
EURONAV MAAKT RESULTATEN TWEEDE KWARTAAL BEKEND TRANSFORMATIE IN VOLLE VAART

ANTWERPEN, België, 8 augustus 2024 – Euronav NV (**NYSE: CMBT & Euronext: CMBT**) ("Euronav" of de "vennootschap", "de groep") heeft haar niet-geauditeerde financiële cijfers gerapporteerd voor het tweede kwartaal eindigend op 30 juni 2024.

HOOGTEPUNTEN

- 184,4 miljoen USD winst in Q2 2024. Totale winst van 679,6 miljoen USD in de eerste helft van 2024.
- Betaling van 4,57 USD/aandeel dividend in Q2 2024
- Aankondiging van een tussentijds dividend van 1,15 USD/aandeel op 2 juli, betaald in juli 2024
- Oplevering van 7 nieuwbouwschepen
- Nieuwe bestellingen van 1 x CSOV en 2 x CTV's
- Samenwerkingsovereenkomst met Damen voor 4 nieuwbouw sleepboten die aangedreven zullen worden door waterstof
- Nieuwe lange termijncharters ondertekend die ongeveer 161 miljoen USD zullen toevoegen aan de contract backlog van het bedrijf
- Verkoop van CMA CGM Baikal en Alsace
- Succesvolle afronding van de verkoop van Euronav Ship Management Hellas (ESMH) aan Anglo-Eastern
- Naamswijziging van Euronav naar CMB.TECH goedgekeurd op 2 juli 2024, en effectief vanaf 1 oktober
- Wijziging ticker symbool van EURN naar CMBT, van kracht sinds 15 juli 2024
- Succesvolle afronding van verkoop 3 x VLCC's

Tijdens het tweede kwartaal van 2024 behaalde de Vennootschap een nettowinst van 184,4 miljoen USD of 0,95 USD per aandeel (tweede kwartaal 2023: een nettowinst van 161,8 miljoen USD of 0,80 USD per aandeel). De EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 261,2 miljoen USD (tweede kwartaal 2023: 247,6 miljoen USD).

Alexander Saverys (CEO): "Euronav's transformatie naar CMB.TECH is in volle vaart: we hebben de verkoop van oudere tankers afgerond, we hebben bijkomende time charters aan onze portefeuille toegevoegd, we hebben 7 future-proof nieuwbouwschepen in ontvangst genomen, en contracten getekend voor 3 offshore-windschepen en 4 sleepboten die onze

vloot van schepen op waterstof zullen versterken. In deze drukke tijden konden we een sterk resultaat neerzetten in het tweede kwartaal, waardoor de nettowinst in de eerste helft van het jaar 679,6 miljoen USD bedraagt. Het is volle kracht vooruit bij CMB.TECH: decarbonise today, navigate tomorrow!”

Key figures

De voornaamste sleutelcijfers (niet-geauditeerd) zijn als volgt:				
(in duizenden USD)	Tweede kwartaal 2024	Tweede kwartaal 2023	YTD 2024	YTD 2023
Omzet	252.000	348.161	492.377	688.116
Andere bedrijfsopbrengsten	30.649	10.074	38.245	14.768
Grondstoffen en verbruiksmaterialen	(435)	—	(1.678)	—
Reiskosten en commissies	(48.986)	(36.730)	(85.903)	(71.545)
Operationele kosten schepen	(50.541)	(61.941)	(100.013)	(118.017)
Kosten vrachthuur	1	(753)	(17)	(1.531)
Algemene en administratieve kosten	(18.581)	(10.225)	(36.287)	(26.749)
Netto meer- (minder)waarden op de verkoop van materiële vaste activa	94.985	—	502.547	22.064
Afschrijvingen	(41.639)	(55.623)	(81.877)	(111.907)
Financieel resultaat	(30.539)	(29.682)	(45.980)	(60.144)
Aandeel in resultaat van investeringen opgenomen volgens vermogensmutatiemethode	2.029	(3)	2.570	(9)
Resultaat vóór belasting	188.943	163.278	683.984	335.046
Belastingen	(4.572)	(1.458)	(4.364)	1.820
Resultaat van de periode	184.371	161.820	679.620	336.866
Toerekenbaar aan: Eigenaars van de Vennootschap	184.371	161.820	679.620	336.866

Gegevens per aandeel:				
(in USD per aandeel)	Tweede kwartaal 2024	Tweede kwartaal 2023	YTD 2024	YTD 2023
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon) *	194.250.949	201.872.049	197.886.375	201.828.035
Resultaat na belastingen	0,95	0,80	3,43	1,67

* Het aantal uitgegeven aandelen op 30 juni 2024 is 220.024.713. Het aantal aandelen exclusief de eigen aandelen die Euronav bezit, bedraagt op dezelfde dag 194.216.835.

EBITDA reconciliatie (niet-geauditeerd):				
<i>(in duizenden USD)</i>	Tweede kwartaal 2024	Tweede kwartaal 2023	YTD 2024	YTD 2023
Resultaat van de periode	184.371	161.820	679.620	336.866
+ Netto rentelasten	30.626	28.705	45.886	59.180
+ Afschrijvingen van materiële en immateriële vaste activa	41.639	55.623	81.877	111.907
+ Winstbelastingen	4.572	1.458	4.364	(1.820)
EBITDA (niet-geauditeerd)	261.208	247.606	811.747	506.133

EBITDA per aandeel:				
<i>(in USD per aandeel)</i>	Tweede kwartaal 2024	Tweede kwartaal 2023	YTD 2024	YTD 2023
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon)	194.250.949	201.872.049	197.886.375	201.828.035
EBITDA	1,34	1,23	4,10	2,51

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

TCE

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

<i>In USD per daG</i>	Q2 2024	Q2 2023	Eerste semester 2024	Eerste semester 2023
TANKERS				
VLCC				
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt (in TI Pool)*	50.500	55.000	45.600	53.100
Gemiddeld charter tarief onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten**	47.000	50.750	46.700	49.500
SUEZMAX				
Gemiddelde tijdbevrachtingstarieven op de spotmarkt***	49.500	68.000	54.600	69.700

Gemiddeld charter tarief onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten	30.750	30.500	30.700	31.000
FSO				
Gemiddeld charter tarief onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten	88.045		87.562	
DROGE BULK CARRIERS				
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt	36.731		31.504	
CONTAINERSCHEPEN				
Gemiddeld charter tarief	29.378		29.378	
CHEMICALIENTANKERS				
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt	27.307		26.426	
Gemiddeld charter tarief	19.306		19.306	
OFF-SHORE WIND (CTV)				
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt	2.759		2.824	

*Schepen in de TI Pool die in eigendom zijn van Euronav (Technische offhire dagen niet inbegrepen)

**Inclusief winstdeelname indien van toepassing

***Inclusief winstdeelname indien van toepassing (Technische offhire dagen niet inbegrepen)

VLOOTONTWIKKELINGEN EURONAV & CMB.TECH

Bestellingen nieuwbouwschepen

De groep heeft een extra Commissioning Service Operations Vessel (CSOV) besteld. Dit is het zesde schip in de serie van de future-proof Elevation Series CSOV die samen met Damen is ontwikkeld. Het schip van 87 x 20 meter zal plaats bieden aan 120 mensen. De oplevering van de eerste CSOV is gepland voor volgend jaar.

Op 23 mei 2024 ondertekenden CMB.TECH en Damen een samenwerkingsovereenkomst voor vier ASD-sleepboten op waterstof. Deze schepen, gebouwd door Damen, maken gebruik van de innovatieve dual fuel waterstoftechnologie van CMB.TECH, die de uitstoot aanzienlijk zal verminderen. Eerder die dag presenteerde classificatiebureau Lloyd's Register aan CMB.TECH en Damen een principiële goedkeuring (AiP) voor de waterstoftoepassing die in de sleepboten zal worden geïnstalleerd.

FRS Windcat Polska heeft samen met de scheepswerf ALU International uit Gdansk, twee nieuwbouw CTV's besteld. Deze CTV's zijn geschikt om op waterstof te varen en zullen worden

ingezet in de Poolse offshore windsector. Het contract omvat de optie om in een later stadium extra schepen te bestellen. De CTV's zullen gebouwd worden volgens Windcat's nieuwste MK5 ontwerp. De schepen zullen in 2025 worden opgeleverd.

Verkopen

De groep is een overeenkomst aangegaan met een dochteronderneming van Total Energies voor de verkoop van de VLCC Alsace (2012 – 299,999 DWT) voor een FPSO conversieproject. Het schip wordt naar verwachting in Q1 2025 geleverd aan haar nieuwe eigenaar, en een meerwaarde van ongeveer 27,5 miljoen USD zal geboekt worden in Q1 2025.

De N-klasse schepen die eerder dit jaar werden verkocht zijn succesvol opgeleverd aan hun nieuwe eigenaars: de VLCC Nectar (2008 - 307.284 dwt), VLCC Newton (2009 - 307.208 dwt) en VLCC Noble (2008 - 307.284 dwt). Deze transactie heeft een meerwaarde van ongeveer 78,9 miljoen USD gegenereerd tijdens Q2 2024.

Op 13 mei 2024, nam de groep de CMA CGM Baikal in ontvangst. Dit schip werd doorverkocht bij haar oplevering en er werd een meerwaarde van 15,6 miljoen USD geboekt in Q2 2024.

Lange termijn charters

De groep heeft drie lange termijn charters afgesloten aan goed renderende tarieven.

De groep heeft een lange termijn charter afgesloten voor een van haar nieuwbouw Suezmaxen (2024 - 156,000 DWT). Het schip is voor 5 jaar gecharterd vanaf de oplevering, verwacht in Q3 2024, aan een sterke tegenpartij.

De groep heeft een tweejarige charter afgesloten voor Fraternity (2009 – 157,714 DWT) aan een sterke tegenpartij.

De groep heeft een lange termijn charter afgesloten voor een van haar nieuwbouw chemicaliëntankers (January 2026 – 26,000 DWT). Het schip is voor 5 jaar gecharterd vanaf de oplevering van de werf aan Ultratank. Bijkomend zal Ultratank een zusterschip dat tijdens het vierde kwartaal van 2025 geleverd wordt commercieel beheren.

Bovengenoemde tijdcharters zullen ongeveer 161 miljoen USD toevoegen aan de contract backlog van de groep, die vandaag 2,06 miljard bedraagt.

Oplevering nieuwbouwschepen

Op 12 april 2024, nam de groep de Bochem Cassablanca (2024 - 25.000 dwt) in ontvangst.

Op 24 mei 2024, nam CMB.TECH Windcat 57 in ontvangst, de eerste CTV van de nieuwe door waterstof aangedreven MK5-serie. Het schip wordt ingezet in Schotland.

Op 24 juni 2024, nam de groep de Newcastlemax Mineral Deutschland (2024 - 210.000 dwt) in ontvangst.

Op 28 juni 2024 nam CMB.TECH de Bochem Shanghai (2024 - 25.000 dwt) in ontvangst.

Op 5 augustus 2024, nam de groep de CMA CGM Etosha (2024 – 6,000 TEU) in ontvangst.

Op 6 augustus 2024, nam CMB.TECH de Newcastlemax Mineral Italia (2024 – 210,000 dwt) in ontvangst.

Op 8 augustus 2024, nam de groep de Bochem New Orleans (2024 – 25,000 dwt) in ontvangst.

Aan het einde van het tweede kwartaal van 2024 bedroegen de uitstaande kapitaaluitgaven voor de 50 schepen in aanbouw 2.693,8 miljoen USD, waarvan: USD 636,5 miljoen USD in 2024, 874,9 miljoen USD in 2025, 1.015 miljoen USD in 2026 en 167,4 miljoen USD in 2027.

De groep verwacht dat de uitstaande kapitaaluitgaven zullen worden gefinancierd door een mix van toegezegde bank- en leasefinanciering en liquide middelen van het bedrijf (toegezegde verkoop van schepen en overtollige kasstroom uit langetermijncharters).

TANKERMARKT & VOORUITZICHTEN

Het tweede kwartaal toonde sterke marktomstandigheden in de belangrijkste scheepvaartsegmenten. Vooruitblikkend begon het derde kwartaal sterk voor de Suezmax tanker-, droge bulk-, container-, chemie- en offshore windmarkten - terwijl de VLCC tankermarkten verzwakten in lijn met historische seizoenspatronen over 10 jaar.

Dynamiek van vraag- en tonmijl

De groei van het onderliggende volume en de aanzienlijke verstoringen van de handelspatronen, met name door de omleiding rond de Rode Zee, zijn opnieuw gunstig geweest voor de vrachttarieven. Na een toename van de overzeese handel met 2,4% vorig jaar, wordt verwacht dat de volumegroei in 2024 boven de trend zal liggen, met een verwachte handelsomvang van 12,6 miljard ton in 2024 (+2,3%) (Clarksons). China was een belangrijke drijvende kracht, met een wereldwijd exportaandeel van 14,5% in het afgelopen jaar, wat opnieuw hoger is dan het tijdperk vóór de COVID-crisis en de handelsspanningen (Morgan Stanley). De Chinese havenvoorraden van sommige bulkgrondstoffen zoals ijzererts en steenkool zijn echter gestegen omdat kopers hebben geprofiteerd van de lagere prijzen en de Chinese olie-import de afgelopen zes maanden onder de trend over 12 maanden bleef. Desalniettemin zal de wereldwijde overzeese handel in tonmijlen tegen het einde van het jaar nog steeds met +5,1% toenemen. Hoewel een deel van deze groei afkomstig is van de Atlantische export over lange afstanden, wordt het grootste deel van de stijging toegeschreven aan geopolitieke verstoringen, waarbij de omleiding rond de Rode Zee alleen al naar schatting ongeveer +3,0% zal bijdragen aan de groei van de tonmijlhandel (Clarksons).

Vooruitkijkend naar de tweede helft van 2024 zou een verandering in het Amerikaanse presidentschap de wereldwijde geopolitiek kunnen beïnvloeden, die dan weer een belangrijke impact kan hebben op de scheepvaartsector. De scheepvaart beleeft momenteel een van de beste markten in decennia en de verwachting is dat deze cyclus de komende jaren zal

aanhouden. Toch is voorzichtigheid geboden omdat elke versoepeling van de sancties die de handelspatronen van voor de oorlog herstelt - vooral voor de Russische oliehandel en de doorvaart via de Rode zee - een neerwaarts risico inhoudt voor de vraag naar tonmijnen. Bovendien zouden een agressievere houding tegen China en de mogelijke verhoging van de handelstarieven een negatief effect hebben op de wereldhandel en dus ook op de scheepvaart.

Dynamiek aan de aanbodzijde

Tankers (VLCC) en droge bulk (Capesize/Newcastlemax) zijn het meest aantrekkelijk vanuit het perspectief van het aanbod - na verschillende jaren met beperkte investeringen.

Volgens Clarksons bedraagt het percentage VLCC-tankers van meer dan 20 jaar 17,1%, terwijl het huidige orderboek slechts 6,8% bedraagt. Voor de Capesize-vloot bedraagt het percentage vloot ouder dan 20 jaar 9,5%, terwijl het huidige orderboek slechts 6,6% bedraagt. Dit betekent voor beide scheepstypes dat de nieuwbouwvloot die de komende jaren in het water komt, de verouderde vloot niet dekt. De leeftijd van 20 jaar blijft relevant, zelfs bij stijgende gemiddelde leeftijden, aangezien uit fixtures op de tankermarkt blijkt dat weinig bevrachters schepen van meer dan 20 jaar oud willen charteren (2023: VLCC 11/1085 fixtures, Suezmax 14/1483 fixtures), (Arctic).

Euronav – Tankermarkten

De tankermarkt, gesteund door de lage vlootgroei en de herverdeling van de Russische oliestromen, heeft opnieuw robuust gepresteerd, met gewogen VLCC- en Suezmax-sectorinkomsten voor Q2 2024 van gemiddeld \$47.253 per dag (+38% ten opzichte van de trend op 10 jaar). De markten voor Suezmax (+59% ten opzichte van de trend op 10 jaar) waren bijzonder sterk, terwijl de VLCC-inkomsten een bescheidenere stijging van 18% vertoonden ten opzichte van de trend op 10 jaar, te midden van de impact van de OPEC+ bevoorradingsbeperkingen.

Prognoses voor 2024 wijzen op een groei van de vraag met respectievelijk 1,0, 1,1 en 2,3 miljoen vaten per dag (mbd), volgens het IEA, de EIA en de OPEC. Ondanks deze positieve prognoses bleef de Chinese olie-import de afgelopen zes maanden onder de trend over 12 maanden. Er wordt echter nog steeds verwacht dat de vraag naar olie in de tweede helft van het jaar ondersteunend zal zijn, een geschatte jaar-op-jaargroei van de vraag over het hele jaar van 0,3, 0,5 en 0,7 mbd volgens de EIA, IEA en OPEC. Nu het Chinese leiderschap streeft naar een BBP-groei van meer dan 5,0%, wordt verwacht dat dit de olie-import zal ondersteunen (Morgan Stanley). Gezien het feit dat het volume ruwe olie geproduceerd door raffinaderijen de dieptepunten uit het COVID-tijdperk in april bereikte, ligt er nog een aanzienlijk opwaarts potentieel in het verschiet.

OPEC is van plan om opnieuw vrijwillige productieverlagingen van 2,2 mbd in te voeren over een periode van 12 maanden vanaf 1 oktober 2024. Daarnaast hebben de VAE toestemming gekregen om hun productie binnen dezelfde periode met 0,3 mbd te verhogen, wat een totaal oplevert van 2,5 mbd (OPEC). Saoedi-Arabië mikt echter op een olieprijsbereik van USD 80-100 per vat en benadrukt daarmee een sterke bodemprijs. Daarom is een eventuele teruggaai van de productieverlagingen afhankelijk van olieprijsen die ruim boven de 80 dollar per vat blijven.

Dit resulteert in een verwachte volumegroei van 0,8% in 2024 en 5,9% in 2025, met een verwachte tonmijlgroei van 3,9% en 6,7% voor dezelfde jaren. Uitgaande van een sloopleeftijd van 25 jaar, zal de netto vlootgroei dit jaar naar verwachting 0,2% bedragen, -0,7% in 2025 en +0,9% in 2026. Zelfs zonder een volumeverandering in 2025 wordt nog steeds een volumegroei van 2,4% verwacht, terwijl de tonmijlgroei wordt geschat op 2,8%, wat aanzienlijk hoger is dan de netto vlootgroei, waardoor de toekomstige tarieven worden ondersteund (Arctic).

Vooruitkijkend naar het derde kwartaal van 2024 zijn er gemengde vooruitzichten voor de wereldwijde vraag naar olie. Enerzijds is er de zwakkere vraag naar olie in China omdat het land worstelt met zwakke consumentenbestedingen en hoge werkloosheidscijfers. Deze problemen kunnen het totale energieverbruik in China, een cruciale factor in de wereldwijde vraag naar olie, verder doen dalen. Anderzijds is het Amerikaanse zomerseizoen aangebroken met verhoogde vraag naar diesel en benzine, wat de olieprijs kan ondersteunen. Geopolitieke spanningen (Oekraïne/Rusland en de Rode Zee) voegen een laag van onzekerheid toe die de stabiliteit en de richting van de Suezmax- en VLCC-tarieven in de komende maanden kunnen beïnvloeden.

Q3 2024 spot tarieven tot nu: tot dusver 61% vastgelegd aan 34.093 USD per dag voor VLCC's en 49% vastgelegd aan 41.041 USD voor Suezmaxen.

Bocimar – Drogebulkmarkten

De drogebulksector werd aangevoerd door de Capesize-vloot (Clarksons langetermijninkomsten bedroegen gemiddeld 26.973 dollar per dag voor het tweede kwartaal van 2024, een stijging van 181% op jaarbasis en 80% boven de trend over 10 jaar), waar de sterke export van ijzererts en bauxiet op langeafstandsroutes van de Atlantische Oceaan naar Azië bijzonder ondersteunend was.

De ijzerertsvoorraden in China groeien met 19,0% j-o-j, en hoewel ijzererts (62% Fe benchmark) iets is teruggeslagen naar het ~\$105/ton niveau, is dit nog steeds een sterke prijs. Dit is deels als gevolg van seizoensfactoren in mei/juni (sterke overzeese aanvoer, piek in de Chinese bouw). Deze prijsniveaus blijven ruim boven de marginale kosten, die Goldman Sachs schat op \$90-95/t op een voor kwaliteit gecorrigeerde all-in basis. Juli tot september is typisch een seizoensgebonden sterke periode voor ijzerertsprijzen en de Chinese staalproductie is onlangs gestegen (+13% in mei). Hoewel de vertraging in de vastgoedsector in China negatief is voor de ijzerertshandel, wordt dit gecompenseerd door de toegenomen vraag naar staal voor infrastructuurprojecten (ontwikkeling in en rond steden, waterkrachtprojecten enz.), de groene transitie, de sterke groei in de productie van elektrische voertuigen en de aanhoudende groei van de export van staalproducten. Strengere handelstarieven zouden de vraag naar staal kunnen aantasten, maar de sterke vraag vanuit de opkomende markten (India, Zuidoost-Azië en het Midden-Oosten) zou de wereldwijde vraag naar ijzererts op een positief pad moeten houden (Goldman Sachs).

De aanhoudende sterke groei in de bauxiehandel van Guinee naar China doet de vraag naar Capesize/Newcastlemaxen toenemen. Deze volumes vertegenwoordigen slechts 7,5% van de

Capesize-handel, maar de handel groeide sterk met 8,0% in 2023. De bauxiethandel zal naar verwachting groeien met respectievelijk 9,0%, 6,0% en 5,0% in 2024, 2025 en 2026 (Kepler Cheuvreux). Op korte termijn zal de bauxietexport vanuit West-Afrika snel afnemen door seizoensfactoren, aangezien het regenseizoen de logistiek in het binnenland beïnvloedt, maar de trends op langere termijn zijn positief: de wereldwijde productie van aluminiumoxide stimuleert de vraag naar bauxiet, die tussen 2025 en 2026 naar verwachting met gemiddeld 2,0% per jaar zal stijgen door de productie van zonnepanelen, autoplaten en andere auto-onderdelen voor EV's (Morgan Stanley).

Q3 2024 spot tarief tot dusver: 55% vastgelegd aan 31.490 USD per dag.

Delphis – Containermarkten

De containervrachttarieven zijn de laatste tijd sterk gestegen en hebben hun hoogste niveau bereikt buiten de Covid-19-periode. Deze stijging is het gevolg van verschillende factoren, waaronder de verstoringen in de Rode zee en de gevolgen daarvan (volgens Clarksons worden momenteel naar schatting 690 schepen omgeleid rond Kaap de Goede Hoop, wat leidt tot een toename van de vraag naar schepen met ongeveer 12%). Daarnaast zijn de volumes aan het begin van het hoogseizoen gestegen in een toch al krappe markt, zijn de onderliggende volumes in 2024 hoger dan verwacht (vooral vanuit Azië naar opkomende economieën), terwijl de macro-economische druk afneemt, en is de congestie in de havens toegenomen. Vracht op sommige routes staat nu dicht bij Covid-19-records (de SCFI-index eindigde in juni op 3.714 punten, tegenover ~1.100 medio december 2023).

De toegenomen vraag naar TEU-mijl en de congestie in de havens absorbeerden een vlootgroei van 5,5% over het hele jaar en duwden de bezettingsgraad omhoog van 84% naar 95% (Kepler Cheuvreux). De hoge vlootgroei zal in het tweede halfjaar aanhouden (de verhouding tussen orderboek en vloot bedroeg in juli 2024 19,2%). Mocht de situatie in de Rode Zee zich stabiliseren en mochten containerschepen opnieuw massaal door het Suezkanaal kunnen varen, dan zou dit een toevoeging van 10 % van de capaciteit betekenen in de tweede helft van het jaar. Tegelijkertijd is het onwaarschijnlijk dat de groei van de vraag, die historisch gezien 1,2x het wereldwijde BBP bedraagt, het huidige niveau zal aanhouden (8,0% januari-april, prognose voor 2024 is 5,8%) (Clarksons).

Het voorspellen van de toekomst van de containermarkten op de korte termijn is erg moeilijk. Duidelijke negatieve tendensen zijn het grote orderboek en de mogelijke afwikkeling van de omleiding van de Rode Zee, maar er kunnen op korte termijn ook positieve ontwikkelingen zijn, zoals het vooruitladen van vracht naar de VS om te anticiperen op nieuwe tarieven op Chinese import door de nieuwe president van de VS (ongeacht Trump of Harris).

CMB.TECH's 6.000 en 1.400 TEU containerschepen worden allemaal geëxploiteerd onder 10- tot 15-jarige charter contracten.

Bochem - Chemicaliënmarkten

De Clarksons TC-tarievenindex voor chemicaliëntankers steeg tot 43,0% boven de trend, ondersteund door 'swing'-tonnage die blijft verhandelen in de markt voor schone

petroleumproducten (CPP) en door verstoringen in het Suez- en Panamakanaal die de tarieven ondersteunden.

De overzeese handel in chemische producten zal naar verwachting groeien met 386 miljoen ton (3,0%) in 2024 en 398 miljoen ton (3,1%) in 2025, na een geschatte groei van 1,3% in 2023 (Clarksons). De groei werd vorig jaar ondersteund door een aanhoudende groei van de volumes biobrandstoffen en door een opleving van de handel in groene olie na een daling van de Oekraïense export in 2022 als gevolg van het Russische conflict. Er zijn aanwijzingen dat de handel in 2024 een sterke start heeft gemaakt, terwijl de groei van de chemische productiecapaciteit in China het hele jaar door steun kan bieden.

De aanbodzijde blijft gunstig, met een verwachte groei van de vlootcapaciteit voor chemicaliëntankers (> 10k dwt) met 2,3% dit jaar, vergeleken met een verwachte tonmijlsgroei van 4,0%. Het orderboek voor chemicaliëntankers van roestvrij staal bedraagt nu 12,4% van de vloot, terwijl de schepen die 28 jaar of ouder worden in de periode 2024-2028 9,7% bedragen. Ondertussen stond het 1-jaars TC-tarief voor een 19.999 dwt roestvrijstalen schip begin juni op \$22.500, een stijging van 18% in vergelijking met juni 2023, en een stuk hoger dan het langetermijngemiddelde van \$13.500/dag. De vooruitzichten op de markt voor chemicaliëntankers op korte en middellange termijn blijven bemoedigend.

Q3 2024 spot (pool) forecast: 25.000 USD per dag.

De 25,000 DWT chemicaliëntankers van de groep worden geëxploiteerd onder 10-jarige tijdscharters (4 schepen), onder een 7-jarig time charter contract (1 schip) en in spot pools (3 schepen). De bitumen tankers zullen geëxploiteerd worden onder een 10-jarig time charter contract vanaf hun oplevering in 2026.

Windcat - Offshore windmarkten

De meeste belangrijke scheepssegmenten blijven volledig bezet door de sterke vraag van zowel de offshore wind- als de olie- en gasindustrie. De dagtarieven voor alle offshore-segmenten bereikten recordhoogten in de zomer van 2023 en voor de eerste helft van 2024 was er een vergelijkbare trend.

Voor CTV's is het werk in de offshore windmolenbouw gestegen met 16,0% j-o-j en er lijkt een langer seizoen te zijn aangezien de meeste Crew Transfer Vessels (CTV's) in maart/april in de vaart zijn genomen voor de zomercampagnes, waardoor er slechts een beperkt aantal beschikbaar is op de spotmarkt. De vraag eind maart 2024 bereikte nieuwe hoogten - de hoogste ooit gemeten voor de maand met ~5.900 scheepsdagen geleverd in heel Europa (TGS Data & Intelligence). De beschikbaarheid van 24 Pax CTV's zal de hele zomer krap blijven, omdat slecht weer aan het begin van het seizoen voor vertragingen zorgde bij verschillende projecten. Bijgevolg worden charters met weken of maanden verlegd, waardoor de meeste schepen niet beschikbaar zijn voor nieuwe spotcharters tot ten minste oktober 2024. De chartertarieven blijven hoog, vooral voor grotere schepen (24m LOA en meer). Volgens TGS Data & Intelligence bleef Windcat de grootste operator met 48 van haar 52 schepen actief tijdens het kwartaal (Windcat 57 werd pas in juni opgeleverd).

Vooruitkijkend blijft de Europese offshore windmarkt aanzienlijke kansen bieden voor eigenaars van CTV's. De vraag wordt gedreven door zowel gevestigde markten als opkomende markten zoals Frankrijk, Polen en Noorwegen, wat resulteert in een samengesteld jaarlijks groeipercentage (CAGR) van 5,4% voor de vraag naar CTV's. Deze vraag zal naar verwachting rond 2035 een piek bereiken, waarbij naar schatting 540 schepen nodig zullen zijn (TGS Data & Intelligence).

Tarieven voor CSOV's (Commissioning Service Operation Vessels) blijven hoog na een drukke winter en lente; de meeste contracten worden om en bij de \$48.750 afgesloten (Clarksons). Over het algemeen wordt verwacht dat de tarieven voor Tier 1 CSOV tonnage sterk zullen blijven in de komende jaren; er wordt wel verwacht dat er eerder een stabilisatie aan de huidige niveaus zal komen en geen stijging aan hetzelfde tempo van de afgelopen twee jaar.

Q3 2024 CTV tarieven tot dusver: 3.035 USD per dag.

DISTRIBUTIE NAAR AANDEELHOUDERS

Op 31 mei heeft de groep 4,57 USD/aandeel uitgekeerd. De groep stelde ook 1,15 USD/aandeel voor in Q2 2024. Deze uitkering werd betaald op 18 juli 2024.

Verder heeft de groep nog 676.697 aandelen bijgekocht in Q2 2024, wat het totaal aan ingekochte aandelen tijdens de eerste helft van 2024 op 8.017.162 aandelen brengt.

CMB.TECH behoudt haar volledig discretionaire dividendbeleid terwijl het haar transformatiestrategie naar diversificatie en decarbonisatie uitvoert.

BEDRIJFSUPDATE

Euronav & Anglo-Eastern bundelen de krachten

Op 18 juni rondde de groep de verkoop van Euronav Ship Management Hellas (ESMH) aan Anglo-Eastern succesvol af. Deze transactie leverde een meerwaarde op van ongeveer 20 miljoen USD.

NAAMSWIJZIGING EN WIJZIGING TICKER SYMBOOL

Op 2 juli 2024 hield Euronav een Bijzondere Algemene Vergadering en Buitengewone Algemene Vergadering om de naamswijziging van Euronav naar CMB.TECH goed te keuren. Die Buitengewone Algemene Vergadering keurde dit besluit goed en de naamswijziging zal effectief zijn vanaf 1 oktober 2024. Alle andere resoluties werden ook goedgekeurd bij de Bijzondere Algemene Vergadering & de Buitengewone Algemene Vergadering.

Op 15 juli 2024, wijzigde de groep haar ticker officieel van EURN naar CMBT op Euronext Brussel en NYSE.

Verder lanceerde het bedrijf ook een nieuwe website, <https://cmb.tech>.

CONFERENCE CALL

De conference call zal bestaan uit een webcast met een begeleidende presentatie. Details over deze conference call kan men hieronder raadplegen en op de website op de 'Investeerdere' pagina: <https://cmb.tech/nl/investeerdere/financieele-informatie/investor-calls-presentaties>.

De presentatie voor de earnings call zal beschikbaar zijn op de website op de presentatie pagina: <https://cmb.tech/nl/investeerdere/financieele-informatie/investor-calls-presentaties>

Webcast Information	
Type Evenement:	Video webcast met presentatie
Datum Evenement:	8 augustus 2024
Tijdstip Evenement:	8 a.m. EST / 2 p.m. CET
Titel Evenement:	"Q2 2024 Earnings Conference Call"
URL Evenement:	https://events.teams.microsoft.com/event/86cbff4d-52fe-4bfa-885d-118faea119be@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: 985 819 979#

De opname & het transcript zullen opgeladen worden op de website in de [investeerdere sectie](#).

*
* *

Contact:

Head of Marketing & Communications – Katrien Hennin

Tel: +32 499393470

Email: Katrien.hennin@cmb.tech

Publicatie half jaarrapport: Vrijdag 9 augustus

Over Euronav NV & CMB.TECH

Euronav en CMB.TECH vertegenwoordigen samen een gediversifieerde & future-proof maritieme groep met meer dan 160 zeeschepen (inclusief nieuwbouwschepen) in droge bulk, containers, chemicaliëntankers, offshore winden ruwe olietankers. De groep richt zich op maritieme en industriële toepassingen op waterstof of ammoniak. Ze bieden ook waterstof- en ammoniakbrandstof aan klanten, via eigen productie of via derden. Het bedrijf heeft haar hoofdkantoor in Antwerpen, België, en heeft kantoren over heel Europa en Azië.

Euronav is beursgenoteerd op Euronext Brussel en op de NYSE onder het symbool CMBT.

Euronav zal de naam van de groep wijzigen in CMB.TECH, met ingang van 1 oktober. Euronav blijft de ruwe olietanker divisie binnen de groep.

Vooruitzichten

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 te gebruik te maken van de bescherming onder de safe harbour- bepalingen van de Private Securities Litigation Reform Act van 1995 en neemt deze caveat op in verband met deze safe harbour-wetgeving. De woorden "geloven", "anticiperen", "trachten", "inschatten", "voorspellen", "projecteren", "plannen", "potentieel", "zouden", "kunnen", "verwachten", "in afwachting van" en soortgelijke uitdrukkingen wijzen op vooruitzichten.

De vooruitzichten in dit persbericht zijn gebaseerd op verscheidene veronderstellingen, waarvan vele op hun beurt gebaseerd zijn op verdere veronderstellingen waaronder, maar zonder beperking, de analyse van historische operationele trends door het management, de gegevens opgenomen in onze databank en andere gegevens van derden. Hoewel wij geloven dat deze veronderstellingen redelijk waren toen ze gemaakt werden, omdat deze veronderstellingen inherent zijn aan significante onzekerheden en onvoorziene omstandigheden die moeilijk of onmogelijk te voorspellen zijn en buiten onze controle zijn, kunnen wij u niet garanderen dat we deze verwachtingen, overtuigingen of projecties zullen bewerkstellen of volbrengen of voldoen aan de verwachte timing.

Naast deze belangrijke factoren, zijn er in onze ogen ook andere belangrijke factoren die ertoe kunnen leiden dat de werkelijke resultaten wezenlijk kunnen verschillen van deze die besproken werden in de vooruitzichten. Deze omvatten onzekerheid over het aantal aandelen dat zal worden aangeboden in het Bod en de impact op de verdere notering van de aandelen op de New York Stock Exchange of Euronext Brussels, 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 het Belgische jaarverslag alsook de documenten ingediend bij de U.S. Securities and Exchange Commission ("SEC"), waaronder maar niet beperkt tot het jaarverslag op Formulier 20-F, voor een meer volledige bespreking van deze en andere risico's en onzekerheden.

Geconsolideerde balans (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD)

	30 juni 2024	31 december 2023
ACTIVA		
Vaste activa		
Schepen	2.035.607	1.629.570
Activa in aanbouw	678.498	106.513
Gebruiksrecht op activa	2.204	32.937
Overige materiële vaste activa	22.110	643
Vooruitbetalingen	1.886	—
Immateriële vaste activa	16.661	14194
Vorderingen	63.998	2.887
Investerings	61.238	519
Uitgestelde belastingvorderingen	5.604	280
Totaal vaste activa	2.887.806	1.787.543
Vlottende activa		
Voorraad bunkers	32.787	22.511
Handels- en overige vorderingen	280.985	307.111
Actuele belastingvorderingen	3.366	869
Geldmiddelen en kasequivalenten	343.899	429.370
	661.037	759.861
Activa aangehouden voor verkoop	182.806	871.876
Totaal vlottende activa	843.843	1.631.737
TOTAAL ACTIVA	3.731.649	3.419.280
EIGEN VERMOGEN EN SCHULDEN		
Eigen vermogen		
Kapitaal	239.148	239.148
Uitgiftepremies	631.397	1.466.529
Omrekeningsverschillen	(74)	235
Afdekkingsreserve	2.408	1.140
Eigen aandelen	(284.508)	(157.595)
Overgedragen resultaten	638.309	807.916
Eigen vermogen toerekenbaar aan de eigenaars van de Vennootschap	1.226.680	2.357.373
Langlopende schulden		
Bankleningen	1.212.215	362.235
Overige obligaties	198.551	198.219
Overige leningen	476.693	71.248

Lease schulden	2.183	3.363
Overige schulden	—	146
Personeelsbeloningen	1.157	1.669
Provisies	125	274
Uitgestelde belastingverplichtingen	13	0
Totaal langlopende schulden	1.890.937	637.154
<i>Kortlopende schulden</i>		
Handels- en overige schulden	94.219	124.013
Actuele belastingverplichtingen	7.110	4.768
Bankleningen	405.261	166.124
Overige obligaties	3.733	3.733
Overige leningen	100.480	92.298
Lease schulden	2.919	33.493
Provisies	310	324
Totaal kortlopende schulden	614.032	424.753
TOTAAL PASSIVA	3.731.649	3.419.280

Geconsolideerde resultatenrekening (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD behalve resultaat per aandeel)

	2024	2023
	jan. 1 - juni 30, 2024	jan. 1 - juni 30, 2023
Inkomsten uit scheepvaartactiviteiten		
Omzet	492.377	688.116
Meerwaarden op de verkoop van schepen/overige materiële vaste activa	502.547	22.064
Andere bedrijfsopbrengsten	38.245	14.768
Totale inkomsten uit scheepvaartactiviteiten	1.033.169	724.948
Operationele kosten		
Grondstoffen en verbruiksmaterialen	(1.678)	–
Reiskosten en commissies	(85.903)	(71.545)
Operationele kosten schepen	(100.013)	(118.017)
Kosten vrachthuur	(17)	(1.531)
Afschrijvingen materiële vaste activa	(80.529)	(111.109)
Afschrijvingen immateriële vaste activa	(1.348)	(798)
Algemene en administratieve kosten	(36.287)	(26.749)
Totaal operationele uitgaven	(305.775)	(329.749)
Bedrijfsresultaat	727.394	395.199
Financieringsopbrengsten	23.416	23.505
Financieringskosten	(69.396)	(83.649)
Netto financieringskosten	(45.980)	(60.144)
Aandeel in resultaat van investeringen opgenomen volgens vermogensmutatiemethode (na winstbelastingen)	2.570	(9)
Winst (verlies) vóór belastingen	683.984	335.046
Winstbelastingen	(4.364)	1.820
Winst (verlies) van de periode	679.620	336.866
Toerekenbaar aan:		
Eigenaars van de Vennootschap	679.620	336.866
Winst/(verlies) per aandeel (gewoon)	3,43	1,67
Winst/(verlies) per aandeel (verwaterd)	3,43	1,67
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon)	197.886.375	201.828.035
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (verwaterd)	197.886.375	201.878.050

Geconsolideerd overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD)

	2024 jan. 1 - juni 30, 2024	2023 jan. 1 - juni 30, 2023
Winst (verlies) van de periode	679.620	336.866
<i>Overige gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten</i>		
<i>Posten die nooit worden overgeboekt naar de winst- en verliesrekening:</i>		
Herwaarderingen van verplichtingen (activa) uit hoofde van toegezegde pensioenrechten	182	—
<i>Posten die zijn of kunnen worden overgeboekt naar de winst- en verliesrekening</i>		
Omrekeningsverschillen op buitenlandse activiteiten	(309)	171
Kasstroomafdekkingen - effectief deel van veranderingen in reële waarde	1.268	(1.666)
Overige gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, na belastingen	1.141	(1.495)
Totaal van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten van de periode	680.761	335.371
Toerekenbaar aan:		
Eigenaars van de Vennootschap	680.761	335.371

Geconsolideerd mutatieoverzicht van het eigen vermogen (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD)

	Kapitaal	Uitgifte- premies	Omrekenings- verschillen	Afdekkings- reserve	Eigen aandelen	Overgedragen resultaten	Totaal eigen vermogen
Per 1 januari 2023	239.148	1.678.336	-24	33.053	(163.024)	385.976	2.173.465
Winst (verlies) van de periode	—	—	—	—	—	336.866	336.866
Overige gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, na belastingen	—	—	171	(1.666)	—	0	(1.495)
Totaal van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten van de periode	—	—	171	(1.666)	—	336.866	335.371
Transacties met eigenaars van de Vennootschap							
Dividenden	—	(211.807)	—	—	—	(157.684)	(369.491)
Verkoop eigen aandelen aangeleverd mbt op aandelen gebaseerde betalingsplannen	—	—	—	—	1.501	—	1.501
Op aandelen gebaseerde betalingen die in eigen vermogensinstrumenten worden afgewikkeld	—	—	—	—	—	(851)	(851)
Totaal transacties met eigenaars van de Vennootschap	—	(211.807)	—	—	1.501	(158.535)	(368.841)
Per 30 juni 2023	239.148	1.466.529	147	31.387	(161.523)	564.307	2.139.995
Per 1 januari 2024							
Per 1 januari 2024	239.148	1.466.529	235	1.140	(157.595)	807.916	2.357.373
Winst (verlies) van de periode	—	—	—	—	—	679.620	679.620
Overige gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, na belastingen	—	—	(309)	1.268	—	182	1.141
Totaal van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten van de periode	—	—	(309)	1.268	—	679.802	680.761
Transacties met eigenaars van de Vennootschap							
Bedrijfscombinatie	—	—	—	—	—	(796.970)	(796.970)
Dividenden	—	(835.132)	—	—	—	(52.439)	(887.571)
Aankoop eigen aandelen	—	—	—	—	(126.913)	—	(126.913)
Totaal transacties met eigenaars van de Vennootschap	—	(835.132)	—	—	(126.913)	(849.409)	(1.811.454)



PERSMEDEDELING

Gereguleerde informatie

8 augustus 2024 – 07.00 am CET

Per 30 juni 2024	239.148	631.397	(74)	2.408	(284.508)	638.309	1.226.680
------------------	---------	---------	------	-------	-----------	---------	-----------

Geconsolideerd kasstroomoverzicht (niet-geauditeerd)

(in duizenden USD)

	2024	2023
	jan. 1 - juni 30, 2024	jan. 1 - juni 30, 2023
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten		
Winst (verlies) over de periode	679.620	336.866
Aanpassingen voor:	(392.766)	148.027
<i>Afschrijvingen materiële vaste activa</i>	80.529	111.109
<i>Afschrijvingen immateriële vaste activa</i>	1.348	798
<i>Provisies</i>	(163)	(149)
<i>Winstbelastingen</i>	4.364	(1.820)
<i>Aandeel in resultaat van investeringen opgenomen volgens vermogensmutatiemethode (na winstbelastingen)</i>	(2.570)	9
<i>Netto financieringskosten</i>	45.980	60.144
<i>Boekwinst (verlies) op verkoop van materiële vaste activa</i>	(502.547)	(22.064)
<i>Boekwinst (verlies) op verkoop van dochterondernemingen</i>	(19.707)	—
Mutaties in	12.767	(33.886)
<i>Kaswaarborgen</i>	(44.494)	(25)
<i>Voorraden</i>	757	(1.615)
<i>Handelsvorderingen</i>	45.353	(21.652)
<i>Toe te rekenen opbrengsten</i>	3.770	(10.809)
<i>Over te dragen kosten</i>	4.002	(7.728)
<i>Overige vorderingen</i>	8.356	(1.568)
<i>Handelsschulden</i>	3.331	17.031
<i>Bezoldigingen en personeelsvoordelen</i>	(865)	636
<i>Toe te rekenen kosten</i>	(15.216)	(6.058)
<i>Over te dragen opbrengsten</i>	1.735	(511)
<i>Overige schulden</i>	6.038	(736)
<i>Provisie personeelsbeloningen</i>	—	(851)
Betaalde winstbelastingen	(4.253)	(6.268)
Betaalde rente	(42.489)	(56.001)
Ontvangen rente	13.910	12.842
Nettokasstroom uit (gebruikt in) bedrijfsactiviteiten	266.789	401.580
Aankoop van schepen en schepen in aanbouw	(444.570)	(208.629)
Verkoop van schepen	1.511.765	40.523
Aankoop van overige materiële vaste activa	(3.077)	(511)
Aankoop van immateriële vaste activa	(386)	(42)
Verkoop van overige (im)materiële vaste activa	2.000	—
Netto contant geld op deconsolidatie / verkoop dochterondernemingen	822	—
Investeringen in overige ondernemingen	(45.000)	—
Netto betaalde contanten in bedrijfscombinaties en joint ventures	(1.149.886)	—
Opbrengsten uit financiële leasing	782	944
Voorschotten op opbrengsten uit de verkoop van schepen	—	27.500

Nettokasstroom uit (gebruikt in) investeringsactiviteiten	(127.550)	(140.215)
(Aankoop van) Opbrengsten uit de verkoop van eigen aandelen	(126.913)	1.501
Opbrengsten uit nieuwe leningen	1.365.022	746.013
Aflossingen van opgenomen leningen	(206.701)	(402.652)
Aflossingen van financiële lease verplichtingen	(32.291)	(11.586)
Aflossingen van commercial paper	(213.545)	(220.157)
Aflossingen van verkoop en leaseback	(100.980)	(41.907)
Transactiekosten verbonden aan nieuwe leningen	(4.477)	(3.919)
Betaalde dividenden	(903.331)	(346.671)
Nettokasstroom uit (gebruikt in) financieringsactiviteiten	(223.216)	(279.378)
Nettowijziging in geldmiddelen en kasequivalenten	(83.977)	(18.013)
Geldmiddelen en kasequivalenten bij het begin van het jaar	429.370	179.929
Valutakoers- en omrekeningsverschillen op geldmiddelen	(1.494)	2.616
Geldmiddelen en kasequivalenten per einde van de periode	343.899	164.532
waarvan aan restricties onderhevige geldmiddelen	—	—