



CMB.TECH KONDIGT Q4 2025 RESULTATEN AAN ACHT VLCC'S VERKOCHT AAN RECORDPRIJZEN

ANTWERPEN, België, 26 februari 2026 – CMB.TECH NV (“CMBT”, “CMB.TECH” of “het bedrijf”) (NYSE: CMBT, Euronext Brussels: CMBT en Euronext Oslo Børs: CMBTO) heeft vandaag haar niet-geauditeerde financiële resultaten bekendgemaakt voor het vierde kwartaal dat eindigde op 31 december 2025.

HOOGTEPUNTEN

Financiële hoogtepunten:

- Winst van 90,1 miljoen USD in het vierde kwartaal van 2025. De EBITDA voor dezelfde periode bedroeg 322 miljoen USD.
- Het orderboek van CMB.TECH steeg met 304 miljoen USD tot 3,05 miljard USD met de toevoeging van 5 x 5-jarige charters voor Capesizes en een 3-jarig contract voor een CSOV.
- Aankondiging van een interimdividend van 0,16 USD per aandeel
- Het bedrijf heeft het overbruggingskrediet voor de aankoop van een groot belang in Golden Ocean, in de loop van het vierde kwartaal van 2025 en het eerste kwartaal van 2026 volledig terugbetaald.

Hoogtepunten van de vloot:

- Levering van 6 nieuwbouwschepen (Q4 + Q1 tot nu toe):
 - VLCC's: Atrebates, Eburones
 - Chemicaliëntankers: Bochem Callao
 - CSOV: Windcat Amsterdam
 - CTV: FRS Windcat 62, FRS Windcat 61
- Eerder aangekondigde verkoop van 8 VLCC's: Daishan (2007, 306.005 dwt), Hirado (2011, 302.550 dwt), Ilma (2012, 314.000 dwt), Ingrid (2012, 314.000 dwt), Hojo (2013, 302.965 dwt), Dia (2015, 299.999 dwt), Antigone (2015, 299.421 dwt), en Aegean (2016, 299.999 dwt).
- Eerder aangekondigde verkoop van Capesize-schepen Golden Magnum (2009, 179.790 dwt) en Belgravia (2009, 169.390 dwt).

Hoogtepunten van de bedrijfsactiviteiten

- Verkoop van belang in Tankers International Pool, voltooid op 27 januari 2026
- CMB.TECH investeert in de Chinese ammoniaktoeleveringsketen
- Veranderingen Directieraad: vertrek van Mr. Benoit Timmermans

Tijdens het vierde kwartaal van 2025 behaalde het bedrijf een nettowinst van 90,1 miljoen USD of 0,31 USD per aandeel (vierde kwartaal 2024: een nettowinst van 93,1 miljoen USD of 0,48 USD per aandeel). EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 322,1 miljoen USD (vierde kwartaal 2024: 180,4 miljoen USD).

Alexander Saverys (CEO) licht de resultaten van Q4 toe:

"De tankermarkten evolueren naar recordhoogtes dankzij een combinatie van verschuivende handelspatronen/langere routes, weinig nieuwbouwopleveringen en een bijzonder actieve reder die een groot deel van de vloot controleert, en zo de markt verder aanjaagt.

Ook de vrachtprijzen voor drogebulk hielden in het vierde kwartaal en tot ver in het eerste kwartaal zeer goed stand. Onze twee CSOV's die in 2025 zijn opgeleverd, beginnen aanzienlijke opbrengsten te genereren in de offshore-energiemarkten. Dankzij het veelzijdige karakter van onze schepen kunnen we zowel klanten in de wind- als in de olie- en gassector bedienen.

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

We hebben deze zeer sterke marktomstandigheden benut om een aantal van onze oudere schepen tegen uitstekende prijzen te verkopen en meerdere langlopende chartercontracten tegen aantrekkelijke tarieven af te sluiten. We zullen de opbrengst gebruiken om onze schuldgraad te verlagen, onze balans te versterken en dividenden uit te keren. De terugbetaling van de Golden Ocean-lening – minder dan zes maanden na de fusie – getuigt van ons vermogen om grote transacties snel, efficiënt en op een gedisciplineerde manier uit te voeren.”

Kerncijfers

De voornaamste kerncijfers (niet-geauditeerd) zijn als volgt:				
(in duizenden USD)	Vierde kwartaal 2025	Vierde kwartaal 2024	YTD 2025	YTD 2024
Omzet	589.123	226.029	1.666.223	940.246
Andere bedrijfsopbrengsten	1.361	8.254	29.613	50.660
Grondstoffen en verbruiksmaterialen	(3.769)	(1.576)	(10.265)	(3.735)
Reiskosten en commissies	(128.169)	(42.692)	(362.155)	(174.310)
Operationele kosten schepen	(128.067)	(52.817)	(420.409)	(199.646)
Kosten vrachthuurl	(415)	(3)	(3.124)	(138)
Algemene en administratieve kosten	(52.813)	(24.616)	(143.284)	(77.766)
Netto meer- (minder)waarden op de verkoop van materiële vaste activa	49.489	71.114	192.564	635.017
Afschrijvingen van materiële en immateriële vaste activa	(114.526)	(43.911)	(387.968)	(166.029)
Bijzondere waardevermindervingsverliezen	(2.081)	(1.847)	(5.354)	(1.847)
Netto financieringskosten	(110.997)	(47.096)	(404.630)	(130.650)
Aandeel in resultaat van investeringen opgenomen volgens vermogensmutatiemethode	(2.599)	(1.418)	(882)	920
Resultaat vóór belasting	96.537	89.421	150.329	872.722
Winstbelastingen	(6.476)	3.709	(10.185)	(1.893)
Winst (verlies) van de periode	90.061	93.130	140.144	870.829
Toerekenbaar aan:				
Eigenaars van de Vennootschap	90.061	93.130	161.698	870.829
Minderheidsbelangen	—	—	(21.554)	—

Winst/(verlies) per aandeel:				
(in USD per aandeel)	Vierde kwartaal 2025	Vierde kwartaal 2024	YTD 2025	YTD 2024
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon) *	290.169.769	194.216.835	229.443.392	196.041.579
Winst/(verlies) per aandeel (gewoon)	0,31	0,48	0,61	4,44

* Het aantal uitgegeven aandelen op 31 december 2025 bedraagt 315.977.647. Het aantal aandelen exclusief de eigen aandelen die CMB.TECH op 31 december 2025 in bezit heeft, bedraagt echter 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

Gereguleerde informatie

EBITDA reconciliatie (niet-geauditeerd):				
<i>(in duizenden USD)</i>				
	Vierde kwartaal 2025	Vierde kwartaal 2024	YTD 2025	YTD 2024
Resultaat van de periode	90.061	93.130	140.144	870.829
+ Netto financieringskosten	110.997	47.096	404.630	130.650
+ Afschrijvingen van materiële en immateriële vaste activa	114.526	43.911	387.968	166.029
+ Winstbelastingen	6.476	(3.709)	10.185	1.893
EBITDA (niet-geauditeerd)	322.060	180.428	942.927	1.169.401

EBITDA per aandeel:				
<i>(in USD per aandeel)</i>				
	Vierde kwartaal 2025	Vierde kwartaal 2024	YTD 2025	YTD 2024
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon)	290.169.769	194.216.835	229.443.392	196.041.579
EBITDA	1,11	0,93	4,11	5,97

Alle cijfers, met uitzondering van de EBITDA, zijn opgesteld volgens de door de EU goedgekeurde IFRS (International Financial Reporting Standards) en zijn niet gecontroleerd of beoordeeld door de commissaris.

Tijdens het kwartaal hadden verschillende eenmalige posten invloed op de financiële prestaties van de onderneming. De onderneming heeft het overbruggingskrediet dat oorspronkelijk was aangegaan om de verwerving van een groot belang in Golden Ocean te financieren, volledig terugbetaald, wat resulteerde in een eenmalige kost van 13,6 miljoen USD, voornamelijk in verband met transactie- en succesvergoedingen. Bovendien werden na de verschillende herfinancieringen die in het vierde kwartaal werden voltooid (waaronder een terugbetaling van meer dan 700 miljoen USD onder de faciliteit van 2 miljard USD) ongeveer 11 miljoen USD aan transactiekosten geboekt. Daarnaast werden in het vierde kwartaal 28 omvlaggingen uitgevoerd, waardoor de bedrijfskosten (OPEX) tijdelijk met ongeveer 2,9 miljoen USD stegen. De omvlagging van schepen is noodzakelijk in het kader van de cross-border fusie met CMB.TECH Belgium (moedermaatschappij van de voormalige Golden Ocean-groep). Andere eenmalige kosten (verkoop-, algemene & administratieve kosten en belastingen) bedroegen 15 miljoen USD.

Interimdividend

Aankondiging van een interimdividend van 0,16 USD per aandeel, dat naar verwachting op of rond 27 april 2026 zal worden uitgekeerd.

De timing van de distributie van dit interimdividend is als volgt:

COUPON 44	Ex-dividenddatum	Registratiedatum	Betalingsdatum
Euronext	14 april 2026	15 april 2026	22 april 2026
NYSE	15 april 2026	15 april 2026	22 april 2026
OSE	14 april 2026	15 april 2026	Op of rond 27 april 2026

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

	Q4 2025	Q4 2024	Q1 2026 tot op heden	
	USD/dag	USD/dag	USD/dag	% vastgelegd
DROGEBULKSCHEPEN				
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt Newcastlemax ⁽¹⁾	34.886	29.800	30.673	80,0%
Newcastlemax gemiddeld time charter tarief	21.284			
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt Capesize ⁽¹⁾	30.137		26.725	72,0%
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt Panamax/Kamsarmax ⁽¹⁾	17.337		13.279	66,0%
Panamax/Kamsarmax gemiddeld time charter tarief	13.207			
TANKERS				
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt VLCC ^{(1) (2)}	74.842	37.400	74.465	78,0%
VLCC gemiddeld time charter tarief ⁽³⁾	45.582	46.300		
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt Suezmax ^{(1) (3)}	64.543	38.300	61.809	87,0%
Suezmax gemiddeld time charter tarief	33.613	31.800		
CONTAINERSCHEPEN				
Gemiddeld time charter tarief	29.378	29.378		
CHEMICALIENTANKERS				
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt ^{(1) (2)}	20.887	24.500	17.878	N/A
Gemiddeld time charter tarief	19.306	19.306		
OFFSHORE WIND				
Gemiddeld time charter tarief CSOV	108.046		69.900	50,0%
Gemiddeld time charter tarief CTV	2.883	2.900	2.472	68,8%

(1) Rapportage van lading-tot-lossing, in overeenstemming met IFRS 15, exclusief commissie

(2) Schepen in eigendom van CMB.TECH in TI Pool of Stolt Pool (exclusief technische off-hire dagen)

(3) Inclusief winstdeling, indien van toepassing

BEDRIJFSUPDATE

Verkoop TI Pool

CMB.TECH heeft haar aandeel in de Tankers International (TI) Pool verkocht aan International Seaways (INSW), voltooid op 27 januari 2026. Onze tankerdivisie Euronav was een van de oprichters van TI en heeft het bedrijf gedurende haar succesvolle geschiedenis steeds ondersteund. Met de verkoop van een groot deel van onze VLCC-vloot aan Frontline in 2024 en de recente verkoop van enkele oudere tankers, was dit het juiste moment om uit TI te stappen. Onder de nieuwe volledige eigendom van INSW zullen het bedrijf en zijn werknemers een sterke referentie blijven op de markten voor ruwe-olietankers.

Andefu

CMB.TECH heeft eerder aangekondigd dat het bedrijf een investering heeft afgesloten in de Chinese supply chain voor ammoniak. CMB.TECH heeft een afnameovereenkomst ondertekend voor groene ammoniak bij CEEC Hydrogen Energy ("CEEC") in de provincie Jilin en bezit een minderheidsaandeel in de particuliere onderneming Jiangsu Andefu 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

Gereguleerde informatie

Technology Co., Ltd. ("Andefu"), een van de grootste logistieke bedrijven voor ammoniak in China. Dit leidt tot een industriële samenwerking tussen twee bedrijven die de vergroening van de scheepvaart en de ontwikkeling van een infrastructuur voor de levering van groene ammoniak ondersteunen.

Jiangsu Andefu Storage Co., Ltd., een dochteronderneming van Andefu, bouwt op dit moment een lage-temperatuur ammoniakopslagtank van 49.000 m³ in Nanjing. Dit levert cruciale capaciteit voor de distributie van ammoniak en als scheepsbrandstof. De opslagtank zal naar verwachting in Q1 2026 in gebruik worden genomen. Andefu zal ook in samenwerking met CEEC, een opslagterminal bouwen voor ammoniak in Panjin. Deze zal operationeel worden in de tweede helft van 2027. Dit zal de distributie van groene ammoniak in China aanzienlijk verbeteren. Andefu werkt ook aan de ontwikkeling van ship-to-ship (STS) ammoniakbunkering, met als doel commerciële implementatie in 2026, om samen met CMB.TECH de opkomende wereldwijde vloot van schepen op ammoniak te ondersteunen.

Golden Ocean-lening

Het bedrijf heeft het overbruggingskrediet dat oorspronkelijk was aangegaan om de verwerving van een groot belang in Golden Ocean te financieren, in de loop van het vierde kwartaal van 2025 en het eerste kwartaal van 2026 volledig terugbetaald. Dit resulteerde in een eenmalige kost van 13,6 miljoen USD, voornamelijk als gevolg van transactie- en succesvergoedingen. Voor het boekjaar 2026 worden geen extra kosten in verband met deze activiteiten verwacht. De vervroegde volledige aflossing van het Golden Ocean-overbruggingskrediet van 1,4 miljard USD zal naar verwachting ongeveer 41,9 miljoen USD aan rentebesparingen opleveren in het fiscale jaar 2026.

Veranderingen Directieraad

Mr. Benoit Timmermans heeft besloten om zijn functie als lid van de Directieraad van CMB.TECH neer te leggen vanaf 1 mei 2026. Mr. Benoit Timmermans trad toe tot de Directieraad van CMB.TECH als Chief Strategy Officer en heeft het bedrijf geholpen bij de transitie van een pure ruwe-olietankerspeler naar een grote en gediversifieerde maritieme groep. Mr. Timmermans zal voorlopig niet vervangen worden. Zijn verantwoordelijkheden zullen overgenomen worden door de huidige leden van de Directieraad.

CMB.TECH VLOOTONTWIKKELINGEN

Commerciële contracten

Het orderboek van CMB.TECH is gestegen met 304 miljoen USD tot 3,05 miljard USD.

Er zijn vijf Capesize-schepen vastgelegd voor chartercontracten van elk vijf jaar. Deze gaan de komende maanden van start.

- Mineral Ajisai (2014, 180.600 dwt)
- Mineral Sakura (2014, 182.480 dwt)
- Mineral Cumulus (2018, 180.600 dwt)
- Mineral Calvus (2018, 180.520 dwt)
- Mineral Incus (2018, 180.510 dwt)

De CSOV Windcat Amsterdam werd voor drie jaar gecharterd vanaf 1 april 2026.

Verkoop

De volgende schepen werden in het vierde kwartaal van 2025 aan hun nieuwe eigenaars opgeleverd, wat een totale meerwaarde van ongeveer 49,2 miljoen USD genereerde:

- o VLCC Dalma (2007, 306.543 dwt) – meerwaarde van 26,4 miljoen USD
- o Capesize Battersea (2009, 169.390 dwt) – meerwaarde van 2,4 miljoen USD
- o Capesize Golden Zhoushan (2011, 175.834) werd in het vierde kwartaal van 2025 aan de nieuwe eigenaar geleverd – geen meerwaarde
- o Suezmax Sofia (2010, 165.000 dwt) – meerwaarde van 20,4 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

De volgende schepen zullen in het eerste kwartaal van 2026 aan hun nieuwe eigenaars worden opgeleverd:

- Capesize-schepen Golden Magnum (2009, 169.390 dwt) – meerwaarde van ongeveer 8,1 miljoen USD in het eerste kwartaal van 2026, op basis van de nettoverkoop prijs en boekwaarden.
- Zes VLCC's: Daishan (2007, 306.005 dwt), Hirado (2011, 302.550 dwt), Hojo (2013, 302.965 dwt), Dia (2015, 299.999 dwt), Antigone (2015, 299.421 dwt) en Aegean (2016, 299.999 dwt) - meerwaarde van ongeveer 261,1 miljoen USD in het eerste kwartaal van 2026, op basis van de nettoverkoop prijs en boekwaarden.

De volgende schepen zullen in het tweede kwartaal van 2026 aan nieuwe eigenaars worden opgeleverd:

- Twee VLCC's: Ilma (2012, 314.000 dwt) en Ingrid (2012, 314.000 dwt) - kapitaalwinst van ongeveer 98,2 miljoen USD in het tweede kwartaal van 2026, op basis van de nettoverkoop prijs en boekwaarden.

Levering van nieuwbouwschepen

Opleveringsdatum	Type schip	Naam
10 november 2025	VLCC	Atrebates (2025, 319,000 dwt)
12 november 2025	CTV	Windcat 61
12 december 2025	CTV	Windcat 62
19 december 2025	CSOV	Windcat Amsterdam
12 januari 2026	VLCC	Eburones (2026, 319,000 dwt)
13 januari 2026	Chemical tanker	Bochem Callao (2026, 25,000 dwt)

MARKT & VOORUITZICHTEN**Bocimar – Drogebulkmarkt¹**

Na een zwakke eerste helft van 2025 trok de invoer van ijzererts naar het Chinese vasteland in de tweede jaarhelft sterk aan. Over heel 2025 kwam de invoer uit op 1.327 miljoen ton, ondersteund door voorraadopbouw, een sterkere yuan die invoer goedkoper maakte, en gerichte stimulusmaatregelen om de bouw- en productieactiviteit te stabiliseren. De groei werd vooral gedreven door toenemende handelsstromen tussen de belangrijkste producerende regio's en de voornaamste afzetmarkten voor ijzererts. Australië, Brazilië, Sub-Sahara Afrika en Canada voerden hun leveringen aan het Chinese vasteland aanzienlijk op. Tegelijkertijd vergrootten Brazilië en Oman hun export naar India, terwijl Liberia zijn leveringen aan Europa uitbreidde. De Chinese staalexport bereikte in december 2025 een recordniveau van 11,3 miljoen ton, waardoor de totale export over het volledige jaar met 7,5% toenam tot 119,2 miljoen ton. In het vierde kwartaal van 2025 bedroegen de gemiddelde spotinkomsten voor Capesizeschepen circa 27.120 USD per dag, wat 34% boven het tienjarig gemiddelde voor het vierde kwartaal ligt. De spotinkomsten voor Panamaxschepen kwamen in dezelfde periode uit op gemiddeld ongeveer 14.880 USD per dag, 6% onder het tienjarig gemiddelde.

In China vertonen de havenvoorraden een duidelijke stijgende trend en bereikten tegen eind 2025 naar verwachting 151,6 miljoen ton, net onder het hoogste niveau ooit. Hoewel hoge voorraden het tempo van spotladingen kunnen afremmen doordat staalproducenten eerst bestaande voorraden aanspreken, blijft de ijzerertsmarkt fundamenteel ondersteund. Ondanks aanhoudende beleidsmaatregelen om de binnenlandse grondstoffenvoorziening te versterken, blijven de Chinese ijzerertsmijnen onder de officiële productiedoelstellingen. De productie van ijzerertsconcentraat daalde in 2025 met 3,2% op jaarbasis, wat de aanhoudende structurele uitdagingen onderstreept, waaronder dalende ertskwaliteiten, een gefragmenteerde industriestructuur en beperkte kapitaalinvesteringen. Door het lage ijzergehalte en het hoge aandeel onzuiverheden kan het binnenlandse Chinese ijzererts op zichzelf niet voldoen aan de vereisten van moderne hoogovenprocessen. Om een stabiele ovenwerking te garanderen, mengen staalproducenten hoogwaardig geïmporteerd fijn erts met binnenlands materiaal. Dit verhoogt de effectieve ertskwaliteit, verbetert de brandstofefficiëntie en ondersteunt een consistente productie. Daarom blijft de invoer van hoogwaardig ijzererts over zee essentieel om de staalproductie in China efficiënt, kosteneffectief en technisch betrouwbaar te houden. De invoering van exportvergunningen vanaf 1 januari 2026 markeert bovendien een duidelijke verschuiving in het beheer van de staalexport, waarbij de focus is verlegd van kwantiteit naar kwaliteit. De toenemende export van kwaliteitsvollere

¹ Bron: AXS Marine, Clarksons SIN, Breakwave Advisors, Morgan Stanley, BRS, Intermodal, Deutsche Bank, Allied, S&P Global

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

staalproducten onderstreept opnieuw de noodzaak van hoogwaardig, over zee aangevoerd ijzererts en ondersteunt daarmee ook het tonmijlverhaal voor het Capesize- en Newcastlemaxsegment.

Structureel langere handelsroutes en de substitutie naar hoogwaardig erts blijven de vraag naar Capesize- en Newcastlemax tonmijnen ondersteunen. De opstart van het Simandou-project in Guinee, dat tegen 2028 een productiecapaciteit van 120 miljoen ton per jaar beoogt, zal hoogwaardige ertsstromen (65% Fe) introduceren met transportafstanden die structureel langer zijn dan die van Australië naar China. De eerste leveringen van 200.000 ton zijn inmiddels in China aangekomen, terwijl de totale productie voor 2026 wordt geraamd op 15 tot 20 miljoen ton. Daarnaast zal ook South Buchanan in Liberia (Mittal) de ijzerertsexport in 2026 aanzienlijk verhogen, van 5 naar 15 miljoen ton.

Over het geheel genomen zal de aanvoer van ijzererts naar het Chinese vasteland in 2026 naar verwachting toenemen tot 1.361 miljoen ton, een stijging van 2,5% op jaarbasis. Deze groei wordt ondersteund door een gunstig fiscaal en monetair beleid, een sterke yuan en een dalende binnenlandse productie. Wel bestaat het risico op een tijdelijke terugval in het eerste kwartaal van 2026, aangezien de vraag van Chinese staalfabrieken tijdens de Chinese nieuwjaarsperiode doorgaans afzwakt. Op wereldschaal zullen de overzeese ijzerertstransporten in 2026 naar verwachting met 1,9% op jaarbasis groeien tot 1.799 miljoen ton.

Bauxiet is uitgegroeid tot een steeds belangrijkere ladingstroom voor Capesizeschepen en vertegenwoordigt inmiddels ongeveer 16% van de vraag naar capesize-tonmijnen, waarmee de terugval in steenkoolvolumes deels wordt gecompenseerd. De bauxietverzendingen vanuit Guinee blijven daarbij boven de historische niveaus. In het vierde kwartaal van 2025 werd 47 miljoen ton verscheept, een stijging van circa 7 miljoen ton op jaarbasis, waarbij 91% van het volume bestemd was voor het Chinese vasteland. We verwachten dat deze groei zich in 2026 zal voortzetten, zij het in een gematigder tempo. Vanuit Guinee wordt in het eerste kwartaal van 2026 een stijging van ongeveer 3 miljoen ton op jaarbasis verwacht. Over het volledige jaar zal de bauxietaanvoer naar het Chinese vasteland naar verwachting met circa 9 miljoen ton toenemen, in lijn met de groeiende binnenlandse vraag vanuit de aluminiumindustrie. Dit blijft echter duidelijk onder de sterke stijging van 40 miljoen ton die in 2025 werd gerealiseerd. De binnenlandse bauxietvoorraden bevinden zich op historisch hoge niveaus, terwijl er sprake is van een overaanbod aan aluminiumoxide en de overheid een productieplafond van 45 miljoen ton voor aluminium heeft ingesteld. Hierdoor zal de verwachte extra vraag naar bauxiet in 2026 waarschijnlijk gematigder uitvallen dan vorig jaar. Tegelijkertijd blijft de capaciteitsuitbreiding bij het Chinese ChalcoBoffa Mining in Guinee een opvallende factor, die naar verwachting zal blijven bijdragen aan een structureel hoger aanbod tussen de twee handelspartners.

Terwijl bauxiet en ijzererts een blijvend positieve bijdrage leveren aan de drogebulkmarkt, ontwikkelt de steenkoolhandel zich in tegengestelde richting. De vraag vanuit het Chinese vasteland naar thermische steenkool kwam in 2025 onder druk te staan, doordat de snelle uitbreiding van hernieuwbare energiec capaciteit en -opwekking steeds meer steenkoolgestookte elektriciteitsproductie verdrong. Tegelijkertijd leidde een stijgende binnenlandse steenkoolproductie tot een verdere terugval van de overzeese aanvoer. Mogelijk hebben we het piekniveau van het steenkoolverbruik op het Chinese vasteland inmiddels bereikt. In 2025 daalde de steenkoolgestookte elektriciteitsproductie, terwijl de groei van de totale stroomopwekking afzwakte en de capaciteit en productie van hernieuwbare energie hun sterke groei van 25–30% op jaarbasis voortzetten. De vooruitzichten voor begin 2026 blijven dan ook vlak. De markt blijft fundamenteel zwak wat de vraag naar steenkool betreft, met uitzondering van beperkte importactiviteit van Chinese afnemers die hun voorraden aanvullen om te voorzien in een kouder dan verwachte winterperiode.

De **agribulktransporten** namen in 2025 met 2,5% toe op jaarbasis, gevolgd door een verwachte groei van 1,5% in 2026. De verschepingen vanuit de Verenigde Staten zullen naar verwachting aantrekken, ondersteund door een sterke maïsoogst en het herstel van de sojabonenhandel met het Chinese vasteland, na de onderbreking sinds mei als gevolg van de tarievenoorlog. In het eerste kwartaal van 2026 heeft de vroege start van het graanseizoen de Kamsarmaxmarkt ondersteund, wat op zijn beurt ook tijdens het laagseizoen een positief effect heeft op de overige drogebulksegmenten.

Het orderboek voor Capesize- en Newcastlemaxschepen bedraagt momenteel 12,4% van de actieve vloot. Tegelijkertijd is 36% van de vloot — ofwel 586 schepen — ouder dan 15 jaar en wordt deze groep steeds minder rendabel om te exploiteren door de oplopende kosten om aan strengere milieunormen te voldoen. Voor Panamax- en Kamsarmaxschepen ligt het orderboek momenteel op 15,16%, terwijl 32% van de vloot, goed voor ongeveer 900 schepen, ouder is dan 15 jaar. De markt blijft relatief evenwichtig, al liggen de groeifactoren duidelijk in het voordeel van het Capesizesegment. Voor 2026 wordt de vraaggroei voor Capesizeschepen geraamd op 2,7%, in miljard tonmijnen,

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

tegenover een netto vlootgroei van 2,3%. Ter vergelijking: voor het Panamaxsegment wordt een vraaggroei van 3,2%, in miljard tonmijlen, verwacht met een nettovlootgroei van 4,7%.

Bocimar exploiteert momenteel een vloot van 36 Newcastlemax-schepen (plus 10 nieuwbouwschepen; gemiddelde leeftijd 3,2 jaar), 37 Capesize-schepen (gemiddelde leeftijd 11,2 jaar) en 30 Kamsarmax/Panamax-schepen (gemiddelde leeftijd 6,9 jaar). Daarnaast heeft Bocimar twee drogebult coasters van 5.000 dwt in bestelling.

Hoogtepunten prestaties vierde kwartaal van 2025:

- **Newcastlemax:** De gerealiseerde TCE bedroeg in het vierde kwartaal van 2025 gemiddeld 34.886 USD per dag, wat neerkomt op een outperformance van 7.455 USD per dag ten opzichte van de 5TC BCI op na aftrek van commissies. Voor het eerste kwartaal van 2026 bedraagt de TCE tot op heden 30.673 USD per dag, waarbij 80% van de dagen is vastgelegd.
- **Capesize:** De gemiddelde TCE voor Capesize-schepen kwam in het vierde kwartaal van 2025 uit op 30.137 USD per dag, wat neerkomt op een outperformance van 2.706 USD per dag tegenover de 5TC BCI na aftrek van commissies. Voor het eerste kwartaal van 2026 bedraagt de TCE tot nu toe 26.725 USD per dag, met 72% van de capaciteit vastgelegd.
- **Kamsarmax/Panamax:** In het vierde kwartaal van 2025 realiseerden Kamsarmax- en Panamaxschepen een gemiddelde TCE van 17.337 USD per dag, wat neerkomt op een outperformance van 2.109 USD per dag boven de 4TC BPI82 na aftrek van commissies. Voor het eerste kwartaal van 2026 bedraagt de TCE tot op heden 13.207 USD per dag, met 66% vastgelegd.

Euronav – Tankermarkt²

Zowel het OPEC- als het niet-OPEC aanbod bevonden zich eind 2025 op een hoog niveau. Over het volledige jaar lag de aanvoer van ruwe olie en condensaat uit niet-OPEC-landen gemiddeld 1,2 miljoen vaten per dag hoger dan in 2024. Daarnaast verhoogde de OPEC sinds maart 2025 haar productiequotum met 2,9 miljoen vaten per dag, terwijl de feitelijke productie in dezelfde periode met 0,5 miljoen vaten per dag toenam.

De markt voor ruwe-olietankers trok tegen het einde van 2025 sterk aan, waarbij zowel het VLCC- als het Suezmaxsegment de hoogste inkomsten in jaren realiseerden. Deze opleving werd voornamelijk gedreven door een toenemend aanbod van ruwe olie en hogere volumes olie op het water. In 2025 namen de wereldwijde voorraden ruwe olie en geraffineerde producten met 529 miljoen vaten toe, wat wijst op een aanzienlijke hoeveelheid geproduceerde maar nog niet geconsumeerde olie, inclusief volumes die onderweg zijn. China bleef daarbij actief voorraden opbouwen in lijn met het overheidsmandaat en bereikte in december 2025 een recordniveau van 13,2 miljoen vaten per dag aan ruwe-olieimport. De Chinese ruwe-olievoorraden stegen die maand met 31,3 miljoen vaten tot een bijna recordhoogte. Daarnaast hebben recent ingevoerde sancties de inzetbaarheid en effectiviteit van de niet-conforme tankervloot verder beperkt.

De daaruit voortvloeiende afname van de effectieve vlootcapaciteit leidde tot een scherpe stijging van de vrachttarieven. De spotinkomsten voor VLCC's bedroegen in het vierde kwartaal van 2025 gemiddeld circa 102.414 USD per dag, ruim meer dan het dubbele van het tienjarig gemiddelde voor het vierde kwartaal van 47.986 USD per dag. Voor Suezmaxschepen lagen de gemiddelde spotinkomsten in dezelfde periode op 77.370 USD per dag, eveneens bijna tweemaal het tienjarig gemiddelde van 43.507 USD per dag. Vanaf het midden van het vierde kwartaal noteerden VLCC-spotprijzen consistent boven de 100.000 USD per dag, wat het beperkte aanbod van beschikbare tonnage duidelijk weerspiegelde.

De toegenomen productie vanuit zowel OPEC- als niet-OPEC-landen leidt in 2026 naar verwachting tot een overschot op de markt voor ruwe olie. Over de omvang daarvan lopen de ramingen van de instanties uiteen: het IEA schat een overschot van circa 4,0 miljoen vaten per dag, het EIA van 2,3 miljoen vaten per dag, terwijl de OPEC een evenwicht verwacht. Als gevolg hiervan wordt de vraag naar over zee vervoerde ruwe olie momenteel minder gedreven door het eindverbruik en meer door voorraadopbouw in China, evenals door het beleid van OPEC+ om marktaandeel te behouden boven de prijs. Als deze trends zich in hetzelfde tempo doorzetten, zouden de wereldwijde olievoorraden tegen het einde van 2026 het piekniveau van het covidtijdperk in mei 2020 kunnen benaderen. Dit zou het overzeese transport van ruwe olie gedurende de rest van 2026 blijven ondersteunen. Een aanhoudend overschot zou neerwaartse druk op de

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

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

olieprijzen zetten en verdere voorraadopbouw stimuleren, wat historisch gezien op korte termijn gunstig is voor de tankerprijzen. Op langere termijn zou een structureel laag prijsniveau echter de kans op productieverlagingen door OPEC+ vergroten, wat uiteindelijk de vraag naar tankercapaciteit zou drukken.

De hogere chartertarieven gingen gepaard met een duidelijke stijging van de activawaarden. De prijzen voor tweedehands VLCC- en Suezmaxschepen bevinden zich momenteel op het hoogste niveau in twintig jaar. Volgens gegevens van Clarksons is de waarde van een tien jaar oude VLCC gestegen van ongeveer 43 miljoen USD in 2020 tot meer dan 90 miljoen USD tegen het einde van 2025. Voor tien jaar oude Suezmaxschepen steeg de waarde in dezelfde periode van circa 28 miljoen USD in 2020 tot meer dan 64 miljoen USD tegen het einde van 2025.

Geopolitieke factoren blijven een belangrijke invloed uitoefenen op de wereldwijde handel in ruwe olie. De oorlog van Rusland in Oekraïne en de bijbehorende sancties hebben geleid tot een verschuiving van de exportstromen van Europa naar Azië en tot complexe nalevings- en niet-nalevingspraktijken. Deze ontwikkelingen hertekenen de tankerstromen en verlengen de vaarroutes. Tegelijkertijd vormt de instabiliteit in Iran en rond de Straat van Hormuz een blijvend risico voor een cruciaal mondiaal knelpunt. Verstoringen in de Rode Zee hebben het verkeer via belangrijke maritieme corridors verminderd, waardoor omvaarroutes noodzakelijk werden en de transportkosten zijn gestegen. Daarnaast blijven politieke druk op de Venezolaanse export en de activiteiten van de schaduwvloot de handelsstromen in het Atlantische bekken beïnvloeden. De rol van China als belangrijke afnemer van gesanctioneerde volumes betekent bovendien dat wijzigingen in sanctiebeleid of handhaving de tankervraag en -inzet snel kunnen beïnvloeden. Deze dynamiek blijft veranderlijk en complex, waardoor de kortetermijnpact op de conforme tankervloot moeilijk voorspelbaar is.

De fundamentele marktfactoren wijzen op aanhoudende kracht op middellange termijn, tot in de eerste helft van 2026. Tegelijkertijd versnelt de groei van het vlootaanbod, met een orderboek-tot-vlootratio van 22,1% voor Suezmaxschepen en 18,8% voor VLCC's. Daar staat echter tegenover dat circa 18–19% van de bestaande vloot 20 jaar of ouder is (ongeveer 40% ouder dan 15 jaar), wat wijst op een verhoogd sloop- en uitfaseringspotentieel zodra de markttarieven afnemen en niet-conforme ruwe-olietankers uit de vaart worden genomen.

Euronav exploiteert momenteel een vloot van drie VLCC's (met drie nieuwbouwschepen in bestelling; gemiddelde leeftijd 4,9 jaar) en zeventien Suezmax-schepen (met twee nieuwbouwschepen in bestelling; gemiddelde leeftijd 6,9 jaar).

Belangrijkste prestaties vierde kwartaal 2025:

- VLCC: De gerealiseerde TCE bedroeg in het vierde kwartaal van 2025 gemiddeld 74.842 USD per dag. Voor het eerste kwartaal van 2026 bedraagt de TCE tot op heden 74.465 USD per dag, waarbij 78% van de dagen is vastgelegd.
- Suezmax: De gerealiseerde TCE voor Suezmax-schepen kwam in het vierde kwartaal van 2025 uit op gemiddeld 64.543 USD per dag. Voor het eerste kwartaal van 2026 bedraagt de TCE tot nu toe 61.809 USD per dag, met 87% van de dagen vastgelegd.

Delphis – Containermarkt³

De containerchartermarkten blijven goed ondersteund, al nemen de cyclische risico's verder toe. De spotprijzen blijven over het algemeen gematigd, met steun van een sterke vraag in aanloop naar het Chinese Nieuwjaar. De SCFI noteerde midden januari net onder de 1.500: zo'n 40% onder het hoge jaargemiddelde van 2024, maar nog altijd circa 50% boven het niveau van 2023.

Op middellange termijn zal het aanbod sneller groeien dan de vraag. De capaciteit van de wereldwijde containervloot neemt naar verwachting in 2026 toe met 4,5% en versnelt in 2027 verder tot 6,4%. Dat ligt ruim boven de verwachte volumegroei en zal waarschijnlijk leiden tot een verdere normalisering van de vrachttarieven.

De groei van de containervaart vertraagt dit jaar naar verwachting tot 2,5%, wat de tarieven onder druk zal zetten- vooral op de trans-Pacifische routes. Er wordt ook een vertraging verwacht van de handel tussen Azië en Europa en op secundaire handelsroutes, na de uitzonderlijk sterke niveaus van 2025. Voor 2027 wordt uitgegaan van een stabielere groeitempo van circa 3,0%.

³ Bron: Clarksons SIN

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

De verstoring in de Rode Zee blijft de belangrijkste bepalende factor voor de markt. Omleidingen zorgen momenteel voor een toename van de wereldwijde TEU-mijlvraag met circa 11% en vormen daarmee de voornaamste steun voor zowel winstgevendheid als bezettingsgraden. Elke de-escalatie zou deze ondersteuning abrupt wegnemen en de markt sneller richting aanzienlijk zwakkere omstandigheden duwen.

Hoewel vervoerders kunnen reageren via capaciteitsbeheer en meer sloop, blijft het risico bestaan dat het tariefklimaat verder onder druk komt te staan. Dat risico wordt versterkt door het aanzienlijke orderboek op middellange termijn, met meer dan 4 miljoen TEU aan nieuwbouw gepland voor levering vanaf 2028.

Alle vier de containerschepen van 6.000 TEU (gemiddelde leeftijd 1,8 jaar) evenals het nieuwbouwschip van 1.400 TEU van CMB.TECH zijn vastgelegd onder langlopende time chartercontracten van 10 tot 15 jaar.

Bochem – Chemicaliënmarkt⁴

De markten voor chemicaliëntankers vertonen in 2025 tekenen van een geleidelijke versoepeling, zij het vanuit een sterk uitgangspunt eerder in 2024. De vraag blijft nauw verbonden met de wereldwijde bbp-groei. De vervoerde volumes lijken in 2025 negatief te zijn geweest (-0,8% miljard tonmijl), omdat de tariefvolatiliteit een negatieve invloed had op de arbitrageactiviteiten.

Het wereldwijde orderboek voor chemicaliëntankers bedraagt momenteel 18,8% van de bestaande vloot. De huidige vloot heeft een gemiddelde leeftijd van 18 jaar, waarbij 26% van de schepen 20 jaar ouder of ouder is. Dat suggereert dat een aanzienlijk deel van het orderboek voornamelijk bestemd is voor vervanging van bestaande tonnage.

Desondanks kan er in de periode 2026–2027 een risico op overaanbod ontstaan, afhankelijk van de groei van de vraag. De nettovlootgroei kwam in 2025 uit op 3,7% en versnelt naar verwachting tot 9,7% in 2026 en 5,9% in 2027. Daarna vlt de groei af tot minder dan 3% in 2028, ervan uitgaande dat er geen extra schepen worden besteld.

De groei van de tonmijlen blijft in 2026 en 2027 beperkt, met respectievelijk 0,8% en 0,9%. Kleinere producttankers blijven een factor in het effectieve aanbod, al is hun impact voorlopig beperkt. Hoewel een sterke producttankermarkt de effectieve vlootgroei enigszins kan verminderen, verwachten wij niet dat dit volstaat om de voorziene neerwaartse druk op de inkomsten te stoppen.

De 25.000 dwt vloot van Bochem bestaat uit acht geleverde schepen en acht nieuwbouwschepen (gemiddelde leeftijd < 1 jaar). De schepen zijn ingezet onder langlopende time chartercontracten van 10 jaar (6 schepen) en 7 jaar (6 schepen), terwijl de resterende twee schepen opereren binnen een spotpool.

Hoogtepunten prestaties vierde kwartaal van 2025:

- Bochem realiseerde in het vierde kwartaal van 2025 een TCE van USD 20.887 per dag voor de schepen in de spotpool.
- De spotprijzen voor het eerste kwartaal van 2026 liggen tot op heden rond 17,878 USD per dag

Windcat – Offshore-energiemarkt⁵

Negen Noordzeelanden hebben een bindend investeringspact voor offshore-windenergie ondertekend, waaronder het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Nederland — samen de drie grootste offshore-windmarkten van Europa. Met dit akkoord verbinden de regeringen zich ertoe de uitrol van offshore wind te versnellen via grootschalige, cross-border projecten en een beter gecoördineerde infrastructuurplanning.

Eerder hadden de landen al afgesproken om tegen 2050 in totaal 300 GW aan offshore-windenergie te ontwikkelen. Binnen het nieuwe pact is 100 GW van die capaciteit gereserveerd voor gezamenlijke ontwikkeling. Ter vergelijking: momenteel is in Europa slechts 36 GW aan offshore wind geïnstalleerd, wat wijst op een aanzienlijke opschaling op middellange tot lange termijn. Naar verluidt zou tegen 2030 al tot 20 GW aan gezamenlijk ontwikkelde capaciteit in aanbouw kunnen zijn.

⁴ Bron: Clarksons SIN, Stolt Pool

⁵ Bron: Clarksons Offshore, Reuters, Spinergie

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

In de gezamenlijke verklaring geven de regeringen bovendien aan hun inspanningen op te voeren om de financiering van windprojecten te verhogen, onder meer via mogelijke garanties uit de EU-begroting en subsidiemechanismen zoals contracts for difference (CfD's).

Vanuit het perspectief van de scheepsmarkt is deze bevestiging belangrijk. Ze versterkt het vertrouwen in de middellange termijn en bevestigt zowel de omvang van de bouwactiviteiten als de O&M-vraag, na een periode waarin negatieve berichtgeving tot en met 2025 vragen opriep over de voortgang van de projecten.

De vraag naar **CSOV's** nam in het vierde kwartaal van 2025 toe, waardoor een groot deel van de vloot ook tijdens het winterseizoen actief kon blijven. Naast deze activiteiten op korte termijn is er een duidelijke toename zichtbaar in contractopportunity's voor het seizoen 2026 en daarna, waarbij een aanzienlijk deel van de projecten nog niet is vastgelegd.

Hoewel in het eerste kwartaal van 2026 nog enige scheepsbeschikbaarheid wordt verwacht, zal de bezettingsgraad vanaf april waarschijnlijk sterk oplopen. Tegen dan zal het merendeel van de Europese CSOV-vloot effectief vastgelegd zijn. Een nieuwe toename van de beschikbaarheid wordt pas tegen het einde van het derde kwartaal van 2026 verwacht.

De tarieven en inkomsten in de CSOV-markt nemen toe. Eigenaren met open capaciteit in 2026 zijn goed gepositioneerd om te profiteren van de toenemende marktkrapte, een trend die nu al tot uiting komt in de tariefindicaties voor werkzaamheden volgend jaar. Het evenwicht tussen vraag en aanbod krijgt daarbij extra steun van de stijgende vraag naar olie en gas - ook buiten Europa - en een scherpe terugval in het aantal speculatieve nieuwbouwbestellingen.

De middellange termijn blijft constructief. De daling van nieuwe bestellingen zal de groei van de vloot vanaf 2028 moeten afremmen. Tegelijkertijd blijft de onderliggende vraag naar CSOV's vanuit zowel de offshore-windsector als de olie- en gassector naar verwachting toenemen.

Over het algemeen zien we een duidelijke terugval in het aantal nieuwbouwbestellingen voor offshore-windschepen, waaronder CSOV's. In 2024 werden nog 19 nieuwbouwbestellingen geplaatst, tegenover slechts 9 nieuwbouwbestellingen in 2025. In 2025 worden 16 CSOV's opgeleverd, terwijl voor 2026 nog eens 15 leveringen gepland staan. De huidige CSOV-vloot telt 71 schepen, tegenover een orderboek van 50 schepen, wat neerkomt op een OB/F-ratio van 70,4%.

De inzet van de CTV-vloot bleef hoog aan het begin van het vierde kwartaal van 2025. Naarmate de seizoensgebonden activiteit afnam, werden in oktober en november wel enkele schepen - voornamelijk kleinere eenheden en vaartuigen voor 12 personen - aan de eigenaars teruggeleverd. De spotinzet bleef gedurende het kwartaal beperkt en was vooral gericht op kleinere bemanningswissels en vrachtvervoer.

Dat gezegd zijnde, kwam een aanzienlijk aantal aanvragen voor het seizoen 2026 op de markt, waarvan al een aantal contractueel zijn vastgelegd. Verdere contracten worden verwacht aan het begin van het eerste kwartaal, wat de zichtbaarheid van de toekomstige inkomsten verder vergroot.

De wereldwijde CTV-vloot telt momenteel 731 eenheden, met nog 101 schepen in bestelling, wat overeenkomt met een OB/F-ratio van 13,8%. Gezien het relatief beperkte aantal nieuwbouwbestellingen wordt niet verwacht dat het aanbod de vraag zal overstijgen. De marktomstandigheden zullen daardoor naar verwachting stabiel blijven, met inbegrip van de gebruikelijke seizoensgebonden patronen.

Windcat beschikt over twee CSOV's (+5 nieuwbouwschepen) en 59 CTV's (+4 nieuwbouwschepen), met een gemiddelde vlootleeftijd van 9,43 jaar. Hoogtepunten prestaties vierde kwartaal 2025:

- CSOV's: realiseerden in het vierde kwartaal van 2025 een TCE van USD 108.046 per dag. Voor het eerste kwartaal van 2026 is tot op heden 50% van de capaciteit vastgelegd tegen een gemiddelde spotkoers van USD 69.900 per dag.
- CTV's: behaalden in het vierde kwartaal van 2025 een TCE van USD 2.883 per dag. Voor het eerste kwartaal van 2026 is momenteel 68,8% vastgelegd tegen een gemiddelde spotkoers van USD 2.472 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

CONFERENCE CALL

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

Webcast Informatie	
Type Evenement:	Video webcast met presentatie
Datum Evenement:	26 februari 2026
Tijdstip Evenement:	8 a.m. EST / 2 p.m. CET
Titel Evenement:	"Q4 2025 Earnings Conference Call"
URL Evenement:	https://events.teams.microsoft.com/event/5ed65c96-e28b-44be-a75a-6ca20467b7eb@d0b2b045-83aa-4027-8cf2-ea360b91d5e4

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

Deelnemers die niet in de mogelijkheid zijn om zich vooraf te registreren, kunnen inbellen via het nummer verbonden aan hun locatie (dat [hier](#) terug te vinden is). De ID-nummer om de conferentie telefonisch te volgen is de volgende: 273 707 348#

Aankondiging van de finale jaarresultaten – 31 maart 2026

Over CMB.TECH

CMB.TECH is één van de grootste genoteerde, 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".

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 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 bewerkstellen of volbrengen of voldoen aan de verwachte timing.

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

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)

	31 december 2025	31 december 2024
ACTIVA		
Vaste activa		
Schepen	6.323.773	2.617.484
Schepen in aanbouw	738.298	628.405
Gebruiksrecht op activa	4.847	1.910
Overige materiële vaste activa	23.981	21.628
Vooruitbetalingen	1.075	1.657
Immateriële vaste activa	12.710	16.187
Goodwill	177.022	—
Vorderingen en overige financiële activa	98.618	75.076
Investerings	111.346	61.806
Uitgestelde belastingvorderingen	2.850	10.074
Totaal vaste activa	7.494.520	3.434.227
Vlottende activa		
Voorraad bunkers	77.175	26.500
Handels- en overige vorderingen	319.341	235.883
Actuele belastingvorderingen	4.912	3984
Geldmiddelen en kasequivalenten	146.529	38.869
	547.957	305.236
Activa aangehouden voor verkoop	363.097	165.583
Totaal vlottende activa	911.054	470.819
TOTAAL ACTIVA	8.405.574	3.905.046
EIGEN VERMOGEN EN SCHULDEN		
Eigen vermogen		
Kapitaal	343.440	239.148
Uitgiftepremies	1.817.557	460.486
Omrekeningsverschillen	9.502	(2.045)
Afdekkingsreserve	90	2.145
Eigen aandelen	(284.508)	(284.508)
Overgedragen resultaten	738.241	777.098
Eigen vermogen toerekenbaar aan de eigenaars van de Vennootschap	2.624.322	1.192.324
Langlopende schulden		
Bankleningen	2.839.590	1.450.869
Overige uitgiftes	—	198.887
Overige leningen	1.876.795	667.361
Lease schulden	3.368	1.451
Overige schulden	20	—
Personeelsbeloningen	1.180	1.060
Uitgestelde belastingverplichtingen	485	438
Totaal langlopende schulden	4.721.438	2.320.066

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

Kortlopende schulden

Handels- en overige schulden	208.857	79.591
Actuele belastingverplichtingen	8.288	9.104
Bankleningen	351.170	201.937
Overige uitgiftes	203.287	3.733
Overige leningen	286.531	95.724
Lease schulden	1.681	2.293
Provisies	—	274

Totaal kortlopende schulden**1.059.814****392.656****TOTAAL PASSIVA****8.405.574****3.905.046**

CMB.TECH ► Contact

**Head of Marketing &
Communications**
Katrien HenninTel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech**Head of Investor
Relations**
Joris DamanTel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech

Gereguleerde informatie

Verkorte geconsolideerde tussentijdse resultatenrekening (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD behalve resultaat per aandeel)

	2025	2024
	jan. 1 - dec. 31, 2025	jan. 1 - dec. 31, 2024
Inkomsten uit scheepvaartactiviteiten		
Omzet	1.666.223	940.246
Meerwaarden op de verkoop van schepen/overige materiële vaste activa	192.568	635.019
Andere bedrijfsopbrengsten	29.613	50.660
Totale inkomsten uit scheepvaartactiviteiten	1.888.404	1.625.925
Operationele kosten		
Grondstoffen en verbruiksmaterialen	(10.265)	(3.735)
Reiskosten en commissies	(362.155)	(174.310)
Operationele kosten schepen	(420.409)	(199.646)
Kosten vrachthuurl	(3.124)	(138)
Minderwaarden op de verkoop van schepen/overige materiële vaste activa	(4)	(2)
Afschrijvingen materiële vaste activa	(384.684)	(163.148)
Afschrijvingen immateriële vaste activa	(3.284)	(2.881)
Bijzondere waardevermindervingsverliezen	(5.354)	(1.847)
Algemene en administratieve kosten	(143.284)	(77.766)
Totaal operationele uitgaven	(1.332.563)	(623.473)
Bedrijfsresultaat	555.841	1.002.452
Financieringsopbrengsten	28.729	38.689
Financieringskosten	(433.359)	(169.339)
Netto financieringskosten	(404.630)	(130.650)
Aandeel in resultaat van investeringen opgenomen volgens vermogensmutatiemethode (na winstbelastingen)	(882)	920
Winst (verlies) vóór belastingen	150.329	872.722
Winstbelastingen	(10.185)	(1.893)
Winst (verlies) van de periode	140.144	870.829
Toerekenbaar aan:		
Eigenaars van de Vennootschap	161.698	870.829
Minderheidsbelangen	(21.554)	—
Winst/(verlies) per aandeel (gewoon)	0,70	4,44
Winst/(verlies) per aandeel (verwaterd)	0,70	4,44
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon)	229.443.392	196.041.579
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (verwaterd)	229.443.392	196.041.579

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 - dec. 31, 2025	jan. 1 - dec. 31, 2024
Winst (verlies) van de periode	140.144	870.829
<i>Overige gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, na belastingen</i>		
<i>Posten die nooit worden overgeboekt naar de winst- en verliesrekening:</i>		
Herwaarderings van verplichtingen (activa) uit hoofde van toegezegde pensioenrechten	88	200
<i>Posten die zijn of kunnen worden overgeboekt naar de winst- en verliesrekening</i>		
Omrekeningsverschillen op buitenlandse activiteiten	11.547	(2.280)
Kasstroomafdekkingen - effectief deel van veranderingen in reële waarde	(2.055)	1.005
Overige gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, na belastingen	9.580	(1.075)
Totaal van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten van de periode	149.724	869.754
<i>Toerekenbaar aan:</i>		
Eigenaars van de Vennootschap	171.278	869.754
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

Regulated information

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

(in duizenden USD)

	Kapitaal	Uitgifte- premies	Omrekenin gs- 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
Totaal van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten van de periode	—	—	(2.280)	1.005	—	871.029	869.754	—	869.754
Totaal transacties met eigenaars van de Vennootschap	—	(1.006.043)	—	—	(126.913)	(901.847)	(2.034.803)	—	(2.034.803)
Per 31 december 2024	239.148	460.486	(2.045)	2.145	(284.508)	777.098	1.192.324	—	1.192.324

	Kapitaal	Uitgifte- premies	Omrekenin gs- 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

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

Totaal van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten van de periode	–	–	11.547	(2.055)	–	161.786	171.278	(21.554)	149.724
Totaal transacties met eigenaars van de Vennootschap	104.292	1.357.071	–	–	–	(200.643)	1.260.720	21.554	1.282.274
Per 31 december 2025	343.440	1.817.557	9.502	90	(284.508)	738.241	2.624.322	–	2.624.322

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 - dec. 31, 2025	2024 jan. 1 - dec. 31, 2024
Nettokasstroom uit (gebruikt in) bedrijfsactiviteiten	438.313	459.064
Nettokasstroom uit (gebruikt in) investeringsactiviteiten	(1.621.677)	(680.230)
Nettokasstroom uit (gebruikt in) financieringsactiviteiten	1.291.667	(172.971)
Nettowijziging in geldmiddelen en kasequivalenten	108.304	(394.137)
Geldmiddelen en kasequivalenten bij het begin van het jaar	38.869	429.370
Valutakoers- en omrekeningsverschillen op geldmiddelen	(644)	3.636
Geldmiddelen en kasequivalenten per einde van de periode	146.529	38.869

CMB.TECH ► Contact**Head of Marketing &
Communications**
Katrien HenninTel: +32 499393470
katrien.hennin@cmb.tech**Head of Investor
Relations**
Joris DamanTel: +32 498617111
joris.daman@cmb.tech