhoudende handelsspanningen. De wereldwijde groei van de productie van chemicaliën vertraagt, vooral door overcapaciteit in de sector en afnemende marges bij producenten. Uitzonderingen zijn onder meer China, waar de productie van chemicaliën naar verwachting met 4,1% zal groeien tussen 2025 en 2027, en India, met een verwachte groei van 3,7% in dezelfde periode. Wereldwijd wordt de groei van de

³ Source: Clarksons SIN, Jefferies

⁴ Source: Clarksons SIN, Stolt Tankers, WTO, BRS

CMB.TECH ▸ Contact

Head of Marketing & Communications
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

Head of Investor Relations
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech



Gereguleerde informatie

productie van chemicaliën in deze periode geraamd op 2%. De chemicaliëntankervloot zal naar verwachting jaarlijks met ongeveer 2,7% groeien tussen 2025 en 2027. Aangezien sommige schepen die momenteel geraffineerde olieproducten vervoeren (zogenaamde swing-tonnage) terugkeren naar de chemicaliënmarkt, zou de daadwerkelijke capaciteitsgroei zelfs hoger kunnen uitvallen.

Het orderboek voor chemicaliëntankers met roestvrijstalen tanks bedraagt 12,0% van de bestaande vloot (OB/F), terwijl ongeveer 28% van de vloot ouder is dan 20 jaar. Dit kan leiden tot sloop en vervangingsactiviteit.

De chemicaliëntankervloot van Bochem bestaat uit vijf geleverde schepen van 25.000 dwt en negen nieuwbouwschepen (gemiddelde leeftijd <1 jaar). Zes schepen zijn ingezet onder een timecharter van 10 jaar, zes onder een timecharter van 7 jaar, en twee schepen opereren in de spotpool.

Hoogtepunten Q2 2025:

- Bochem behaalde in Q2 2025 een TCE van 22.411 USD per dag via de spotpool.
- Voor Q3 2025 bedraagt het spottarief tot nu toe 17.244 USD per dag.

Windcat – Offshore (wind)markt⁵

Het voorjaar in de Noord-Europese markt voor crew transfer vessels (CTV's) begon traag, met slechts een beperkt aantal spotaanvragen in april en mei. Er waren ook voldoende CTV's beschikbaar op de spotmarkt, wat leidde tot iets lagere tarieven dan in dezelfde periode vorig jaar. Tegen het einde van het tweede kwartaal werden meer schepen onder charter geplaatst, al ging het vaak om kortlopende projecten. De bezettingsgraad van Europese CTV's bedroeg in maart 76%, april 85%, mei 88% en juni 91%.

In tegenstelling tot vorig jaar, toen de marktactiviteit na augustus en september sterk afnam, wordt verwacht dat het huidige seizoen langer zal doorlopen. Voor sommige schepen zijn al charterverlengingen vastgelegd voor de late zomer.

Voor het seizoen 2026 en daarna zijn de rederijen optimistisch, en verwachten dat nieuwe projecten de vraag naar CTV's zullen aanwakken en zullen leiden tot een stijgende trend in dagtarieven. Momenteel telt de CTV-vloot 704 eenheden, tegenover een orderboek van 109 eenheden (OB/F: 15,5%).

De offshore windcapaciteit zal tegen eind 2025 naar verwachting 95 GW bereiken, een stijging van 16,8% (+16 GW) ten opzichte van het begin van het jaar. Deze sterke groei wordt ondersteund door een groot volume aan capaciteit dat momenteel in aanbouw is (55 GW). De groei op korte termijn zal voornamelijk plaatsvinden in Europa en China, die naar verwachting respectievelijk 34% en 51% van de groei in 2025 voor hun rekening nemen. Wat nieuwe offshore wind projecten betreft, is de markt onzeker dooraanhoudende kostendruk, wisselende politieke steun en regelgevende onzekerheden. Dit weegt door op investeringsbeslissingen.

Een opvallende ontwikkeling dit jaar is de toenemende interesse vanuit de olie- en gasindustrie in het gebruik van speciaal ingerichte CSOV's. Sterker nog, olie- en gasbedrijven domineren momenteel het charterlandschap, met drie van de vier grootste charteraars dit kwartaal afkomstig uit die sector.

Voor het zomerseizoen van 2025 is de bestaande CSOV-vloot vrijwel volledig geboekt. Beschikbaarheid zal naar verwachting pas vanaf oktober weer gunstiger worden voor charteraars. Dagtarieven, die zoals gebruikelijk daalden in de winter, zijn in de zomer weer gestegen. De gemiddelde tarieven voor 2025 blijven grotendeels in lijn met die van voorgaande jaren.

Tot nu toe zijn dit jaar vier nieuwe CSOV's besteld voor offshore windprojecten (NB-orders in 2024: 19). Daarnaast staan 15 schepen gepland voor levering in de tweede helft van 2025. In totaal telt de CSOV-vloot momenteel 60 eenheden, tegenover een orderboek van 57 eenheden (OB/F: 95,0%).

Windcat beschikt over één CSOV en 56 CTV's (gemiddelde leeftijd: 9,8 jaar) die momenteel actief zijn. Daarnaast zijn er nog vijf CSOV's en zeven nieuwe CTV's in bestelling.

⁵ Source: Clarksons, GWEC, Rystad Energy

CMB.TECH ▸ Contact

**Head of Marketing &
Communications**
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

**Head of Investor
Relations**
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Hoogtepunten Q2 2025:

- De CTV's van Windcat behaalden in Q2 2025 een TCE van 3.146 USD per dag, bij een bezettingsgraad van 90,9%.
- Voor Q3 2025 is tot nu toe 91,5% van de spotcapaciteit vastgelegd, tegen een tarief van 3.335 USD per dag.

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 Information	
Type Evenement:	Video webcast met presentatie
Datum Evenement:	28 augustus 2025
Tijdstip Evenement:	8 a.m. EST / 2 p.m. CET
Titel Evenement:	"Q2 2025 Earnings Conference Call"
URL Evenement:	https://events.teams.microsoft.com/event/4c5a9385-1280-4ac8-a49b-2384494ac75d@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). Het ID-nummer om de conferentie telefonisch te volgen is de volgende: 354 264 600#

Aankondiging Q3 2025 resultaten – 26 november 2025

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: drogebultschepen, 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",

CMB.TECH ▸ Contact

Head of Marketing & Communications
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

Head of Investor Relations
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Gereguleerde informatie

“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 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.

CMB.TECH ▸ Contact

**Head of Marketing &
Communications**
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

**Head of Investor
Relations**
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Gereguleerde informatie

Verkorte geconsolideerde tussentijdse financiële staten (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD)

	30 juni 2025	31 december 2024
ACTIVA		
Vaste activa		
Schepen	6.306.131	2.617.484
Schepen in aanbouw	746.330	628.405
Gebruiksrecht op activa	202.564	1.910
Overige materiële vaste activa	23.741	21.628
Vooruitbetalingen	876	1.657
Immateriële vaste activa	16.675	16.187
Goodwill	172.350	—
Vorderingen en overige financiële activa	89.211	75.076
Investerings	117.948	61.806
Uitgestelde belastingvorderingen	8.648	10.074
Totaal vaste activa	7.684.474	3.434.227
Vlottende activa		
Voorraad bunkers	58.340	26.500
Handels- en overige vorderingen	422.893	235.883
Actuele belastingvorderingen	4.465	3.984
Geldmiddelen en kasequivalenten	155.048	38.869
	640.746	305.236
Activa aangehouden voor verkoop	74.154	165.583
Totaal vlottende activa	714.900	470.819
TOTAAL ACTIVA	8.399.374	3.905.046
EIGEN VERMOGEN EN SCHULDEN		
Eigen vermogen		
Kapitaal	239.148	239.148
Uitgiftepremies	460.486	460.486
Omrekeningsverschillen	9.285	(2.045)
Afdekkingsreserve	351	2.145
Eigen aandelen	(284.508)	(284.508)
Overgedragen resultaten	902.569	777.098
Eigen vermogen toerekenbaar aan de eigenaars van de Vennootschap	1.327.331	1.192.324
Minderheidsbelangen	1.225.511	—
Totaal eigen vermogen	2.552.842	1.192.324

CMB.TECH ► Contact

Head of Marketing & Communications
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

Head of Investor Relations
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Gereguleerde informatie

Langlopende schulden		
Bankleningen	3.660.298	1.450.869
Overige uitgiftes	199.217	198.887
Overige leningen	1.200.179	667.361
Lease schulden	4.108	1.451
Overige schulden	1.580	—
Personeelsbeloningen	1.072	1.060
Uitgestelde belastingverplichtingen	495	438
Totaal langlopende schulden	5.066.949	2.320.066
Kortlopende schulden		
Handels- en overige schulden	191.894	79.591
Actuele belastingverplichtingen	9.644	9.104
Bankleningen	352.666	201.937
Overige uitgiftes	3.733	3.733
Overige leningen	105.933	95.724
Lease schulden	115.588	2.293
Provisies	125	274
Totaal kortlopende schulden	779.583	392.656
TOTAAL PASSIVA	8.399.374	3.905.046

Gereguleerde informatie

Verkorte geconsolideerde tussentijdse resultatenrekening (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD behalve resultaat per aandeel)

	2025	2024
	jan. 1 - juni 30, 2025	jan. 1 - juni 30, 2024
Inkomsten uit scheepvaartactiviteiten		
Omzet	622.852	492.377
Meerwaarden op de verkoop van schepen/overige materiële vaste activa	103.791	502.547
Andere bedrijfsopbrengsten	20.155	38.245
Totale inkomsten uit scheepvaartactiviteiten	746.798	1.033.169
Operationele kosten		
Grondstoffen en verbruiksmaterialen	(5.128)	(1.678)
Reiskosten en commissies	(123.742)	(85.903)
Operationele kosten schepen	(175.473)	(100.013)
Kosten vrachthuur	(1.620)	(17)
Afschrijvingen materiële vaste activa	(162.767)	(80.529)
Afschrijvingen immateriële vaste activa	(1.602)	(1.348)
Bijzondere waardeverminderingverliezen	(3.573)	-
Algemene en administratieve kosten	(56.395)	(36.287)
Totaal operationele uitgaven	(530.300)	(305.775)
Bedrijfsresultaat	216.498	727.394
Financieringsopbrengsten	25.707	23.416
Financieringskosten	(208.147)	(69.396)
Netto financieringskosten	(182.440)	(45.980)
Aandeel in resultaat van investeringen opgenomen volgens vermogensmutatiemethode (na winstbelastingen)	1.571	2.570
Winst (verlies) vóór belastingen	35.629	683.984
Winstbelastingen	(2.840)	(4.364)
Winst (verlies) van de periode	32.789	679.620
Toerekenbaar aan:		
Eigenaars van de Vennootschap	51.766	679.620
Minderheidsbelangen	(18.977)	—
Winst/(verlies) per aandeel (gewoon)	0,27	3,43
Winst/(verlies) per aandeel (verwaterd)	0,27	3,43
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon)	194.216.835	197.886.375
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (verwaterd)	194.216.835	197.886.375

CMB.TECH ► Contact

Head of Marketing & Communications
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

Head of Investor Relations
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Gereguleerde informatie

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

	2025	2024
	jan. 1 - juni 30, 2025	jan. 1 - juni 30, 2024
Winst (verlies) van de periode	32.789	679.620
<i>Overige gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten,</i>		
<i>Posten die nooit worden overgeboekt naar de winst- en verliesrekening:</i>		
Herwaarderings van verplichtingen (activa) uit hoofde van toegezegde pensioenrechten	—	182
<i>Posten die zijn of kunnen worden overgeboekt naar de winst- en verliesrekening</i>		
Omrekeningsverschillen op buitenlandse activiteiten	11.330	(309)
Kasstroomafdekkingen - effectief deel van veranderingen in reële waarde	(1.794)	1.268
Overige gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, na belastingen	9.536	1.141
Totaal van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten van de periode	42.325	680.761
Toerekenbaar aan:		
Eigenaars van de Vennootschap	61.302	680.761
Minderheidsbelangen	(18.977)	—

CMB.TECH ▸ Contact
Head of Marketing & Communications
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

Head of Investor Relations
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Regulated information

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	—	—	—	—	—	679.620	679.620	—	679.620
Overige gerealiseerde en niet- gerealiseerde resultaten, na belastingen	—	—	(309)	1.268	—	182	1.141	—	1.141
Totaal van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten van de periode	—	—	(309)	1.268	—	679.802	680.761	—	680.761
Transacties met eigenaars van de Vennootschap									
Bedrijfscombinatie	—	—	—	—	—	(796.970)	(796.970)	—	(796.970)
Dividenden	—	(835.132)	—	—	—	(52.439)	(887.571)	—	(887.571)
Aankoop eigen aandelen	—	—	—	—	(126.913)	—	(126.913)	—	(126.913)
Totaal transacties met eigenaars van de Vennootschap	—	(835.132)	—	—	(126.913)	(849.409)	(1.811.454)	—	(1.811.454)
Per 30 juni 2024	239.148	631.397	(74)	2.408	(284.508)	638.309	1.226.680	—	1.226.680

CMB.TECH ► Contact

Head of Marketing &
Communications
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

Head of Investor
Relations
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Regulated information

	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	—	—	—	—	—	51.766	51.766	(18.977)	32.789
Overige gerealiseerde en niet- gerealiseerde resultaten, na belastingen	—	—	11.330	(1.794)	—	—	9.536	—	9.536
Totaal van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten van de periode	—	—	11.330	(1.794)	—	51.766	61.302	(18.977)	42.325
Transacties met eigenaars van de Vennootschap									
Bedrijfscombinatie - Initiële aankoop	—	—	—	—	—	—	—	1.460.354	1.460.354
Bedrijfscombinatie - Latere aankopen	—	—	—	—	—	73.705	73.705	(210.771)	(137.066)
Dividenden aan minderheidsbelangen	—	—	—	—	—	—	—	(5.095)	(5.095)
Totaal transacties met eigenaars van de Vennootschap	—	—	—	—	—	73.705	73.705	1.244.488	1.318.193
Per 30 juni 2025	239.148	460.486	9.285	351	(284.508)	902.569	1.327.331	1.225.511	2.552.842

CMB.TECH ► Contact

**Head of Marketing &
Communications**
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

**Head of Investor
Relations**
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Regulated information

Verkort geconsolideerd tussentijds kasstroomoverzicht (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD)

	2025 jan. 1 - juni 30, 2025	2024 jan. 1 - juni 30, 2024
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten		
Winst (verlies) over de periode	32.789	679.620
Aanpassingen voor:	247.711	(392.766)
Afschrijvingen materiële vaste activa	162.767	80.529
Afschrijvingen immateriële vaste activa	1.602	1.348
Bijzondere waardevermindervingsverliezen	3.573	—
Provisies	(149)	(163)
Winstbelastingen	2.840	4.364
Aandeel in resultaat van investeringen opgenomen volgens vermogensmutatiemethode (na winstbelastingen)	(1.571)	(2.570)
Netto financieringskosten	182.440	45.980
(Meer-)/minderwaarden op verkoop van activa	(103.791)	(502.547)
(Meer-)/minderwaarden op verkoop van dochterondernemingen	—	(19.707)
Mutaties in	(63.149)	12.767
Kaswaarborgen	(2.736)	(44.494)
Voorraden	(7.860)	757
Handelsvorderingen	5.156	45.353
Toe te rekenen opbrengsten	(4.044)	3.770
Over te dragen kosten	(44.064)	4.002
Overige vorderingen	17.102	8.356
Handelsschulden	37.373	3.331
Bezoldigingen en personeelsvoordelen	518	(865)
Toe te rekenen kosten	(43.814)	(15.216)
Over te dragen opbrengsten	10.868	1.735
Overige schulden	(31.648)	6.038
Betaalde winstbelastingen	(1.296)	(4.253)
Betaalde rente	(146.037)	(54.637)
Ontvangen rente	3.080	13.910
Ontvangen dividenden van joint ventures verwerkt volgens de vermogensmutatiemethode	4.276	—
Nettokasstroom uit (gebruikt in) bedrijfsactiviteiten	77.374	254.641
Aankoop van schepen en schepen in aanbouw	(547.113)	(444.570)
Verkoop van schepen	262.974	1.511.765
Aankoop van overige materiële vaste activa	(828)	(3.077)
Aankoop van immateriële vaste activa	(1.343)	(386)
Verkoop van overige (im)materiële vaste activa	—	2.000
Netto contant geld op deconsolidatie / verkoop dochterondernemingen	—	822
Investeringen in andere ondernemingen	—	(45.000)
Leningen van (aan) verbonden partijen	(1.331)	—
Acquisitie van een dochteronderneming, netto verkregen contanten	(1.098.897)	(1.149.886)
Terugbetaling van leningen van verbonden partijen	—	(79.930)
Opbrengsten uit financiële leasing	933	782
Nettokasstroom uit (gebruikt in) investeringsactiviteiten	(1.385.605)	(207.480)

CMB.TECH ▸ Contact

Head of Marketing & Communications
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

Head of Investor Relations
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech



Regulated information

(Aankoop van) Opbrengsten uit de verkoop van eigen aandelen	—	(126.913)
Opbrengsten uit nieuwe leningen	2.474.701	1.365.022
Aflossingen van opgenomen leningen	(703.016)	(206.701)
Aflossingen van financiële lease verplichtingen	(9.686)	(32.291)
Aflossingen van commercial paper	(142.007)	(213.545)
Aflossingen van verkoop en leaseback	(29.888)	(8.902)
Transactiekosten verbonden aan nieuwe leningen	(23.128)	(4.477)
Betaalde dividenden	(5.395)	(903.331)
Verwerving van minderheidsbelangen	(137.066)	—
Nettokasstroom uit (gebruikt in) financieringsactiviteiten	1.424.516	(131.138)
Nettowijziging in geldmiddelen en kasequivalenten	116.285	(83.977)
Geldmiddelen en kasequivalenten bij het begin van het jaar	38.869	429.370
Valutakoers- en omrekeningsverschillen op geldmiddelen	(106)	(1.494)
Geldmiddelen en kasequivalenten per einde van de periode	155.048	343.899

CMB.TECH ► Contact

**Head of Marketing &
Communications**
Katrien Hennin

Tel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech

**Head of Investor
Relations**
Joris Daman

Tel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech