Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

CMB.TECH MAAKT RESULTATEN DERDE KWARTAAL 2026 BEKEND
MINERAL EUROPA: EEN NIEUW TIJDPERK VOOR DE SCHEEPVAART

ANTWERPEN, België, 24 november 2026 – CMB.TECH NV ("CMBT", "CMB.TECH" of "de vennootschap") (NYSE: CMBT, Euronext Brussels: CMBT en Euronext Oslo Børs: CMBTO) maakt vandaag haar niet-geauditeerde financiële resultaten bekend voor het derde kwartaal, afgesloten op 30 september 2026.

HOOGTEPUNTEN

Financiële hoogtepunten:

- Winst over de periode van 373,9 miljoen USD in het derde kwartaal van 2026.
- EBITDA voor dezelfde periode bedraagt 562,3 miljoen USD.
- Het orderboek van CMB.TECH blijft stabiel op 3,1 miljard USD.
- Beslissing om een bedrag van 0,65 USD per aandeel uit te keren, bestaande uit een interimdividend van 0,21 USD per aandeel en een uitkering van 0,44 USD per aandeel uit de beschikbare uitgiftepremie.

Hoogtepunten vloot:

- Oplevering van de Mineral Europa, het eerste drogebulkschip ter wereld dat op ammoniak vaart en het eerste in een reeks van 10 schepen.
- Oplevering van 4 nieuwbouwschepen (Q3 + Q4 tot op heden):
  - Newcastlemax: Mineral Europa
  - CSOV: Windcat Antwerpen
  - CTV's: FRS Windcat 65, FRS Windcat 64
- Optie gelicht voor 1 MP-ASV (Multi-Purpose Accommodation Support Vessel), met geplande oplevering in Q1 2029.
- De volgende eerder aangekondigde scheepsverkopen leverden een meerwaarde op in Q3 2026:
  - Verkoop van de Suezmax Brest (2023, 156.851 dwt) en Suezmax Brugge (2023, 156.851 dwt). Deze verkopen genereerden een meerwaarde van ongeveer 100,2 miljoen USD in Q3 2026, op basis van de nettoverkoopprijs en de boekwaarden.
- De volgende eerder aangekondigde scheepsverkopen zullen een meerwaarde opleveren in Q4 2026:
  - Verkoop van de Suezmax Stella (2011, 165.000 DWT). Deze verkoop zal in Q4 2026 een meerwaarde van ongeveer 59,6 miljoen USD opleveren, op basis van de nettoverkoopprijs en de boekwaarde. Het schip werd overgedragen aan de nieuwe eigenaars.
  - Verkoop van de VLCC Donoussa (2016, 299.999 DWT). Deze verkoop zal in Q4 2026 een meerwaarde van ongeveer 74,3 miljoen USD opleveren, op basis van de nettoverkoopprijs en de boekwaarde.
  - Verkoop van de Suezmax Bristol (2024, 156.851 DWT). Deze verkoop zal in Q4 2026 een meerwaarde van ongeveer 56,9 miljoen USD opleveren, op basis van de nettoverkoopprijs en de boekwaarde.

Voor het derde kwartaal van 2026 realiseerde de vennootschap een nettowinst van 373,9 miljoen USD of 1,29 USD per aandeel (derde kwartaal 2025: een nettowinst van 17,3 miljoen USD of 0,08 USD per aandeel, toe te rekenen aan de aandeelhouders van de vennootschap). De EBITDA (een niet-IFRS-maatstaf) bedroeg voor dezelfde periode 562,3 miljoen USD (derde kwartaal 2025: 238,4 miljoen USD).

"Na bijna tien jaar hard werken mochten we in oktober de Mineral Europa, het eerste drogebulkschip ter wereld dat op ammoniak vaart, verwelkomen in onze vloot. We bewijzen hiermee dat het vergroenen van de scheepvaart niet langer een verre ambitie is. Het gebeurt vandaag. En dit is nog maar het begin. Tegen 2029 verwachten we nog eens 20 schepen die op ammoniak varen aan onze vloot toe te voegen. De noodzaak om de scheepvaart te vergroenen en onze energieonafhankelijkheid te versterken, was nog nooit zo groot. Onze technologie en onze schepen betekenen een echte doorbraak voor de sector!" – Alexander Saverys, CEO CMB.TECH

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

Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

Kerncijfers

De voornaamste sleutelcijfers (niet-geauditeerd) zijn als volgt:

(in duizenden USD)	**Derde kwartaal 2026**	**Derde kwartaal 2025**	**YTD 2026**	**YTD 2025**
Omzet	802.932	454.248	2.026.505	1.077.100
Andere bedrijfsopbrengsten	15.747	8.097	52.804	28.252
Grondstoffen en verbruiksmaterialen	(113)	(1.368)	(2.116)	(6.496)
Reiskosten en commissies	(196.265)	(110.244)	(445.433)	(233.986)
Operationele kosten schepen	(115.553)	(116.869)	(368.509)	(292.342)
Kosten vrachthuur	(23.371)	(1.089)	(27.345)	(2.709)
Algemene en administratieve kosten	(29.298)	(34.076)	(87.856)	(90.471)
Netto meer- (minder)waarden op de verkoop van materiële vaste activa	100.277	39.284	495.146	143.075
Afschrijvingen van materiële en immateriële vaste activa	(113.133)	(109.073)	(331.129)	(273.442)
Bijzondere waardeverminderingsverliezen	(5)	300	724	(3.273)
Netto financieringskosten	(74.039)	(111.193)	(231.907)	(293.633)
Aandeel in resultaat van investeringen opgenomen volgens vermogensmutatiemethode	7.962	146	29.457	1.717
Winst (verlies) vóór belasting	**375.141**	**18.163**	**1.110.341**	**53.792**
Winstbelastingen	(1.244)	(868)	(3.229)	(3.708)
Winst (verlies) van de periode	**373.898**	**17.295**	**1.107.112**	**50.084**
Toerekenbaar aan:				
Eigenaars van de Vennootschap	373.898	19.872	1.107.112	71.638
Minderheidsbelangen	—	(2.577)	—	(21.554)

Winst/(verlies) per aandeel:

(in USD per aandeel)	**Derde kwartaal 2026**	**Derde kwartaal 2025**	**YTD 2026**	**YTD 2025**
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon) *	290.169.769	238.021.435	290.169.769	208.978.825
Winst/(verlies) per aandeel (gewoon)	1,29	0,08	3,82	0,34

* *Het aantal uitgegeven aandelen op 30 september 2026 is 315.977.647. Het aantal aandelen exclusief de eigen aandelen die CMB.TECH bezit, bedraagt op dezelfde dag 290.169.769.*

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

Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

EBITDA reconciliatie (niet-geauditeerd):

(in duizenden USD)	**Derde kwartaal 2026**	**Derde kwartaal 2025**	**YTD 2026**	**YTD 2025**
Resultaat van de periode	373.898	17.295	1.107.112	50.084
+ Netto financieringskosten	74.039	111.193	231.907	293.633
+ Afschrijvingen van materiële en immateriële vaste activa	113.133	109.073	331.129	273.442
+ Winstbelastingen	1.244	868	3.229	3.708
EBITDA (niet-geauditeerd)	**562.314**	**238.429**	**1.673.377**	**620.867**

EBITDA per aandeel:

(in USD per aandeel)	**Derde kwartaal 2026**	**Derde kwartaal 2025**	**YTD 2026**	**YTD 2025**
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon)	290.169.769	238.021.435	290.169.769	208.978.825
EBITDA	1,94	1,00	5,77	2,97

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

Beslissing tot uitkering

De Raad van Toezicht heeft beslist om een totaalbedrag van 0,65 USD per aandeel uit te keren, bestaande uit (i) een interimdividend van 0,21 USD per aandeel (onderworpen aan 30% roerende voorheffing, tenzij een vrijstelling of vermindering van toepassing is) en (ii) een uitkering van 0,44 USD per aandeel uit de beschikbare uitgiftepremie (vrijgesteld van roerende voorheffing) (de "Uitkering").

De Uitkering zal plaatsvinden volgens onderstaande kalender:

COUPON 50 dividend – COUPON 51 uitgiftepremie	Ex-dividenddatum	Registratiedatum	Betaaldatum
Euronext Brussels	8 december 2026	9 december 2026	17 december 2026
NYSE	9 december 2026	9 december 2026	17 december 2026
OSE	8 december 2026	9 december 2026	Op of rond 22 december 2026

De New York Stock Exchange ("NYSE") hanteert een afwikkelingstermijn van T+1 voor transacties, terwijl Euronext Brussels en de Oslo Stock Exchange ("OSE") een afwikkelingstermijn van T+2 hanteren. Hierdoor verschillen de ex-dividenddata tussen de beurzen.

Als gevolg van de implementatie van CSDR in Noorwegen zal de uitkering die verschuldigd is op gewone aandelen die geregistreerd zijn in het VPS-vereffeningssysteem om verhandeld te kunnen worden op OSE, naar verwachting op of rond 22 december 2026 worden uitgekeerd aan VPS-aandeelhouders.

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

Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

Met de betaling van deze uitkering uit de beschikbare uitgiftepremie is het maximumbedrag onder de beslissing van de gewone algemene vergadering van 21 mei 2026 betaald. Het resterende saldo van de uitgiftepremie die werd goedgekeurd door de bijzondere algemene vergadering van 8 oktober 2026, blijft beschikbaar voor mogelijke toekomstige uitkeringen aan aandeelhouders.

Er wordt geen roerende voorheffing ingehouden op de uitkering van 0,44 USD per aandeel uit de beschikbare uitgiftepremie. Het interimdividend van 0,21 USD per aandeel is in zijn geheel onderworpen aan 30% roerende voorheffing, voor zover 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 de Uitkering die aan uw gewone aandelen toekomt.

TCE

De gemiddelde dagelijkse timecharterequivalenttarieven (TCE, een niet-IFRS-maatstaf) kunnen als volgt worden samengevat:

	Q3 2026	**Q3 2025**	**Q4 2026 tot op heden USD/dag**	
	USD/dag	*USD/dag*	*USD/dag*	*vastgelegd %*
DROGEBULKSCHEPEN				
Newcastlemax gemiddeld spottarief [1]	**43.001**	29.423	**48.835**	**81%**
Capesize gemiddeld spottarief [1]	**35.525**	21.329	**41.634**	**78%**
Capesize gemiddeld timechartertarief	**28.879**	20.537		
Panamax/Kamsarmax gemiddeld spottarief[1]	**20.183**	13.467	**20.657**	**87%**
Panamax/Kamsarmax gemiddeld timechartertarief	**17.557**	13.364		
TANKERS				
VLCC gemiddeld spottarief [1]	**149.945**	30.486	**635.199**	**59%**
VLCC gemiddeld timechartertarief [3]	**85.623**	45.725		
Suezmax gemiddeld spottarief [1] [3]	**148.540**	48.210	**377.164**	**68%**
Suezmax gemiddeld timechartertarief	**32.986**	33.455		
CONTAINERSCHEPEN				
Gemiddeld timechartertarief	**29.681**	29.378		
CHEMICALIËNTANKERS				
Gemiddeld spottarief [1] [2]	**21.601**	20.675	**18.756**	**N/A**
Gemiddeld timechartertarief	**20.425**	19.306		
OFFSHORE ENERGY				
CSOV gemiddeld timechartertarief	**48.372**	27.272	**16.978**	**100%** vastgelegd, **26%** benuttingsgraad
CTV gemiddeld timechartertarief	**3.786**	3.470	**3.373**	**88%** benuttingsgraad

[1] De TCE's worden gerapporteerd van laden tot lossen, in overeenstemming met IFRS 15 en na aftrek van commissies. Het aantal inkomstendagen is het totale aantal kalenderdagen in de periode waarin de schepen eigendom zijn van de vennootschap of door de vennootschap worden gecharterd, verminderd met de dagen waarop een schip niet operationeel is (off-hire) of wordt geherpositioneerd in het kader van een verkoop.
[2] Schepen in eigendom van CMB.TECH die deel uitmaken van de Stolt Pool (exclusief dagen waarop de schepen om technische redenen niet operationeel zijn).
[3] Inclusief winstdeling waar van toepassing.

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

Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

VLOOTONTWIKKELINGEN CMB.TECH

Op 9 oktober 2026 kondigde CMB.TECH aan dat de Mineral Europa (2026, 210.000 DWT), het eerste drogebulkschip ter wereld dat op ammoniak vaart, aan haar eerste reis naar Australië was begonnen.

De Mineral Europa markeert het begin van wat de vijfde revolutie op vlak van scheepsaandrijving in de geschiedenis van de scheepvaart kan worden, na de roeispaan, het zeil, de stoommachine en de dieselmotor. Voor het eerst in meer dan 200 jaar kunnen schepen varen zonder CO_2-uitstoot.

Opschaling van de scheepvaart op ammoniak

De Mineral Europa is het eerste schip van een nieuwe generatie schepen die op ammoniak varen en deel zullen uitmaken van de vloot van CMB.TECH. In totaal staan er tussen nu en 2029 21 schepen op ammoniak gepland voor oplevering, waaronder 18 drogebulkschepen, één containerschip en twee chemicaliëntankers. De meeste van deze schepen zullen naar verwachting binnen de komende negen maanden worden opgeleverd.

Bunkering in China en Australië

Op 13 oktober 2026 vierde CMB.TECH opnieuw een mijlpaal met de eerste commerciële ship-to-shipbunkering van groene ammoniak in Zhoushan, China. Tijdens deze bunkering leverde het allereerste ammoniakbunkerschip ter wereld met succes 1.000 ton groene ammoniak aan de Mineral Europa.

Op 2 november 2026 voerde de Mineral Europa in samenwerking met Port Hedland en Fortescue opnieuw een succesvolle bunkering uit in Australië.

Deze succesvolle bunkertests tonen aan wat mogelijk is wanneer expertise, technologie en samenwerking samenkomen.

Commerciële contracten

- Het orderboek van CMB.TECH blijft stabiel op 3,1 miljard USD.[1]

Verkopen

De volgende schepen werden in Q3 2026 opgeleverd aan hun nieuwe eigenaars, wat resulteerde in een totale meerwaarde van ongeveer 100,2 miljoen USD:

- Twee Suezmaxen: Brest (2023, 156.851 dwt) en Brugge (2023, 156.851 dwt). Deze verkoop leverde in Q3 2026 een meerwaarde op van ongeveer 100,2 miljoen USD, op basis van de nettoverkoopprijs en de boekwaarden.

De volgende schepen zullen in Q4 2026 aan hun nieuwe eigenaars worden opgeleverd:

- VLCC Donoussa (2016, 299.999 dwt). Deze verkoop zal in Q4 2026 een meerwaarde opleveren van ongeveer 74,3 miljoen USD, op basis van de nettoverkoopprijs en de boekwaarden.
- Suezmax Bristol (2024, 156.851 dwt). Deze verkoop zal in Q4 2026 een meerwaarde opleveren van ongeveer 56,9 miljoen USD, op basis van de nettoverkoopprijs en de boekwaarden.
- Suezmax Stella (2011, 165.000 dwt). Deze verkoop zal in Q4 2026 een meerwaarde opleveren van ongeveer 59,6 miljoen USD, op basis van de nettoverkoopprijs en de boekwaarden. Het schip werd inmiddels aan haar nieuwe eigenaars opgeleverd.

[1] Het contractuele orderboek vertegenwoordigt de totale toekomstige gecontracteerde omzet die naar verwachting zal worden gerealiseerd uit de vaste-tarief-timecharterovereenkomsten van de groep. Deze wordt berekend door het contractueel overeengekomen brutochartertarief te vermenigvuldigen met het resterende aantal vaste contractdagen aan het einde van Q3 2026. Het contractuele orderboek omvat time charterovereenkomsten voor (i) schepen die eigendom zijn van de groep, (ii) schepen die na de waarderingsdatum zullen worden opgeleverd en waarvoor reeds een bindende charterovereenkomst is afgesloten, en (iii) schepen die eigendom zijn van de joint ventures van de groep. Het contractuele orderboek omvat niet: (i) nog niet uitgeoefende verlengings- of optieperiodes, (ii) inkomsten uit schepen die actief zijn op de spotmarkt, binnen commerciële pools of onder vervoersovereenkomsten en (iii) variabele of indexgebonden componenten van de chartervergoeding.

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

Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

Opleveringen van nieuwbouwschepen

Opleveringsdatum	Scheepstype	Naam
14 juli 2026	CTV	FRS Windcat 65
7 september 2026	CTV	FRS Windcat 64
15 september 2026	CSOV	Windcat Antwerpen
9 oktober 2026	Newcastlemax	Mineral Europa

MARKT & VOORUITZICHTEN

Bocimar – Drogebulkmarkt[2]

De sterke dynamiek op de drogebulkmarkt zette zich voort in het derde kwartaal. De Baltic Dry Index lag gemiddeld aanzienlijk hoger dan in dezelfde periode vorig jaar en de spotinkomsten voor de belangrijkste drogebulkscheepstypes bleven ruim boven de historische gemiddelden. De gemiddelde timecharterequivalentinkomsten (TCE) voor Capesize C5TC (BCI-182) bedroegen in Q3 2026 40.520 USD per dag, tegenover een historisch tienjarig gemiddelde van 22.652 USD per dag[2].

Tegen het einde van Q3 en in oktober verloor de Capesize-markt echter aan dynamiek door verschillende ongunstige factoren, waaronder lagere handelsvolumes. Hierdoor daalden de tarieven tot gemiddeld 30.973 USD per dag in oktober (C5TC (BCI-182)).

De inkomsten in het kleinere Kamsarmax/Panamax-segment bleven beter op peil en schommelden rond de hoogste niveaus in meerdere jaren, met een gemiddelde van 20.836 USD per dag tegenover een tienjarig gemiddelde van 17.343 USD per dag. Tegen midden november waren de Capesize-inkomsten opnieuw gestegen tot 37.433 USD per dag.

Het **transport van ijzererts over zee** kende de afgelopen maanden een lichte terugval, na een bijzonder sterke eerste jaarhelft. Hoewel ijzererts ook in het derde kwartaal van 2026 een belangrijke pijler van de vraag naar drogebulktransport bleef, daalde de wereldwijde export van ijzererts over zee in Q3 2026 met 2,1% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar en met 0,5% ten opzichte van Q2 2026.

Deze afzwakking was voornamelijk het gevolg van een daling van de Braziliaanse export, die in Q3 2026 met 8,8% op jaarbasis terugviel (-8,7 miljoen ton). Volgens berichten hebben sommige ijzerertsproducenten met hogere productiekosten hun productie teruggeschroefd als reactie op de stijgende mijnbouwkosten (onder meer de dieselkosten voor mijnbouwmachines) en de hogere vrachtkosten voor zeetransport.

Chinese importeurs richtten zich daardoor steeds meer op Australische leveranciers. De Australische export steeg in Q3 2026 met 1,8% op jaarbasis (+4,1 miljoen ton), aangezien de hogere transportkosten daar een minder grote impact hadden.

De Chinese ruwstaalproductie daalde in de eerste negen maanden van 2026 met 2,8%, terwijl de staalexport op een hoog niveau bleef, wat wijst op een zwakkere binnenlandse vraag naar staal. De marges in de staalsector blijven onder druk staan, zowel op de spotmarkt als op de termijnmarkt.

Tegelijkertijd importeerde China in Q3 2026 329,7 miljoen ton ijzererts, een stijging van 0,5% op jaarbasis en 4,3% ten opzichte van Q2 2026. De aanhoudend sterke invoer van ijzererts wordt ondersteund door de dalende binnenlandse ijzerertsproductie in China (januari-september: -18 miljoen ton per maand of -22,2%).

China breidt ook de opslagcapaciteit in zijn havens uit, wat extra flexibiliteit kan bieden om grotere volumes ijzererts via zee aan te voeren.

Vooruitkijkend wordt de aanhoudende sterke handel in ijzererts over zee ondersteund door de productie- en exportprognoses van de grote ijzerertsproducenten in Australië en Brazilië, evenals door de verdere opschaling van het Simandou-project in Guinee. De export ligt op schema om tegen het einde van het eerste volledige operationele jaar

[2] Bron: Clarksons SIN, AXS Marine, SIGNAL Ocean, Maritime Analytics, Hartland

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

Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

ongeveer 26 miljoen ton te bereiken. Het tempo van de verschepingen zou de komende maanden verder kunnen toenemen naarmate de voltooiing van de SimFer-haven nadert.

Bovendien bestaat de mogelijkheid dat de officiële doelstelling wordt overtroffen, aangezien de ontwerpcapaciteit van de mijnen en de infrastructuur ruim boven 120 miljoen ton per jaar ligt.

Over het geheel wordt nog steeds verwacht dat het ijzerertstransport, uitgedrukt in tonmijlen, zowel in 2027 als in 2028 met 4,3% zal groeien.

De **export van steenkool over zee** bedroeg in Q3 2026 270 miljoen ton, een daling van 2,1% op jaarbasis en 1,8% ten opzichte van Q2 2026. De vraag naar het vervoer van thermische steenkool, uitgedrukt in tonmijlen, steeg in september met een stevige 7,0% op jaarbasis, wat resulteerde in een groei van 8,1% voor het derde kwartaal. De langere vaarafstanden waren de belangrijkste drijfveer achter deze groei, aangezien de vervoerde volumes in het derde kwartaal met een beperktere 2,6% toenamen.

Zoals vermeld in eerdere rapporten, werd de handel dit jaar beperkt door een krap aanbod, voornamelijk als gevolg van een sterke daling van de Indonesische export. Sinds begin augustus wordt de logistiek er ernstig gehinderd door de lage waterstanden in de rivieren van Kalimantan.

De vaarafstanden namen ondertussen toe door de stijgende Amerikaanse export en verschuivingen in de handelsstromen als gevolg van de oorlog in Iran en de vijandelijkheden in de Zwarte Zee.

Hoewel de vraag naar steenkool nauw verbonden blijft met weersomstandigheden en de energiemarkten, wijzen de huidige marktfundamenten op aanhoudende steun voor de vraag naar drogebulktransport in Q4. De vraag naar thermische steenkool blijft sterk en sectorexperts hebben hun langetermijnverwachtingen voor steenkool naar boven bijgesteld, tegen de achtergrond van een krappere wereldwijde energiemarkt en toenemende bezorgdheid over de energiezekerheid.

Over het geheel genomen wordt verwacht dat het steenkooltransport over zee, uitgedrukt in tonmijlen, in 2027 met 1,6% en in 2028 met 0,6% zal groeien.

Bauxiet blijft een van de sterkste groeimarkten binnen het drogebulktransport. De vervoerde volumes bleven hoog en grotendeels ononderbroken, ondanks het feit dat de zomer doorgaans de zwakste periode van het jaar is. Het wereldwijde bauxiettransport over zee bedroeg in Q3 2026 60,4 miljoen ton, een stijging van 18,3% op jaarbasis en een daling van slechts 1,9% ten opzichte van Q2 2026.

De verbeterende weersomstandigheden zullen naar verwachting bijdragen aan een herstel van de volumes in Q4, waarbij de seizoensgebonden groei zich mogelijk voortzet in Q1. Hierdoor zal bauxiet naar verwachting ook in de tweede jaarhelft een belangrijke bijdrage blijven leveren aan de vraag naar transport, uitgedrukt in tonmijlen, en een belangrijke rol blijven spelen in de groei van de wereldwijde drogebulkhandel. Voor 2027 wordt een groei van 3,3% verwacht, gevolgd door stabiele volumes in de periode 2028-2030.

De graanhandel verzwakte tijdens het derde kwartaal. De wereldwijde graanexport over zee bedroeg in Q3 2026 58,6 miljoen ton, een daling van 5,3% op jaarbasis en 16,2% ten opzichte van Q2 2026. Hoewel de handel dit jaar werd ondersteund door goede oogsten bij de belangrijkste exportlanden, drukten de hogere vrachtkosten en de vijandelijkheden in de Zwarte Zee de afgelopen maanden op de vervoerde volumes.

Uit voorlopige cijfers blijkt dat de Braziliaanse export van voedergranen in september met 24% op jaarbasis daalde als gevolg van een seizoensgebonden terugval, terwijl de export van sojabonen stabiel bleef op 7,4 miljoen ton (ongewijzigd op jaarbasis).

Vooruitkijkend wordt verwacht dat de graanhandel, uitgedrukt in miljarden tonmijlen, in 2027 met 4,2% en in 2028 met 2,5% zal groeien.

Bocimar heeft 41 (+5 NB) Newcastlemax-schepen in de vaart (gemiddelde leeftijd 3,2 jaar), 37 Capesize-schepen in de vaart (gemiddelde leeftijd 11,2 jaar) en 30 Kamsarmax/Panamax-schepen in de vaart (gemiddelde leeftijd 7,4 jaar).

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

Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

Belangrijkste resultaten van Bocimar:

	TCE Q3 2026	QTD Q4 2026
NEWCASTLEMAX SPOT	43.001	48.835 (81% vastgelegd)
CAPESIZE SPOT	35.525	41.634 (78% vastgelegd)
KAMSARMAX/PANAMAX SPOT	20.183	20.657 (87% vastgelegd)

Euronav – Tankermarkt[3]

De tarieven op de markt voor ruwe-olietankers stegen in Q3 2026 verder, ondanks de al hoge niveaus. Begin Q4 bereikten de tarieven recordhoogtes, waarbij VLCC's enkele van de hoogste tarieven ooit op de scheepvaartmarkten realiseerden. De gemiddelde TCE-tarieven voor VLCC's bereikten in oktober een piek van 804.601 USD per dag. Hoewel de tarieven het hoogst waren op de routes vanuit het Midden-Oosten, met name TD3 (binnen de Straat van Hormuz), als gevolg van de verhoogde risico's in de regio, lagen de tarieven op de Atlantische routes nog steeds boven 500.000 USD per dag. De sterke VLCC-markt had ook een positief effect op de kleinere segmenten van de markt voor ruwe-olietankers. Doordat ladingen over meerdere schepen werden verdeeld, stegen de tarieven voor Suezmaxen tot ongekende hoogtes, met gemiddelde TCE-tarieven die in oktober 735.440 USD per dag bereikten.

De sterk stijgende vrachttarieven leidden ook tot een forse toename van de scheepswaarden. In september en oktober werden verschillende transacties afgesloten tegen nieuwe recordprijzen, doordat nationale oliemaatschappijen (NOC's) en handelaren zich haastten om schepen veilig te stellen. De waarde van ruwe-olietankers steeg bijzonder sterk. De tweedehandsprijs van een 15 jaar oude VLCC bereikte 165 miljoen USD, ruim boven het historische tienjarige gemiddelde van 46,0 miljoen USD (3,6 keer zo hoog of +259,7%) en aanzienlijk hoger dan de nieuwbouwprijs van 132 miljoen USD.

De uitzonderlijk hoge vrachttarieven zijn voornamelijk het gevolg van het aanhoudende herstel van de ruwe-oliestromen vanuit het Midden-Oosten, in combinatie met aanzienlijke inefficiënties in de transportketen. De oliestromen via de Straat van Hormuz zijn sterk toegenomen. Volgens gegevens van AXS Marine bedroegen de oliestromen vanuit de Perzische Golf (Saoedi-Arabië, Irak, de Verenigde Arabische Emiraten, Koeweit en Qatar) eind oktober 10,9 miljoen vaten per dag, een stijging van 61,4% ten opzichte van 6,7 miljoen vaten per dag in april.

De totale invoer van ruwe olie over zee bedroeg in oktober 27,3 miljoen vaten per dag, 4,5 miljoen vaten per dag onder het niveau van vóór de oorlog, maar 4,6 miljoen vaten per dag boven het niveau van april.

Het transport door VLCC's, uitgedrukt in tonmijlen, ligt nog steeds 14,8% onder het niveau van 2025, terwijl het transport door Suezmaxen, uitgedrukt in tonmijlen, 10,2% boven het niveau van 2025 ligt. Het totale transport van ruwe olie, uitgedrukt in tonmijlen, is met 3,6% gedaald, terwijl het aantal tondagen met 6,0% is gestegen. Dit wijst op een verschil tussen de uitzonderlijk hoge vrachttarieven en de onderliggende transportvraag, en op toenemende inefficiënties.

Het verschil tussen tonmijlen en tondagen is deels te verklaren door de toenemende inefficiëntie in de logistieke keten voor het vervoer van deze olievolumes. De ship-to-shipoverslag (STS) van olie in en rond de Golf van Oman bleef uitzonderlijk hoog, waardoor de reisduur aanzienlijk toenam en de effectieve beschikbaarheid van schepen afnam.

Naar schatting worden momenteel 141 olietankers uitsluitend ingezet voor het pendelvervoer van ruwe olie en olieproducten. VLCC's zijn veruit het meest gebruikte scheepstype voor deze activiteiten en vertegenwoordigen 72% van alle schepen die voor dit pendelvervoer worden ingezet.

Het aantal schepen dat voor pendelvervoer wordt ingezet, verklaart echter slechts gedeeltelijk de sterk afgenomen beschikbaarheid van tankercapaciteit. Een andere belangrijke factor zijn de wachttijden, waardoor de gemiddelde duur van een heen- en terugreis is opgelopen tot 23 dagen, tegenover een optimale duur van 9 tot 10 dagen. De bijkomende export van ruwe olie uit Saoedi-Arabië via de Rode Zee, waarbij een deel van deze volumes vanwege de aanhoudende veiligheidsrisico's in oostelijke richting via Kaap de Goede Hoop wordt vervoerd, zorgde voor verdere krapte op de transportmarkt.

[3] Bron: Clarksons SIN, AXS Marine, Hartland, Pareto, 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

Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

Door de sterke vraag vanuit het Midden-Oosten en de logistieke inefficiënties werden schepen aan de Atlantische markt onttrokken. In combinatie met de stabiele export vanuit het Atlantische gebied, met name uit Zuid-Amerika, heeft deze afname van de beschikbare tankercapaciteit ook geleid tot een sterke stijging van de vrachttarieven op de Atlantische routes.

De Chinese invoer van ruwe olie is sinds Q2 2026 verder hersteld, hoewel de importvolumes nog steeds onder het niveau van vóór het conflict liggen (-18,9% op jaarbasis in oktober).

Meer recent hebben de uitzonderlijk hoge vrachtkosten de economische haalbaarheid van het vervoer van ruwe olie over lange afstanden onder druk gezet, waardoor enige neerwaartse druk op de tankertarieven is ontstaan.
Zolang de huidige inefficiënties rond de olie-export vanuit het Midden-Oosten en de STS-activiteiten aanhouden, zal naar verwachting vooral de effectieve beschikbaarheid van schepen, en niet zozeer de onderliggende vraag naar ruwe olie, de belangrijkste bepalende factor blijven voor de inkomsten van ruwe-olietankers.

Hoewel traditionele indicatoren van de transportvraag, zoals het aantal vervoerde vaten en de groei in tonmijlen, momenteel worden overschaduwd door de uitzonderlijke inefficiënties rond de oliestromen vanuit het Midden-Oosten en de STS-activiteiten, zullen deze omstandigheden waarschijnlijk niet onbeperkt aanhouden. Naarmate de handelsstromen zich geleidelijk normaliseren, zal het daadwerkelijke aanbod van schepen naar verwachting toenemen en zullen de onderliggende fundamentele factoren van de vloot weer een belangrijkere drijvende kracht achter de winst worden.

Na een zeer beperkte vlootgroei in 2024 en 2025 zal de capaciteit van de vloot van ruwe-olietankers naar verwachting sneller toenemen. Voor VLCC's wordt een groei verwacht van 7,1% in 2027, 16,1% in 2028 en 12,3% in 2029 (Suezmax: 8,7% in 2027, 11,9% in 2028 en 8,5% in 2029).

De orderboeken voor zowel VLCC's als Suezmaxen bedragen nu meer dan 30% van de bestaande vloot, waarbij het grootste deel van de opleveringen gepland staat voor 2028 en 2029.
Op korte termijn kan de groei van het aanbod gedeeltelijk worden afgezwakt door de verouderende vloot en een toenemend aantal schepen dat uit de vaart wordt genomen. Op middellange termijn zullen de normalisering van de inefficiënties in de handelsstromen en het historisch omvangrijke nieuwbouwprogramma echter een duidelijke neerwaartse druk uitoefenen op de uitzonderlijk hoge inkomsten die momenteel worden gerealiseerd.

Euronav heeft 2 FSO's (gemiddelde leeftijd 24 jaar), 4 (+1 NB) VLCC's (gemiddelde leeftijd <1,0j) en 14 Suezmaxen (gemiddelde leeftijd 7,6 jaar) in de vaart.

Belangrijkste resultaten van Euronav:

	TCE Q3 2026	QTD Q4 2026
VLCC SPOT	149.945	635.199 (59% vastgelegd)
SUEZMAX SPOT	148.540	377.164 (68% vastgelegd)

Delphis – Containermarkt[4]

Tijdens Q3 2026 steeg de Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) gestaag tot 3.686 punten eind september. In oktober bleef de SCFI stabiel boven 3.678 punten, het hoogste niveau sinds midden 2022. Hoewel deze stijging deels verband hield met de bunkerprijzen, was ze grotendeels het gevolg van een gezonde vraag en aanhoudende inefficiënties aan de aanbodzijde.

Op de chartermarkt bleven de timechartertarieven hoog en stegen ze gestaag verder. Volgens Clarksons bedroegen de gemiddelde timecharterinkomsten voor containerschepen in november 2026 53.954 USD per dag, tegenover een historisch tienjarig gemiddelde voor november van 31.917 USD per dag (+69,0%).

De vraag naar schepen werd ondersteund door verschillende inefficiënties die containerrederijen ertoe dwingen meer flexibiliteit in hun vaarnetwerken in te bouwen. Vooral de toenemende havencongestie en langere wachttijden speelden

[4] Bron: Clarksons

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

Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

hierbij een belangrijke rol. Deze waren het gevolg van indirecte verstoringen door het conflict in het Midden-Oosten, recente weersgerelateerde verstoringen door tyfoons in Azië en knelpunten in havens in bepaalde ontwikkelingslanden, waar de handelsvolumes snel zijn gegroeid.

Tegen deze achtergrond heeft de verdere terugkeer naar vaarroutes via de Rode Zee tot nu toe geen wezenlijke impact gehad op de markt. Het scheepvaartverkeer door de Golf van Aden is inmiddels hersteld tot meer dan 50% van het normale niveau, tegenover ongeveer 30% twee maanden geleden. Containerrederijen hebben de hierdoor vrijgekomen scheepscapaciteit ingezet om verstoringen elders in hun netwerken op te vangen.

Daarnaast hebben de hoge bunkerprijzen de vaarsnelheden beperkt, waardoor nog meer scheepscapaciteit werd ingezet om dezelfde transportvolumes te verwerken.

Het grootste risico blijft het orderboek, dat momenteel overeenkomt met 44,4% van de bestaande vloot. Hierdoor is een sterke vlootgroei onvermijdelijk, vooral in 2028 en 2029, wanneer het aantal opleveringen naar verwachting recordniveaus zal bereiken, boven op de reeds sterke vlootgroei van de afgelopen jaren.

De risico's aan de aanbodzijde zullen dan ook waarschijnlijk toenemen. De vlootgroei zal naar verwachting oplopen tot 9,5% in 2027, naarmate het aantal opleveringen in de loop van het jaar stijgt.

Tegelijkertijd bestaat het risico dat de verdere terugkeer naar vaarroutes via de Rode Zee een groter deel van de bijkomende vraag, uitgedrukt in TEU-mijlen, doet wegvallen.

Een bijkomend risico is een bredere economische vertraging die de vraag naar consumptiegoederen onder druk zet. De wereldeconomie is tot nu toe veerkrachtig gebleken ondanks de hoge energieprijzen als gevolg van de oorlog, maar de impact van aanhoudende of verder stijgende inflatie blijft een belangrijke bedreiging.

Over het algemeen bestaat er dan ook een duidelijk risico dat de onderliggende verhouding tussen vraag en aanbod in de loop van 2027 verzwakt. De containerhandel, uitgedrukt in miljarden TEU-mijlen, zal naar verwachting met 0,7% dalen in 2027, om vervolgens in 2028 licht te stijgen met 1,0%.

Delphis heeft 4 containerschepen van 6.000 TEU (gemiddelde leeftijd 1,8 jaar) in de vaart en 1 containerschip van 1.400 TEU in aanbouw. Alle schepen worden ingezet onder timechartercontracten met een looptijd van 10 tot 15 jaar.

Bochem – Markt voor chemicaliëntankers[5]

De markt voor chemicaliëntankers bleef volatiel tijdens het derde kwartaal. Na de daling in Q2 bleven de spotvrachttarieven tijdens Q3 2026 grotendeels stabiel, maar tegen het einde van het kwartaal trokken ze opnieuw aan.

Het eenjarige timechartertarief voor een roestvrijstalen chemicaliëntanker van 19.999 dwt steeg licht van 17.667 USD per dag in Q2 naar 17.958 USD per dag in Q3 2026. Dit ligt 13,1% boven het tienjarige gemiddelde van 15.625 USD per dag voor eenjarige timechartertarieven.

De uitzonderlijk sterke markten voor ruwe-olietankers en producttankers bieden steeds meer ondersteuning aan de inkomsten van chemicaliëntankers. De hogere inkomsten in deze segmenten beperken immers de beschikbaarheid van scheepscapaciteit die in verschillende marktsegmenten kan worden ingezet, waardoor meer volumes aan schone aardolieproducten (CPP) door chemicaliëntankers worden vervoerd.

Daarnaast zit nog steeds 2 tot 4% van de wereldwijde vloot van chemicaliëntankers vast in de Perzische Golf.

De totale vervoersvolumes van chemicaliën liggen nog steeds ongeveer 15% onder het niveau van vóór de oorlog als gevolg van het conflict in het Midden-Oosten. Toch stabiliseerden de vrachttarieven in de Perzische Golf zich tijdens Q3 op een niveau dat ruim boven dat van vóór het conflict lag, en trokken ze tegen het einde van het kwartaal verder aan. Dit ondanks het feit dat de exportvolumes van chemicaliën aan het einde van het kwartaal ongeveer 22% lager lagen dan in Q3 2025.

Deze daling werd gedeeltelijk gecompenseerd door een stijging van 12% in de vervoersvolumes van plantaardige oliën. Tegelijkertijd worden ladingen van schone aardolieproducten (CPP), plantaardige oliën en biobrandstoffen steeds vaker

5

Bron: Clarksons, DNB, Odfjell

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

opgesplitst in kleinere deelladingen, wat bijkomende inzetmogelijkheden creëert voor chemicaliëntankers die gespecialiseerd zijn in het vervoer van dergelijke ladingen.

Aan de aanbodzijde vertraagt de groei van de chemicaliëntankervloot geleidelijk, van 8,3% in 2026 naar 7,8% in 2027 en 5,2% in 2028.

Hoewel veel van de schepen van meer dan 40.000 DWT die de afgelopen jaren werden besteld, aanvankelijk mogelijk zullen worden ingezet op de markt voor schone aardolieproducten (CPP), aangezien sommige van deze schepen qua ontwerp sterk lijken op moderne MR-tankers, wordt in de meeste segmenten van de chemicaliëntankervloot nog steeds een aanzienlijke uitbreiding verwacht, waaronder het segment van roestvrijstalen chemicaliëntankers van 25.000 dwt.

Vooruitkijkend blijven de inkomsten van chemicaliëntankers achter bij de uitzonderlijk hoge inkomsten die momenteel worden gerealiseerd door ruwe-olietankers en producttankers, maar de markt trekt geleidelijk aan. Ondanks de lagere vervoersvolumes zijn de vrachttarieven voor chemicaliëntankers op een gezond niveau gebleven. Dit wijst op een relatief krappe markt en een aanzienlijk opwaarts potentieel als de vervoersvolumes zich herstellen.

Dit potentieel wordt gedeeltelijk beperkt door de afnemende havencongestie en een mogelijke normalisering van het scheepvaartverkeer via de Rode Zee, waardoor in de loop van 2027 opnieuw meer scheepscapaciteit beschikbaar zou kunnen komen op de markt.

De handel in chemicaliën, uitgedrukt in tonmijlen, zal naar verwachting met 5,2% groeien in 2027 en met 2,2% in 2028.

De vloot van chemicaliëntankers van Bochem bestaat uit 8 opgeleverde schepen en 8 schepen in aanbouw (gemiddelde leeftijd <1j). De schepen worden ingezet onder timechartercontracten met een looptijd van 10 jaar (6 schepen), timechartercontracten met een looptijd van 7 jaar (6 schepen) en in een spotpool (2 schepen).

Belangrijkste resultaten van Bochem:

	TCE Q3 2026	QTD Q4 2026
25K DWT ROESTVRIJSTALEN CHEMICALIËNTANKERS (POOL)	21.601	18.756 (N/A)

Windcat – Offshore-energiemarkt[6]

De Europese **CSOV-markt** bleef zeer sterk tijdens het derde kwartaal, met een vlootbenutting van bijna 100% en een zeer beperkte beschikbaarheid van Tier 1-schepen. Dit resulteerde in TCE-tarieven van 55.000 tot 78.000 USD per dag. De hoogste tarieven binnen deze vork werden voornamelijk gerealiseerd voor kortlopende of ongeplande opdrachten en chartercontracten in de olie- en gassector.

Het beperkte aanbod zorgde ook voor een toenemende vraag naar Tier 3-schepen die zijn uitgerust met gehuurde gangwaysystemen om aan opdrachten op korte termijn te kunnen voldoen.

Ook bij de start van het vierde kwartaal blijft de activiteit hoog, wat resulteert in een van de krapste markten voor de herfst- en winterperiode die het CSOV-segment ooit heeft gekend. Wel wordt verwacht dat de tarieven vanaf hun piekniveaus een seizoensgebonden daling zullen vertonen.

De vloot blijft groeien. In 2026 werden tot nu toe 16 CSOV's opgeleverd en staat de oplevering van nog eens 11 schepen gepland vóór het einde van het jaar, al zijn vertragingen mogelijk.

Ondanks dit toenemende aanbod blijft het grootste deel van de bestaande vloot onder contract tot eind 2026 en ook in 2027, wat bijdraagt aan een gezond evenwicht tussen vraag en aanbod.

De vraag wordt ook steeds diverser, waarbij naast de traditionele offshorewindmarkt steeds meer CSOV- en Walk-to-Work-capaciteit wordt ingezet in de olie- en gassector.

6 Bron: Clarksons Offshore & Renewables

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

Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

Ondertussen blijft het aantal nieuwe scheepsbestellingen ruim onder het piekniveau van 2023-2024, al tonen de zes nieuwbouwbestellingen zonder voorafgaand chartercontract tijdens het derde kwartaal aan dat de interesse van rederijen in nieuwe investeringen niet volledig is verdwenen.

De huidige vloot telt 78 actieve CSOV's, met daarnaast nog 31 CSOV's in bestelling.

De **CTV-markt** bleef sterk tijdens het derde kwartaal, met een zeer beperkte beschikbaarheid van schepen voor opdrachten op de spotmarkt, aangezien de meeste schepen tot in het begin van het vierde kwartaal onder contract bleven.

De chartertarieven bleven hoog, vooral voor CTV's met een capaciteit van 24 passagiers. Ook schepen met een capaciteit van 12 passagiers bleven aantrekkelijke tarieven realiseren op de spotmarkt.

Vanaf november wordt tijdens de wintermaanden een seizoensgebonden daling van de tarieven verwacht.

Vooruitkijkend naar 2027 zijn de eerste contracten voor het volgende hoogseizoen al afgesloten en worden in de komende weken nog meer contracttoewijzingen verwacht. Dit wijst erop dat de beschikbaarheid van schepen tijdens het hoogseizoen van 2027 beperkt zal blijven, vooral voor CTV's met een capaciteit van 24 passagiers.

Windcat heeft 4 (+4 NB) CSOV's (gemiddelde leeftijd <1j), en 60 (+3 NB) CTV's (gemiddelde leeftijd 10,4 jaar) in de vaart.

Belangrijkste resultaten van Windcat:

	TCE Q3 2026	QTD Q4 2026
CSOV	48.372	16.978 (100% vastgelegd, 26% benutting rekening houdend met de herpositionering van drie schepen)
CTV	3.786	3.373 (88% vastgelegd)

CONFERENCE CALL

De conference call vindt plaats via een webcast met bijbehorende diapresentatie. Hieronder en op de pagina 'Investor Relations' van onze website vindt u meer informatie over deze conference call. De presentatie, opname en het transcript zullen eveneens op deze pagina beschikbaar worden gesteld.

Webcastinformatie	
Type evenement:	Videoconferentie met diapresentatie
Datum evenement:	24 november 2026
Tijdstip evenement:	8 a.m. EST / 2 p.m. CET
Titel evenement:	"Q3 2026 Earnings Conference Call"
Link evenement:	CMB.TECH Q3 2026 Earnings call

Om deel te nemen aan deze conference call, kunt u zich registreren via deze link.

Deelnemers die telefonisch willen deelnemen en zich niet vooraf kunnen registreren, kunnen inbellen via het telefoonnummer voor hun locatie (te vinden via deze link). De telefonische conferentie-ID is: 791 245 698#.

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

Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

Publicatie Q4 2026 resultaten – 25 februari 2027

Over CMB.TECH

CMB.TECH (allemaal hoofdletters) is één van de grootste beursgenoteerde, gediversifieerde en future-proof maritieme groepen ter wereld met een gecombineerde vloot van ongeveer 230 zeeschepen: drogebulkschepen, ruwe-olietankers, chemicaliëntankers, containerschepen en offshore-energieschepen. CMB.TECH biedt ook waterstof- en ammoniakbrandstof aan klanten, via eigen productie of via derden.

CMB.TECH heeft haar hoofdkantoor in Antwerpen, België, en heeft kantoren in Europa, Azië 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 via https://cmb.tech

Toekomstgerichte verklaringen

De aangelegenheden besproken in dit persbericht kunnen vooruitzichten bevatten. 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 gebruik te maken van de bescherming onder de safe harbourbepalingen 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 zijn en buiten onze controle zijn, kunnen wij u niet garanderen dat we deze verwachtingen, overtuigingen of projecties zullen bewerkstelligen 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, waaronder 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, algemene binnenlandse en internationale politieke omstandigheden, mogelijke verstoring van scheepvaartroutes als gevolg van ongevallen of politieke gebeurtenissen, 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

Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

Verkorte geconsolideerde tussentijdse financiële staten (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD)

	30 september 2026	31 december 2025
ACTIVA		
Vaste activa		
Schepen	6.780.215	6.323.773
Activa in aanbouw	572.189	739.373
Gebruiksrecht op activa	4.825	4.847
Overige materiële vaste activa	47.096	23.981
Immateriële vaste activa	19.754	12.710
Goodwill	177.022	177.022
Vorderingen	99.607	97.116
Investeringen	161.953	111.346
Uitgestelde belastingvorderingen	2.233	2.850
Totaal vaste activa	**7.864.894**	**7.493.018**
Vlottende activa		
Voorraad	137.421	77.175
Handels- en overige vorderingen	496.133	320.843
Actuele belastingvorderingen	2.937	4.912
Geldmiddelen en kasequivalenten	68.211	146.529
	704.702	**549.459**
Activa aangehouden voor verkoop	160.480	363.097
Totaal vlottende activa	**865.182**	**912.556**
TOTAAL ACTIVA	**8.730.076**	**8.405.574**
EIGEN VERMOGEN EN SCHULDEN		
Eigen vermogen		
Kapitaal	343.440	343.440
Uitgiftepremies	1.689.882	1.817.557
Omrekeningsverschillen	4.342	9.502
Afdekkingsreserve	1.962	90
Eigen aandelen	(284.508)	(284.508)
Overgedragen resultaten	1.739.888	737.239
Eigen vermogen toerekenbaar aan de eigenaars van de Vennootschap	**3.495.006**	**2.623.320**

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

Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

Langlopende schulden		
Bankleningen	2.423.254	2.839.590
Overige leningen	2.042.091	1.876.795
Lease schulden	3.841	3.368
Overige schulden	19.451	20
Personeelsbeloningen	1.176	1.180
Uitgestelde belastingverplichtingen	26	485
Totaal langlopende schulden	**4.489.839**	**4.721.438**
Kortlopende schulden		
Handels- en overige schulden	271.813	222.492
Actuele belastingverplichtingen	4.079	8.288
Bankleningen	290.290	351.170
Overige uitgiftes	—	203.287
Overige leningen	177.379	273.898
Lease schulden	1.656	1.681
Provisies	14	—
Totaal kortlopende schulden	**745.231**	**1.060.816**
TOTAAL PASSIVA	**8.730.076**	**8.405.574**

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

Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

Verkorte geconsolideerde tussentijdse resultatenrekening (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD behalve resultaat per aandeel)

	2026 jan. 1 - sep. 30, 2026	2025 jan. 1 - sep. 30, 2025
Inkomsten uit scheepvaartactiviteiten		
Omzet	2.026.505	1.077.100
Meerwaarden op de verkoop van schepen/overige materiële vaste activa	495.146	143.075
Andere bedrijfsopbrengsten	52.804	28.252
Totale inkomsten uit scheepvaartactiviteiten	**2.574.455**	**1.248.427**
Operationele kosten		
Grondstoffen en verbruiksmaterialen	(2.116)	(6.496)
Reiskosten en commissies	(445.433)	(233.986)
Operationele kosten schepen	(368.509)	(292.342)
Kosten vrachthuur	(27.345)	(2.709)
Afschrijvingen materiële vaste activa	(328.998)	(270.999)
Afschrijvingen immateriële vaste activa	(2.131)	(2.443)
Bijzondere waardeverminderingsverliezen	724	(3.273)
Algemene en administrative kosten	(87.856)	(90.471)
Totaal operationele uitgaven	**(1.261.664)**	**(902.719)**
Bedrijfsresultaat	**1.312.791**	**345.708**
Financieringsopbrengsten	27.616	24.867
Financieringskosten	(259.523)	(318.500)
Netto financieringskosten	**(231.907)**	**(293.633)**
Aandeel in resultaat van investeringen opgenomen volgens vermogensmutatiemethode (na winstbelastingen)	29.457	1.717
Winst (verlies) vóór belastingen	**1.110.341**	**53.792**
Winstbelastingen	(3.229)	(3.708)
Winst (verlies) van de periode	**1.107.112**	**50.084**
Toerekenbaar aan:		
Eigenaars van de Vennootschap	1.107.112	71.638
Minderheidsbelangen	—	(21.554)
Winst/(verlies) per aandeel (gewoon)	3,82	0,34
Winst/(verlies) per aandeel (verwaterd)	3,82	0,34
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon)	290.169.769	208.978.825
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (verwaterd)	290.169.769	208.978.825

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

Gereglementeerde informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

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

(in duizenden USD)

	2026 jan. 1 - sep. 30, 2026	2025 jan. 1 - sep. 30, 2025
Winst (verlies) van de periode	**1.107.112**	**50.084**
Overige gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, na belastingen		
Posten die nooit worden overgeboekt naar de winst- en verliesrekening:		
Herwaarderingen van verplichtingen (activa) uit hoofde van toegezegde pensioenrechten	—	—
Posten die zijn of kunnen worden overgeboekt naar de winst- en verliesrekening		
Omrekeningsverschillen op buitenlandse activiteiten	(5.160)	10.441
Kasstroomafdekkingen - effectief deel van veranderingen in reële waarde	1.872	(1.985)
Overige gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, na belastingen	**(3.288)**	**8.456**
Totaal van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten van de periode	**1.103.824**	**58.540**
Toerekenbaar aan:		
Eigenaars van de Vennootschap	1.103.824	80.094
Minderheidsbelangen	—	(21.554)

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

Gereglementeerde

informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

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

(in duizenden USD)

	Kapitaal	Uitgifte-premies	Omrekenings-reserve	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**

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

Gereglementeerde

informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

Per 30 september 2025	**343.440**	**1.817.557**	**8.396**	**160**	**(284.508)**	**662.722**	**2.547.767**	**—**	**2.547.767**

	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 2026	**343.440**	**1.817.557**	**9.502**	**90**	**(284.508)**	**737.239**	**2.623.320**	**—**	**2.623.320**
Winst (verlies) van de periode	—	—	—	—	—	1.107.112	**1.107.112**	—	**1.107.112**
Overige gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, na belastingen	**—**	**—**	(5.160)	1.872	**—**	—	**(3.288)**	**—**	**(3.288)**
Totaal van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten van de periode	**—**	**—**	**(5.160)**	**1.872**	**—**	**1.107.112**	**1.103.824**	**—**	**1.103.824**
Transacties met eigenaars van de Vennootschap									
Dividenden aan eigenaars van de Vennootschap	—	(127.675)	—	—	—	(104.462)	**(232.137)**	—	**(232.137)**
Totaal transacties met eigenaars van de Vennootschap	**—**	**(127.675)**	**—**	**—**	**—**	**(104.462)**	**(232.137)**	**—**	**(232.137)**
Per 30 september 2026	**343.440**	**1.689.882**	**4.342**	**1.962**	**(284.508)**	**1.739.888**	**3.495.006**	**—**	**3.495.006**

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

Gereglementeerde

informatie

Deze persmededeling bevat voorwetenschap in de zin van Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende marktmisbruik (marktmisbruikverordening).

Verkort geconsolideerd tussentijds kasstroomoverzicht (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD)

	2026 jan. 1 - sep. 30, 2026	2025 jan. 1 - sep. 30, 2025
Nettokasstroom uit (gebruikt in) bedrijfsactiviteiten	**715.064**	**208.820**
Nettokasstroom uit (gebruikt in) investeringsactiviteiten	**50.506**	**(1.542.689)**
Nettokasstroom uit (gebruikt in) financieringsactiviteiten	**(842.772)**	**1.374.513**
Nettowijziging in geldmiddelen en kasequivalenten	**(77.202)**	**40.644**
Geldmiddelen en kasequivalenten bij het begin van het jaar	146.529	38.869
Valutakoers- en omrekeningsverschillen op geldmiddelen	(1.116)	2.351
Geldmiddelen en kasequivalenten per einde van de periode	**68.211**	**81.864**

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