HANDLEIDING BELEGGEN IN TANKER AANDELEN



HARM VAN WIJK

Handleiding beleggen in tanker aandelen

Inleiding 4
1. Frontline plc (NYSE:FRO) 5
2. DHT Holdings, Inc. (NYSE:DHT) 6
3. International Seaways, Inc. (NYSE:INSW) 6
4. Teekay Tankers Ltd. (NYSE:TNK) 7
5. Teekay Corporation Ltd. (NYSE:TK) 7
6. Nordic American Tankers Limited (NYSE:NAT) 8
7. Tsakos Energy Navigation Limited (NYSE:TEN) 8
8. CMB.TECH NV (EURONEXT:CMBT) 9
9. Scorpio Tankers Inc. (NYSE:STNG) 9
10. TORM plc (NASDAQ:TRMD) 10
11. Ardmore Shipping Corporation (NYSE:ASC) 10
12. d'Amico International Shipping S.A. (MIL:DIS 11
13. Pyxis Tankers Inc. (NASDAQ:PXS) 11
14. Imperial Petroleum Inc. (NASDAQ:IMPP) 12
15. Performance Shipping Inc. (NASDAQ:PSHG) 12
16. TOP Ships Inc. (AMEX:TOPS) 13
17. Stolt-Nielsen Limited (OTC:SOIEF) 13
18. Odfjell SE (OTC:ODJBF) 14
19. Dorian LPG Ltd. (NYSE:LPG) 14
20. Navigator Holdings Ltd. (NYSE:NVGS) 15
21. StealthGas Inc. (NASDAQ:GASS) 15
22. Flex LNG Ltd. (NYSE:FLNG) 16
23. Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ:CCEC) 16
24. Dynagas LNG Partners LP (NYSE:DLNG) 17
25. Golar LNG Limited (NASDAQ:GLNG) 17
26. Excelerate Energy, Inc. (NYSE:EE) 18
27. SFL Corporation Ltd. (NYSE:SFL) 18
28. Navios Maritime Partners L.P. (NYSE:NMM) 19
29. Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (OTC:MSLOY) 19
30. Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (OTC:NPNYY) 20
31. Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (OTC:KAIKY) 20
32. Kirby Corporation (NYSE:KEX) 21
33. Genesis Energy, L.P. (NYSE:GEL) 21
34. Koninklijke Vopak N.V. (EURONEXT:VPK) 22
35. Clarkson PLC (OTC:CKNHF) 22
Samenvatting 23
TradingView Superchart Watchlist 24
Bronnen 26

Dit rapport is bedoeld ter educatie en mag niet worden gezien als een beleggingsadvies*.
**Beleggen.com beoogt altijd juiste, volledige en geactualiseerde informatie te verstrekken die is gebaseerd op bronnen die we betrouwbaar achten. We geven echter geen garantie of verklaring over de juistheid en volledigheid van die informatie (noch uitdrukkelijk, noch stilzwijgend). U kunt geen rechten ontlenen aan de verstrekte informatie, aanbevelingen en berekende waardes. Deze informatie is uitsluitend indicatief en aan verandering onderhevig.*

Beleggen.com biedt alleen diensten aan in Nederland. De informatie op de Website is niet bedoeld voor bezoekers uit landen waar het aanbieden van Nederlandse financiële diensten niet is toegestaan, of waar de diensten van Beleggen.com niet verkrijgbaar zijn, zoals Amerikaanse burgers en ingezetenen. Let op: u bent zelf verantwoordelijk voor naleving van de in uw land geldende wetten en voorschriften.

De via/op de Website verstrekte informatie is geen aanbod, beleggingsadvies of financiële dienst. Deze is ook niet bedoeld om u aan te zetten tot het (ver)kopen van een product of het afnemen van een dienst van Beleggen.com, noch als basis voor een beleggingsbeslissing.

De waarde van beleggingen kan fluctueren. In het verleden behaalde resultaten bieden geen garantie voor de toekomst. Als u hyperlinks naar websites van derden volgt, is dat voor eigen risico. Beleggen.com aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid met betrekking tot de inhoud, het gebruik of de beschikbaarheid van die sites. We hebben de waarheidsgetrouwheid, juistheid, redelijkheid, betrouwbaarheid en volledigheid van informatie op de websites van derden niet geverifieerd.

Beleggen.com en andere gegevensverstrekkers aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor de inhoud van de Website of de opgenomen informatie en aanbevelingen. We kunnen deze informatie altijd zonder nadere aankondiging wijzigen. Verder zijn wij niet aansprakelijk en bieden we geen waarborg voor het ononderbroken en foutloos functioneren van de Website, en voor de gevolgen van het niet kunnen, beschadigd, verkeerd of niet tijdig ontvangen of verzenden van e-mailberichten met betrekking tot een dienst van Beleggen.com. Beleggen.com is evenmin aansprakelijk voor schade of defecten die door uw bezoek aan en het gebruik van de Website kunnen ontstaan.
De algemene voorwaarden zijn van toepassing. Zie https://beleggen.com/algemene-voorwaarden/

Inleiding

De tankervaart vormt de logistieke slagader van de wereldwijde energievoorziening. Ruwe olie wordt door zeer grote tankers (VLCC's), Suezmax- en Aframaxschepen van producerende regio's zoals het Midden-Oosten, West-Afrika, Brazilië en de Verenigde Staten naar raffinaderijen in Azië en Europa vervoerd. Productentankers, ingedeeld in klassen als MR, LR1 en LR2, brengen benzine, diesel, kerosine en nafta van raffinaderijen naar consumentenmarkten.

Daarnaast bestaan gespecialiseerde segmenten voor chemicaliën, vloeibaar petroleumgas (LPG), ethyleen, ammoniak en vloeibaar aardgas (LNG). Al deze schepen hebben gemeen dat hun verdiensten worden bepaald door het samenspel tussen de vraag naar transport, uitgedrukt in tonmijlen en het beschikbare vlootaanbod. Omdat dat aanbod op korte termijn nauwelijks kan meebewegen, staat de sector bekend om zijn uitgesproken cycli en scherpe vrachttariefbewegingen.

Het jaar 2026 is voor de tankersector uitzonderlijk. Het jaar begon met een markt die al krap was door een vergrijzende wereldvloot, een omvangrijke schaduwvloot die buiten westerse sancties om Russische, Iraanse en Venezolaanse olie vervoert en daarmee uit de reguliere markt is verdwenen en een orderboek dat pas vanaf 2026 en 2027 substantieel nieuwe tonnage zou opleveren. Vanaf het voorjaar werd de markt bovendien gedomineerd door het militaire conflict rond Iran en de verstoring van de scheepvaart door de Straat van Hormuz.

Aanvallen op tankers, sterk opgelopen verzekeringspremies, militaire konvooien en langdurige overslag van schip op schip buiten de straat hebben een groot deel van de wereldvloot vastgelegd in inefficiënte vaarpatronen. Vrachttarieven voor ruwe olie bereikten in het najaar volgens makelaars en marktanalisten de hoogste niveaus sinds de introductie van de supertanker, en die krapte werkte via een kettingreactie door van VLCC's naar Suezmax- en Aframaxschepen en vervolgens naar het productentankersegment.

Tegelijk wijzen marktwaarnemers erop dat 2026 en 2027 recordjaren voor nieuwe opleveringen worden, wat het aanbod op termijn weer kan vergroten wanneer de geopolitieke spanning afneemt.

Voor beleggers die werken met het vijffactorenmodel van Fama en French is de tankersector een leerzaam terrein. Veel tankerrederijen zijn relatief klein (SMB-factor) en noteren in normale jaren tegen een lage waardering ten opzichte van hun boekwaarde (HML-factor). De winstgevendheid (RMW-factor) is echter sterk cyclisch: in topjaren behoren tankerrederijen tot de meest winstgevende ondernemingen ter wereld, terwijl zij in dal fasen verliezen kunnen lijden. Juist de investeringsfactor (CMA) verdient bij deze sector bijzondere aandacht.

Rederijen die in een hoogconjunctuur massaal nieuwe schepen bestellen tegen hoge werfprijzen, hebben historisch slechter gepresteerd dan rederijen die terughoudend investeren, schulden aflossen en overtollige kasstromen aan aandeelhouders uitkeren. In de

analyses hieronder wordt daarom expliciet gelet op vlootvernieuwing, schuldpositie en uitkeringsbeleid. Voor een trendvolgende belegger geldt bovendien dat tankeraandelen lange, krachtige trends kunnen vertonen, maar ook abrupt kunnen keren wanneer de vrachtmarkt omslaat.

Alle 35 opgenomen ondernemingen zijn op het moment van schrijven beursgenoteerd en verhandelbaar in Amerikaanse dollars of euro's, rechtstreeks op een gereglementeerde beurs of via een Amerikaanse onderhandse notering (OTC). Omdat Beleggen.com trendvolgend belegt, is een ononderbroken koershistorie van meerdere jaren een harde voorwaarde.

Daardoor zijn enkele bekende namen niet opgenomen. Cool Company (CoolCo) is begin 2026 na de overname door EPS Ventures van de beurs gehaald. Exmar is na het openbaar bod van referentieaandeelhouder Saverex niet langer zelfstandig verhandelbaar. Overseas Shipholding Group is in 2024 overgenomen door Saltchuk en Diamond S Shipping is in 2021 opgegaan in International Seaways. Okeanis Eco Tankers en Hafnia noteren pas sinds eind 2023 respectievelijk 2024 aan de New York Stock Exchange en hebben hun langere koershistorie vooral in Noorse kronen; ook BW LPG is om die reden buiten beschouwing gelaten. Toro Corp. en C3is zijn als afsplitsingen uit 2023 eveneens uitgesloten wegens een te korte koersreeks. Ondernemingen die alleen in Noorse kronen, Deense kronen, Japanse yen of Hongkongdollars noteren zonder bruikbare dollarnotering, zijn niet meegenomen; waar wel een Amerikaanse OTC-notering bestaat met beperkte liquiditeit, staat een expliciete verhandelbaarheidswaarschuwing in de analyse en in de watchlist.

De selectie is opgebouwd rond vijf deelsegmenten: tankers voor ruwe olie, productentankers en chemicaliëntankers, gastankers voor LPG en LNG, gediversifieerde scheepvaartgroepen en verhuurders, en tot slot ondersteunende ondernemingen zoals binnenvaart, opslag en scheepsmakelaardij.

Deel I: Tankers voor ruwe olie

1. Frontline plc (NYSE:FRO)

Frontline is een van de grootste beursgenoteerde eigenaren van tankers voor ruwe olie en olieproducten ter wereld. De onderneming exploiteert een moderne vloot van VLCC's, Suezmaxschepen en LR2/Aframaxtankers en is onderdeel van het netwerk van ondernemingen rond de Noors-Cypriotische scheepvaartondernemer John Fredriksen, wiens investeringsmaatschappij Hemen Holding de grootste aandeelhouder is. Frontline is statutair gevestigd op Cyprus en noteert zowel aan de New York Stock Exchange als aan de beurs van Oslo. Na het afgeblazen samengaan met Euronav verwierf Frontline in 2023 een groot pakket VLCC's van die rederij, waardoor de vloot aanzienlijk werd verjongd en vergroot.

Het verdienmodel van Frontline is sterk gericht op de spotmarkt, waardoor de onderneming meer dan veel concurrenten profiteert van stijgende vrachttarieven maar in zwakke markten ook sneller terugvalt. Een groot deel van de vloot is uitgerust met rookgasreinigers, wat in

perioden met een groot prijsverschil tussen zwavelarme en zwavelrijke brandstof een kostenvoordeel oplevert. De onderneming hanteert een variabel dividendbeleid waarbij een groot deel van de kwartaalwinst wordt uitgekeerd, en de directie heeft zich publiekelijk kritisch uitgelaten over de groei van de schaduwvloot en de vergrijzing van de wereldwijde VLCC-vloot.

Vanuit het perspectief van Fama en French combineert Frontline een hoge cyclische winstgevendheid met een relatief terughoudend investeringsprofiel in de huidige cyclus, al blijft de schuldenlast door eerdere vlootaankopen een aandachtspunt. Het aandeel is een van de meest liquide tankerfondsen ter wereld en geldt daardoor vaak als graadmeter voor de stemming in de sector. Juist die hoge gevoeligheid voor de spotmarkt maakt Frontline tot een uitgesproken hefboom op de vrachtmarkt voor ruwe olie.

2. DHT Holdings, Inc. (NYSE:DHT)

DHT Holdings is een vrijwel zuivere VLCC-rederij met hoofdkantoor op Bermuda en kantoren in onder meer Oslo, Singapore en Monaco. De onderneming bezit een vloot van uitsluitend zeer grote tankers en is daarmee een van de meest gefocuste beursgenoteerde spelers in het grootste segment van de olievaart. DHT staat in de sector bekend om een eenvoudige ondernemingsstructuur, een conservatieve financiering en een transparante communicatie met aandeelhouders.

DHT combineert spotverhuur met een deel tijdbevrachting tegen vaste dagtarieven, waardoor de kasstroom deels stabiel is en deels meebeweegt met de markt. Het kapitaalbeleid is erop gericht om het grootste deel van de gewone nettowinst als dividend uit te keren, aangevuld met inkoop van eigen aandelen wanneer de koers naar oordeel van het bestuur onder de intrinsieke waarde ligt. De vloot wordt geleidelijk vernieuwd door oudere schepen te verkopen en een beperkt aantal nieuwbouwschepen te bestellen.

Op de RMW- en CMA-factoren scoort DHT in de huidige cyclus relatief gunstig: de winstgevendheid profiteert direct van hoge VLCC-tarieven, terwijl de onderneming terughoudend is met grootschalige uitbreiding. Het voornaamste risico is de concentratie op één scheepstype. Wanneer de VLCC-markt in 2027 onder druk komt door de oplevering van veel nieuwbouw, heeft DHT minder spreiding dan gediversifieerde concurrenten.

3. International Seaways, Inc. (NYSE:INSW)

International Seaways is een Amerikaanse tankerrederij met hoofdkantoor in New York die in 2016 werd afgesplitst van Overseas Shipholding Group. In 2021 fuseerde de onderneming met Diamond S Shipping, waardoor zij uitgroeide tot een van de grootste beursgenoteerde tankerrederijen met een vloot die zowel ruwe-olietankers (VLCC, Suezmax, Aframax) als productentankers (LR1 en MR) omvat. Die spreiding over segmenten onderscheidt International Seaways van meer gespecialiseerde concurrenten.

De onderneming heeft de afgelopen jaren haar schuldpositie sterk afgebouwd, een groot deel van de vloot vrij van hypotheken gemaakt en een dividendbeleid ingevoerd dat een vast basisdividend combineert met aanvullende uitkeringen. Daarnaast investeert International Seaways selectief in vlootvernieuwing, onder meer via de aankoop van moderne tweedehands schepen en nieuwbouw van productentankers die geschikt zijn voor alternatieve brandstoffen.

De combinatie van een sterke balans, spreiding over ruwe olie en olieproducten en een disciplinair uitkeringsbeleid maakt International Seaways in termen van Fama en French tot een onderneming met een relatief hoge kwaliteitsscore binnen een cyclische sector. De afhankelijkheid van spotmarkten blijft groot, maar de spreiding over vijf scheepsklassen dempt de schommelingen enigszins ten opzichte van zuivere VLCC- of Suezmaxrederijen.

4. Teekay Tankers Ltd. (NYSE:TNK)

Teekay Tankers is een van de grootste eigenaren en exploitanten van middelgrote tankers ter wereld, met een vloot die bestaat uit Suezmax- en Aframax/LR2-schepen. De onderneming werd in 2007 opgericht door Teekay Corporation, die nog altijd een controlerend belang houdt. Naast de eigen vloot exploiteert Teekay Tankers een dienst voor de overslag van olie van schip op schip in de Golf van Mexico en het Caribisch gebied, en beheert zij schepen voor de Australische overheid en Australische energiebedrijven.

Middelgrote tankers profiteren in 2026 sterk van de kettingreactie op de vrachtmarkt: wanneer VLCC's schaars en duur worden, verschuift lading naar Suezmax- en Aframaxschepen. Teekay Tankers heeft in de afgelopen jaren haar schulden vrijwel volledig afgelost en beschikt daardoor over een sterke financiële positie. De onderneming keert een vast kwartaaldividend uit en vult dat aan met speciale uitkeringen, en investeert tegelijk in vlootvernieuwing door oudere schepen te vervangen door modernere eenheden.

In een Fama-Frenchanalyse valt Teekay Tankers op door een combinatie van lage schuldgraad, hoge cyclische winstgevendheid en een gematigd investeringstempo. Een aandachtspunt is de leeftijd van een deel van de vloot, die vervanging in de komende jaren noodzakelijk maakt, en de afhankelijkheid van de middelgrote segmenten die gevoelig zijn voor veranderingen in Russische en Venezolaanse olie-exporten.

5. Teekay Corporation Ltd. (NYSE:TK)

Teekay Corporation is de historische moedermaatschappij van de Teekay-groep, opgericht in 1973 en gevestigd op Bermuda. Na de verkoop van het LNG-bedrijf aan Stonepeak in 2022 en een verdere vereenvoudiging van de groepsstructuur is Teekay Corporation in essentie een houdstermaatschappij geworden waarvan de waarde grotendeels wordt bepaald door het controlerende belang in Teekay Tankers en een aanzienlijke kaspositie. Daarnaast verzorgt de groep scheepsbeheer en maritieme diensten in Australië.

Voor beleggers biedt Teekay Corporation een indirecte blootstelling aan Teekay Tankers, vaak tegen een korting ten opzichte van de onderliggende waarde van de deelneming en de netto kaspositie. De onderneming heeft in de afgelopen jaren eigen aandelen ingekocht en dividend uitgekeerd. Omdat de houdstermaatschappij nauwelijks eigen operationele risico's draagt, beweegt het aandeel in sterke mate mee met de koers van Teekay Tankers, maar de korting op de intrinsieke waarde kan in de tijd variëren.

Vanuit de factortheorie is Teekay Corporation een typisch waarde-aandeel (HML) met een sterke balans en een lage investeringsintensiteit. Het voornaamste risico voor aandeelhouders is dat de korting op de intrinsieke waarde langdurig blijft bestaan, of dat de kaspositie wordt ingezet voor investeringen met een lager rendement. Een eventuele verdere vereenvoudiging van de groepsstructuur zou die korting kunnen beïnvloeden.

6. Nordic American Tankers Limited (NYSE:NAT)

Nordic American Tankers is een rederij die zich sinds haar oprichting in 1995 uitsluitend richt op Suezmaxtankers. De onderneming staat onder leiding van oprichter Herbjørn Hansson en heeft een opvallend groot aandeel particuliere aandeelhouders, mede door het beleid om vrijwel alle vrije kasstroom elk kwartaal als dividend uit te keren. Nordic American noteert aan de New York Stock Exchange en heeft haar uitvoerende organisatie grotendeels in Noorwegen.

Het verdienmodel is eenvoudig: een homogene vloot van Suezmaxschepen die grotendeels op de spotmarkt wordt ingezet. Dat maakt de onderneming tot een zuivere afspiegeling van het Suezmaxsegment, dat in 2026 sterk profiteert van de verschuiving van lading van VLCC's naar kleinere schepen. Een aandachtspunt is de relatief hoge gemiddelde leeftijd van de vloot. De onderneming heeft in de afgelopen jaren oudere schepen verkocht en vervangen, maar de vlootvernieuwing verloopt geleidelijker dan bij sommige concurrenten.

In termen van Fama en French scoort Nordic American gemiddeld op winstgevendheid en laag op investeringsintensiteit, maar de historische koersontwikkeling laat zien dat de onderneming in eerdere cycli herhaaldelijk nieuwe aandelen heeft uitgegeven, wat tot verwatering leidde. Voor een trendvolgende belegger is het aandeel daardoor zeer cyclisch: in sterke Suezmaxmarkten stijgt het snel, terwijl het in zwakke perioden langdurig onder druk kan staan.

7. Tsakos Energy Navigation Limited (NYSE:TEN)

Tsakos Energy Navigation, opgericht in 1993 en sinds 2002 genoteerd aan de New York Stock Exchange, is een Griekse rederij onder leiding van de familie Tsakos. De onderneming bezit een van de meest gevarieerde tankervloten in de sector, met VLCC's, Suezmax- en Aframaxschepen, productentankers, pendeltankers voor offshore olievelden en LNG-tankers. Die spreiding is uitzonderlijk voor een rederij van deze omvang.

Kenmerkend voor Tsakos Energy Navigation is de hoge mate van tijdbevrachting met grote oliemaatschappijen en staatsbedrijven. Een aanzienlijk deel van de vloot vaart onder meerjarige contracten met vaste of gedeeltelijk winstafhankelijke tarieven, wat zorgt voor een voorspelbare basis van inkomsten. De onderneming investeert bovendien actief in nieuwbouw, onder meer in schepen met tweebrandstofmotoren en pendeltankers voor langlopende contracten.

Deze investeringsdrang betekent dat Tsakos Energy Navigation op de CMA-factor minder gunstig scoort dan terughoudende concurrenten, terwijl de contractdekking de cyclische winstgevendheid juist stabiliseert. De schuldenlast is hoger dan bij veel concurrenten die voor maximale aflossing hebben gekozen. Het aandeel noteert historisch vaak tegen een korting op de netto vermogenswaarde, wat het tot een uitgesproken waarde profiel maakt.

8. CMB.TECH NV (EURONEXT:CMBT)

CMB.TECH is de voortzetting van de Antwerpse tankerrederij Euronav, die in 2024 onder controle kwam van de familie Saverys en vervolgens fuseerde met het scheepvaart- en waterstofbedrijf CMB.TECH. Na de overname van droge-bulkrederij Golden Ocean in 2025 is CMB.TECH een van de grootste beursgenoteerde gediversifieerde scheepvaartgroepen ter wereld, met een vloot van circa 250 schepen bestaande uit droge-bulkschepen, ruwe-olietankers, chemicaliëntankers, containerschepen en schepen voor de energiewinning op zee. Het aandeel noteert aan Euronext Brussel en de New York Stock Exchange onder dezelfde tickercode, en aan de beurs van Oslo.

Voor Nederlandse beleggers is de notering in euro's op Euronext Brussel een praktisch voordeel. De tankertak, die nog altijd onder de merknaam Euronav opereert, heeft in 2026 opvallend veel schepen verkocht tegen hoge prijzen, waarmee aanzienlijke boekwinsten werden gerealiseerd. De opbrengsten worden ingezet voor de strategie van vlootvernieuwing met schepen die geschikt zijn voor waterstof en ammoniak als brandstof, en voor de verdere groei van de gediversifieerde groep.

CMB.TECH is daarmee geen zuivere tankerbelegging meer, maar een brede maritieme groep met een uitgesproken investeringsagenda op het gebied van emissiearme scheepvaart. In termen van Fama en French betekent dat een minder gunstige score op de CMA-factor, omdat de onderneming fors investeert in nieuwe technologie, terwijl de verkoop van tankers in een piekmarkt juist getuigt van cyclusbewust kapitaalbeheer. De schuldpositie na de overnames verdient blijvende aandacht.

Deel II: Productentankers en chemicaliëntankers

9. Scorpio Tankers Inc. (NYSE:STNG)

Scorpio Tankers, gevestigd in Monaco en onderdeel van de Scorpio-groep van de familie Lolli-Ghetti, bezit een van de grootste en modernste vloten van productentankers ter wereld. De

vloot bestaat uit LR2-, MR- en Handymaxschepen die geraffineerde producten zoals diesel, benzine, kerosine en nafta vervoeren. Het overgrote deel van de schepen is in het afgelopen decennium gebouwd en uitgerust met zuinige motoren en rookgasreinigers.

Na jaren waarin de onderneming zwaar gefinancierd was, heeft Scorpio Tankers de recente hoogconjunctuur gebruikt om haar schulden fors af te bouwen, dure leaseconstructies af te lossen en op grote schaal eigen aandelen in te kopen. Productentankers profiteren van de structurele verschuiving van raffinagecapaciteit naar het Midden-Oosten en Azië, waardoor producten over grotere afstanden worden vervoerd, en van de verstoringen rond het Rode Meer en de Straat van Hormuz. Tegelijk verschuiven LR2-schepen in sterke markten voor ruwe olie naar het vervoer van ruwe olie, wat het aanbod in het productensegment verkleint.

Binnen het Fama-Frenchkader laat Scorpio Tankers een duidelijke verbetering zien op de RMW-factor door de sterk gedaalde rentelasten, terwijl de onderneming terughoudend is met grootschalige nieuwbouw. De omvangrijke inkoop van eigen aandelen past in het patroon van ondernemingen die kapitaal teruggeven in plaats van agressief te groeien. Het risico ligt in het relatief grote orderboek voor productentankers in de sector als geheel, dat de tarieven in de komende jaren onder druk kan zetten.

10. TORM plc (NASDAQ:TRMD)

TORM is een van de oudste rederijen ter wereld, opgericht in 1889 in Kopenhagen, en is tegenwoordig een grote eigenaar en exploitant van productentankers met een vloot van LR2-, LR1- en MR-schepen. De onderneming is statutair gevestigd in het Verenigd Koninkrijk en noteert zowel aan Nasdaq Kopenhagen in Deense kronen als aan de Amerikaanse Nasdaq in dollars. In 2024 verwierf branchegenoot Hafnia een aanzienlijk minderheidsbelang van de voormalige grootaandeelhouder Oaktree.

Het onderscheidende kenmerk van TORM is het geïntegreerde bedrijfsmodel: commercieel en technisch beheer worden volledig in eigen huis uitgevoerd, wat volgens de onderneming kostenvoordelen en een betere benutting van de vloot oplevert. TORM heeft in de recente hoogconjunctuur een groot aantal tweedehands schepen gekocht, deels betaald met nieuwe aandelen, en keert een hoog percentage van de winst uit als dividend.

Op de CMA-factor scoort TORM door die actieve aankooppolitiek minder terughoudend dan sommige concurrenten, al gaat het om bestaande tonnage en niet om nieuwbouw die het wereldwijde aanbod vergroot. De hoge uitkeringsratio en het geïntegreerde model maken TORM tot een van de meest directe beleggingen in de productentankermarkt. Het belang van Hafnia zorgt voor blijvende speculatie over verdere consolidatie in het segment.

11. Ardmore Shipping Corporation (NYSE:ASC)

Ardmore Shipping, met hoofdkantoor in Cork in Ierland en statutair gevestigd op Bermuda, richt zich op middelgrote productentankers en chemicaliëntankers. De vloot bestaat

voornamelijk uit MR-schepen en kleinere chemicaliëntankers die flexibel kunnen worden ingezet tussen het vervoer van geraffineerde olieproducten en chemische ladingen. Die uitwisselbaarheid tussen twee markten vormt de kern van de strategie.

In 2026 heeft Ardmore nieuwbouwcontracten gesloten voor zuinige Handysize-tankers voor producten en chemicaliën met oplevering vanaf eind 2028, en de uitkeringsratio van het dividend verhoogd naar twee derde van de aangepaste winst. Tegelijk verkoopt de onderneming oudere schepen om de vloot te verjongen. Ardmore investeert daarnaast in energiebesparende aanpassingen en in tankcoatings die toegang geven tot een breder scala aan chemische ladingen.

Vanuit factorperspectief combineert Ardmore een relatief kleine omvang (SMB) met een conservatieve balans en een gematigd investeringstempo. De kleinere vlootomvang maakt de onderneming gevoeliger voor de inzet van individuele schepen dan grote concurrenten, maar biedt ook flexibiliteit. Het aandeel is een gerichte belegging in het MR- en chemicaliënsegment.

12. d'Amico International Shipping S.A. (MIL:DIS)

d'Amico International Shipping is een in Luxemburg gevestigde dochteronderneming van de Italiaanse familiegroep d'Amico Società di Navigazione. De onderneming exploiteert via d'Amico Tankers in Dublin een moderne vloot van productentankers in de klassen MR, Handysize en LR1. Het aandeel noteert in euro's aan Borsa Italiana in het STAR-segment van Euronext Milan en is daarmee een van de weinige zuivere productentankerrederijen met een notering in euro's.

De onderneming heeft in de afgelopen jaren een omvangrijk vernieuwingsprogramma afgerond, waardoor vrijwel de gehele vloot uit zuinige eco-schepen bestaat. Oudere schepen worden verkocht en gehuurde schepen worden waar aantrekkelijk via aankoopopties in eigendom genomen. d'Amico hanteert een gemengd bevrachtingsbeleid waarbij een aanzienlijk deel van de vaardagen vooraf wordt vastgelegd via tijdbevrachting, wat de kasstroom stabiliseert, terwijl het overige deel profiteert van de spotmarkt.

In termen van Fama en French scoort d'Amico gunstig op de RMW-factor door de forse schuldafbouw van de afgelopen jaren, en terughoudend op de CMA-factor. De familiecontrole zorgt voor een langetermijnoriëntatie, maar beperkt de vrije verhandelbaarheid van het aandeel. Voor beleggers in de eurozone biedt het aandeel een manier om zonder valutatransactie in te spelen op de productentankermarkt, al blijven de inkomsten in dollars luiden.

13. Pyxis Tankers Inc. (NASDAQ:PXS)

Pyxis Tankers is een kleine Griekse rederij onder leiding van oprichter Valentios Valentis, met een vloot die bestaat uit eco-MR-productentankers en droge-bulkschepen. Oorspronkelijk een zuivere productentankerrederij, heeft Pyxis zich in de afgelopen jaren ontwikkeld tot een

gediversifieerde scheepvaartonderneming met een beperkt aantal schepen in twee segmenten.

De onderneming zet haar schepen in via een mix van tijdbevrachting en spotreizen. In 2026 rapporteerde Pyxis verbeterde resultaten door hogere tarieven in zowel het tanker- als het droge-bulksegment en een hoge bezettingsgraad van de MR-vloot. Door de kleine omvang heeft elke aan- of verkoop van een schip een merkbare invloed op de resultaten en de balans. Pyxis is in factortermen een uitgesproken small cap (SMB) met een hoge gevoeligheid voor individuele transacties. De beperkte liquiditeit van het aandeel en de geringe analistendekking betekenen dat koersbewegingen soms los kunnen staan van de onderliggende markt. Voor een trendvolgende belegger is het aandeel daardoor volatieler dan de grote sectorgenoten.

14. Imperial Petroleum Inc. (NASDAQ:IMPP)

Imperial Petroleum werd eind 2021 afgesplitst van gastankerrederij StealthGas en staat onder leiding van de Griekse ondernemer Harry Vafias. De onderneming bezit een vloot van productentankers, Suezmaxtankers en droge-bulkschepen, die zij in de afgelopen jaren in hoog tempo heeft uitgebreid. In 2026 rapporteerde Imperial Petroleum enkele van de sterkste kwartaalresultaten uit haar geschiedenis.

Een opvallend kenmerk is de schuldenvrije balans en de aanzienlijke kaspositie. Daar staat tegenover dat de onderneming in haar beginjaren herhaaldelijk nieuwe aandelen en warrants heeft uitgegeven, wat voor bestaande aandeelhouders tot forse verwatering leidde. Bovendien zijn diverse schepen aangekocht van partijen die gelieerd zijn aan de familie Vafias, wat vragen kan oproepen over bestuurlijke onafhankelijkheid.

Vanuit factorperspectief is Imperial Petroleum een klein en laag gewaardeerd aandeel met een sterke balans, maar met een investeringsprofiel dat door de snelle vlootgroei als agressief kan worden aangemerkt. De historische verwatering en transacties met verbonden partijen zijn voor een kwaliteitsgerichte belegger belangrijke risicofactoren. Het aandeel kent een hoge volatiliteit.

15. Performance Shipping Inc. (NASDAQ:PSHG)

Performance Shipping is een Griekse rederij die oorspronkelijk containerschepen exploiteerde, maar zich vanaf 2019 volledig heeft omgevormd tot een tankerrederij met een vloot van Aframax- en LR2-schepen. De onderneming heeft daarnaast nieuwbouwcontracten voor moderne LR2-tankers met tweebrandstofmogelijkheden, die in de komende jaren worden opgeleverd en deels al onder langlopende tijdbevrachtingen zijn vastgelegd.

De Aframax/LR2-markt behoort in 2026 tot de best presterende segmenten, omdat deze schepen zowel ruwe olie als olieproducten kunnen vervoeren en profiteren van de verschuivingen in Russische en Atlantische handelsstromen. Performance Shipping zet haar

schepen in via een combinatie van spotmarkt en tijdbevrachting en heeft haar financiële positie in de recente hoogconjunctuur sterk verbeterd.

In Fama-Frenchtermen is Performance Shipping een kleine onderneming met een lage waardering en een investeringsprogramma dat relatief groot is ten opzichte van de bestaande vloot. Historisch heeft de onderneming ingrijpende kapitaaltransacties uitgevoerd, waaronder de uitgifte van converteerbare preferente aandelen, die de zeggenschapsverhoudingen hebben beïnvloed. Die bestuurlijke aspecten verdienen aandacht naast de operationele prestaties.

16. TOP Ships Inc. (AMEX:TOPS)

TOP Ships is een in Athene gevestigde rederij die een kleine vloot van moderne eco-tankers bezit, waaronder MR-productentankers, Suezmaxschepen en VLCC's. Het merendeel van de schepen is voor meerdere jaren verhuurd aan grote energie- en handelsondernemingen tegen vaste dagtarieven. De onderneming staat onder invloed van haar bestuursvoorzitter Evangelos Pistiolis, met wie diverse transacties zijn verricht.

Het verdienmodel met langlopende tijdbevrachtingen zorgt voor voorspelbare inkomsten, maar beperkt de mate waarin TOP Ships profiteert van de uitzonderlijk hoge spottarieven in 2026. Belangrijker voor beleggers is de kapitaalhistorie: de onderneming heeft in het verleden zeer frequent nieuwe aandelen uitgegeven en herhaaldelijk aandelen samengevoegd, waardoor de koers over langere termijn dramatisch is gedaald en de beurswaarde zeer klein is geworden.

TOP Ships wordt in dit rapport uitdrukkelijk als hoogrisicobelegging aangemerkt. De beurswaarde is zeer gering in verhouding tot de omvang van de vloot en de schulden, de koersreeks wordt sterk beïnvloed door kapitaaltransacties en de bestuurlijke verhoudingen zijn complex. Hoewel de onderneming een reële tankervloot exploiteert, past het aandeel slecht binnen een kwaliteitsgericht factorkader en is het vooral relevant als illustratie van de risico's in het kleinste segment van de sector.

17. Stolt-Nielsen Limited (OTC:SOIEF)

Stolt-Nielsen, opgericht in 1959 en gevestigd in Londen, is wereldwijd marktleider in het vervoer en de opslag van vloeibare bulkchemicaliën. De groep bestaat uit Stolt Tankers, een van de grootste vloten van chemicaliëntankers met roestvrijstalen tanks voor het gelijktijdig vervoeren van vele verschillende ladingen, Stolthaven Terminals, Stolt Tank Containers en de visteeltactiviteit Stolt Sea Farm. Daarnaast heeft de groep belangen in kleinschalige LNG-distributie.

Het chemicaliënsegment wordt gekenmerkt door hoge toetredingsdrempels: de schepen zijn complex en duur, en klanten in de chemische industrie hechten zwaar aan veiligheid en betrouwbaarheid. Stolt-Nielsen combineert daardoor stabielere marges dan de reguliere

tankervaart met de ondersteuning van terminals en tankcontainers. De primaire notering is in Noorse kronen aan de beurs van Oslo, waar het aandeel aanzienlijk liquider is.

Verhandelbaarheidswaarschuwing: de Amerikaanse OTC-notering van Stolt-Nielsen kent een zeer beperkte handelsomvang en brede verschillen tussen bied- en laatkoersen. Wie via deze notering handelt, doet er verstandig aan uitsluitend met limietorders te werken en rekening te houden met moeizame uitvoering. Inhoudelijk is Stolt-Nielsen in Fama-Frenchtermen een gediversifieerd kwaliteitsbedrijf met een lage waardering en een familiale aandeelhoudersstructuur.

18. Odfjell SE (OTC:ODJBF)

Odfjell, opgericht in 1914 en gevestigd in Bergen, is samen met Stolt-Nielsen een van de twee grootste spelers in de wereldwijde vaart met gespecialiseerde chemicaliëntankers. De onderneming exploiteert een vloot van chemicaliëntankers met roestvrijstalen en gecoate tanks die op vaste routes rond de wereld varen, en bezit belangen in tankterminals. De familie Odfjell houdt de meerderheid van de stemrechten.

Odfjell heeft zich de afgelopen jaren onderscheiden met een programma voor brandstofbesparing en emissiereductie, en met de vernieuwing van de vloot via nieuwbouw en langlopende huurovereenkomsten. Het chemicaliënsegment heeft geprofiteerd van langere vaarroutes door de verstoringen rond het Rode Meer en van een beperkt orderboek voor gespecialiseerde chemicaliëntankers, wat het aanbod op peil houdt.

Verhandelbaarheidswaarschuwing: de Amerikaanse OTC-notering betreft de stemrechtloze B-aandelen en kent een uiterst beperkte liquiditeit. Handel via deze notering is alleen verantwoord met limietorders en vergt geduld; de primaire handel vindt plaats in Noorse kronen in Oslo. In termen van Fama en French is Odfjell een laag gewaardeerd aandeel met een relatief hoge schuldgraad, wat het aandeel gevoeliger maakt voor neergaande fasen in de chemicaliënvaart.

Deel III: Gastankers voor LPG, ethyleen en LNG

19. Dorian LPG Ltd. (NYSE:LPG)

Dorian LPG, gevestigd in Stamford in de Amerikaanse staat Connecticut, is een gespecialiseerde eigenaar van zeer grote gastankers (VLGC's) voor het vervoer van vloeibaar petroleumgas, zoals propaan en butaan. De onderneming exploiteert een moderne vloot, waarvan een deel is uitgerust met tweebrandstofmotoren die LPG zelf als brandstof kunnen gebruiken, en zet haar schepen grotendeels in via een gezamenlijke bevrachtingsregeling met branchegenoten.

De vraag naar LPG-vervoer wordt gedreven door de sterk gegroeide export van LPG uit de Verenigde Staten naar Azië, waar het gas wordt gebruikt als grondstof voor de petrochemie

en als brandstof voor huishoudens. Ook exporten uit het Midden-Oosten spelen een grote rol, waardoor de verstoringen rond de Straat van Hormuz directe gevolgen hebben voor vaarpatronen en tarieven. Dorian LPG heeft een reputatie opgebouwd met een aandeelhoudersvriendelijk beleid van onregelmatige maar omvangrijke dividenduitkeringen.

In factortermen combineert Dorian LPG een sterke balans en een hoge cyclische winstgevendheid met een terughoudend investeringsbeleid. De onderneming is een zuivere belegging in het VLGC-segment en daarmee gevoelig voor de prijsverschillen tussen Amerikaanse en Aziatische LPG-markten, voor handelsspanningen tussen de Verenigde Staten en China, en voor de doorvaart door het Panamakanaal.

20. Navigator Holdings Ltd. (NYSE:NVGS)

Navigator Holdings is eigenaar van de grootste vloot van kleinere gastankers in het handysizesegment ter wereld. Deze schepen kunnen LPG, petrochemische gassen zoals ethyleen en propyleen, en ammoniak vervoeren. Een belangrijke pijler is het belang in de ethyleenexportterminal in Morgan's Point bij Houston, een gezamenlijke onderneming met Enterprise Products Partners, die in 2026 recordvolumes verwerkte.

De combinatie van schepen en terminal geeft Navigator een unieke positie in de keten van Amerikaanse ethaan- en ethyleenexport. Goedkoop Amerikaans ethaan biedt Europese en Aziatische chemiebedrijven een concurrerend alternatief voor nafta, wat bij hoge olieprijzen de vraag naar Amerikaans ethyleen versterkt. Navigator investeert in nieuwbouw van ethaan- en ethyleentankers en van schepen voor ammoniakvervoer, met het oog op de verwachte groei van ammoniak als energiedrager en brandstof.

In het Fama-Frenchkader valt Navigator op door een stijgende winstgevendheid en een investeringsprogramma dat aanzienlijk is maar volledig gefinancierd. Het aandeel is minder gevoelig voor de olietankermarkt en meer gekoppeld aan de petrochemische cyclus en de prijsverhouding tussen ethaan en nafta. De afhankelijkheid van één exportterminal is een concentratierisico.

21. StealthGas Inc. (NASDAQ:GASS)

StealthGas, onderdeel van de Griekse Vafias-groep, is een van de grootste eigenaren van kleine LPG-tankers onder druk ter wereld. Deze schepen bedienen regionale handelsstromen en kustvaart, bijvoorbeeld in Europa, Azië en Afrika, waar kleinere havens en terminals geen grote gastankers kunnen ontvangen. De onderneming verhuurt het merendeel van haar vloot onder tijdbevrachtingen aan energiebedrijven en handelaren.

StealthGas heeft in de afgelopen jaren de schuldpositie zeer sterk afgebouwd, oudere schepen verkocht en eigen aandelen ingekocht. De markt voor kleine gastankers is minder volatiel dan die voor VLGC's, omdat de handelsstromen regionaal zijn en de vloot versnipperd

is over vele kleine eigenaren. Dat zorgt voor stabielere maar ook minder spectaculaire tarieven.

In factortermen is StealthGas een klein, laag gewaardeerd aandeel met een sterke balans en een terughoudend investeringsbeleid. Het aandeel heeft in het verleden lange perioden gekend waarin het ver onder de netto vermogenswaarde noteerde. De beperkte liquiditeit en de familiecontrole zijn aandachtspunten voor beleggers.

22. Flex LNG Ltd. (NYSE:FLNG)

Flex LNG bezit een vloot van moderne LNG-tankers met zuinige tweetaktmotoren, die tot de meest efficiënte schepen in het LNG-segment behoren. De onderneming behoort tot de invloedssfeer van John Fredriksen en noteert aan de New York Stock Exchange en de beurs van Oslo. Het merendeel van de vloot is verhuurd onder meerjarige tijdbevrachtingen aan grote energiebedrijven en LNG-handelaren.

Het verdienmodel van Flex LNG is gericht op voorspelbare kasstromen. Doordat de schepen voor langere tijd zijn vastgelegd, wordt de onderneming slechts beperkt geraakt door de grote schommelingen op de spotmarkt voor LNG-vervoer, die na een zeer sterke periode tot 2022 in de jaren daarna onder druk kwam door een groot aantal nieuwbouwopleveringen. Flex LNG keert een hoog kwartaaldividend uit en heeft haar financieringen herhaaldelijk tegen gunstigere voorwaarden vernieuwd.

In Fama-Frenchtermen is Flex LNG een onderneming met een stabiele winstgevendheid en een zeer beperkt investeringsprogramma, wat gunstig is op de CMA-factor. Het belangrijkste risico ligt bij de vernieuwing van contracten die de komende jaren aflopen, omdat de vervolgtarieven afhangen van de LNG-scheepvaartmarkt op dat moment. De groei van de LNG-export uit de Verenigde Staten en Qatar vormt daarbij een belangrijke ondersteunende factor.

23. Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ:CCEC)

Capital Clean Energy Carriers is de voortzetting van Capital Product Partners, een beursgenoteerde scheepvaartonderneming uit de Griekse Capital-groep van de familie Marinakis. In 2024 werd de onderneming omgevormd van een commanditaire vennootschap tot een gewone vennootschap en werd de strategie verlegd naar schepen voor de energietransitie. De vloot bestaat inmiddels hoofdzakelijk uit moderne LNG-tankers, aangevuld met nieuwbouworders voor gastankers die vloeibaar CO2 en ammoniak kunnen vervoeren.

De onderneming heeft haar containerschepen grotendeels verkocht en een omvangrijk pakket LNG-tankers overgenomen van de moedergroep. Het merendeel van de LNG-vloot is verhuurd onder langlopende tijdbevrachtingen aan grote energiebedrijven, wat zorgt voor een

aanzienlijke contractuele orderportefeuille. De nieuwbouw van gastankers voor middelgrote volumes is gericht op opkomende markten voor koolstofafvang en ammoniak.

Vanuit factorperspectief scoort Capital Clean Energy Carriers minder gunstig op de CMA-factor door het forse investeringsprogramma en de daarmee samenhangende schuldenlast. Tegelijk biedt de langetermijncontractering een stabiele basis. Het aandeel is een belegging in de verwachte groei van LNG-vervoer en emissiearme gasketens, met de bijbehorende uitvoerings- en financieringsrisico's.

24. Dynagas LNG Partners LP (NYSE:DLNG)

Dynagas LNG Partners is een Griekse commanditaire vennootschap die een kleine vloot van LNG-tankers bezit, waarvan een deel is uitgerust voor varen in ijsgebieden. De schepen zijn verhuurd onder meerjarige tijdbevrachtingen aan energiebedrijven, en de onderneming beschikt over een contractuele orderportefeuille die meerdere jaren aan inkomsten dekt. In 2026 werd een van de schepen na een eerdere bevrachting aan een Duitse afnemer verhuurd voor een Amerikaans LNG-project.

De onderneming heeft in de afgelopen jaren prioriteit gegeven aan schuldafbouw, wat heeft geleid tot fors lagere rentelasten. De uitkering aan gewone aandeelhouders is daarbij bewust laag gehouden ten gunste van aflossing en de betaling van het dividend op de preferente aandelen. Een specifiek risico is de historische betrokkenheid van een deel van de vloot bij Russische LNG-projecten, waardoor sancties invloed kunnen hebben op de inzetbaarheid van schepen.

In factortermen is Dynagas een kleine en laag gewaardeerde onderneming met een stabiele winstgevendheid door langlopende contracten en een terughoudend investeringsbeleid. De concentratie op een klein aantal schepen en tegenpartijen, gecombineerd met het sanctierisico, maakt het aandeel gevoelig voor gebeurtenissen rond individuele contracten. De structuur als commanditaire vennootschap kan voor Nederlandse beleggers fiscale en administratieve aandachtspunten met zich meebrengen.

25. Golar LNG Limited (NASDAQ:GLNG)

Golar LNG was jarenlang een van de bekendste eigenaren van LNG-tankers, maar heeft zich in de afgelopen jaren omgevormd tot een gespecialiseerde aanbieder van drijvende installaties voor het vloeibaar maken van aardgas (FLNG). De onderneming exploiteert omgebouwde schepen die aardgas vanaf zee vloeibaar maken voor export, onder meer voor projecten voor de kust van Kameroen en Mauritanië/Senegal, en ontwikkelt nieuwe eenheden voor onder meer Argentinië.

Hoewel Golar geen traditionele tankerrederij meer is, blijft de onderneming een belangrijke maritieme schakel in de LNG-keten. Het verdienmodel is gebaseerd op langlopende contracten met vergoedingen die deels gekoppeld zijn aan de prijs van LNG of olie, wat zorgt

voor een combinatie van stabiele basisinkomsten en een opwaarts potentieel bij hoge energieprijzen. De ombouw van bestaande LNG-tankers tot FLNG-eenheden is goedkoper en sneller dan de bouw van installaties op land.

In het Fama-Frenchkader scoort Golar minder gunstig op de CMA-factor door de omvangrijke investeringen in nieuwe FLNG-eenheden, die gepaard gaan met uitvoeringsrisico's en een aanzienlijke financieringsbehoefte. Daar staat tegenover dat succesvol opgeleverde projecten langdurige kasstromen genereren. Het aandeel is daarmee eerder een belegging in maritieme LNG-infrastructuur dan in de cyclische tankervaart.

26. Excelerate Energy, Inc. (NYSE:EE)

Excelerate Energy, gevestigd in The Woodlands in Texas, is een van de grootste exploitanten van drijvende opslag- en hervergassingseenheden (FSRU's) ter wereld. Deze schepen ontvangen LNG van tankers, slaan het op en zetten het weer om in gas voor levering aan het landelijke gasnet. Excelerate bedient onder meer Bangladesh, Brazilië, Argentinië, Finland en Duitsland, en heeft zich met de overname van activiteiten in Jamaica in 2025 verder ontwikkeld tot een geïntegreerde aanbieder van gasvoorziening.

Het verdienmodel is grotendeels gebaseerd op langlopende contracten met overheden en energiebedrijven, wat zorgt voor voorspelbare inkomsten. Daarnaast handelt Excelerate in LNG om de eigen afnemers te bevoorraden. De vraag naar FSRU's wordt gedreven door landen die snel toegang willen tot LNG zonder te investeren in vaste terminals, een behoefte die na de Europese energiecrisis van 2022 sterk is toegenomen.

De onderneming ging in 2022 naar de beurs en heeft daarmee een koershistorie van ruim vier jaar. In factortermen combineert Excelerate een stabiele winstgevendheid met een groeigericht investeringsprofiel. De familie Kaiser houdt een meerderheidsbelang. Het aandeel is een belegging in maritieme gasinfrastructuur die minder cyclisch is dan het olietankervervoer.

Deel IV: Gediversifieerde scheepvaartgroepen en verhuurders

27. SFL Corporation Ltd. (NYSE:SFL)

SFL Corporation, voorheen Ship Finance International, is een scheepsverhuurder die van oudsher deel uitmaakt van het netwerk rond John Fredriksen. De onderneming bezit een sterk gediversifieerde portefeuille van tankers, containerschepen, autotransportschepen, droge-bulkschepen en offshore boorinstallaties, die zij grotendeels onder langlopende huurcontracten verhuurt aan rederijen en energiebedrijven. SFL keert sinds 2004 onafgebroken elk kwartaal dividend uit.

Het verdienmodel van SFL is gericht op het genereren van stabiele huurinkomsten in plaats van het rechtstreeks benutten van de spotmarkt. Voor de tankertak betekent dit dat de

onderneming minder profiteert van uitzonderlijk hoge vrachttarieven, maar ook minder kwetsbaar is in dal fasen. Een aandachtspunt in de afgelopen jaren was de inzet van de boorinstallaties, waarvan de contractdekking wisselend was.

In Fama-Frenchtermen is SFL een onderneming met een gematigde winstgevendheid, een hoge schuldgraad die inherent is aan het verhuurmodel, en een stabiel uitkeringsbeleid. Het aandeel wordt door beleggers vaak gezien als een inkomensbelegging binnen de scheepvaart. De mate waarin de tankerposities profiteren van de huidige markt hangt af van de looptijd en de structuur van de lopende contracten.

28. Navios Maritime Partners L.P. (NYSE:NMM)

Navios Maritime Partners is een van de grootste gediversifieerde beursgenoteerde scheepvaartondernemingen ter wereld, onder leiding van de Griekse reder Angeliki Frangou. Na de fusies met Navios Maritime Containers in 2021 en Navios Maritime Acquisition in 2021 bestaat de vloot uit drie pijlers: droge bulk, containerschepen en tankers. Het tankersegment omvat onder meer VLCC's, Aframax/LR2-schepen en MR-productentankers.

De onderneming combineert langlopende tijdbevrachtingen met kortere contracten en heeft een omvangrijk programma voor vlootvernieuwing lopen, waarbij oudere schepen worden verkocht en vervangen door nieuwbouw. Navios Maritime Partners heeft de afgelopen jaren de schuldgraad verlaagd en eigen eenheden ingekocht, terwijl de uitkering aan houders bewust beperkt is gehouden.

Vanuit factorperspectief is Navios Maritime Partners een uitgesproken waarde-aandeel dat historisch tegen een forse korting op de netto vermogenswaarde noteert. Het omvangrijke nieuwbouwprogramma weegt negatief op de CMA-factor, terwijl de spreiding over drie segmenten de cyclische risico's verkleint. De structuur als commanditaire vennootschap en de complexe historie van onderlinge transacties binnen de Navios-groep verdienen aandacht.

Deel V: Japanse scheepvaartconcerns

29. Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (OTC:MSLOY)

Mitsui O.S.K. Lines is een van de drie grote Japanse scheepvaartconcerns en bezit een van de grootste vloten van LNG-tankers ter wereld, naast een omvangrijke vloot van ruwe-olietankers, productentankers, chemicaliëntankers en LPG-tankers. Daarnaast is de onderneming actief in droge bulk, autotransport, veerdiensten, vastgoed en via een aandeel in Ocean Network Express in de containervaart. De primaire notering is in Japanse yen aan de beurs van Tokio.

Een groot deel van de energieschepen van Mitsui O.S.K. Lines vaart onder zeer langlopende contracten met Japanse en internationale energiebedrijven, wat de onderneming een stabiele basis van inkomsten geeft. De groep investeert fors in schepen voor alternatieve brandstoffen,

in drijvende gasinfrastructuur en in windenergie op zee, in lijn met een strategie om minder afhankelijk te worden van de cyclische containervaart.

Verhandelbaarheidswaarschuwing: het Amerikaanse certificaat van Mitsui O.S.K. Lines wordt onderhands verhandeld met een beperkte handelsomvang. Beleggers doen er verstandig aan met limietorders te werken. In Fama-Frenchtermen is de onderneming een groot, gediversifieerd waarde-aandeel met een omvangrijk investeringsprogramma, waardoor de blootstelling aan de tankercyclus slechts een deel van het totale beeld bepaalt.

30. Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (OTC:NPNYY)

Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, internationaal bekend als NYK Line, is het grootste Japanse scheepvaartconcern en behoort tot de oudste rederijen ter wereld. De onderneming exploiteert een brede vloot met onder meer LNG-tankers, ruwe-olietankers, LPG-tankers, autotransportschepen en droge-bulkschepen, en is daarnaast actief in logistiek via Yusen Logistics en in de containervaart via een belang in Ocean Network Express.

Voor de tankersector is vooral de energietak van NYK relevant, die grotendeels onder langlopende contracten met energiebedrijven werkt. Net als andere Japanse concerns investeert NYK in schepen die op LNG, ammoniak of andere alternatieve brandstoffen kunnen varen, en in maritieme toepassingen voor de energietransitie. De resultaten van de groep worden echter in sterke mate beïnvloed door de containervaart en de autotransportmarkt.

Verhandelbaarheidswaarschuwing: het Amerikaanse certificaat van NYK wordt onderhands verhandeld; de liquiditeit is redelijk maar beduidend lager dan die van de primaire notering in Tokio. Gebruik van limietorders is aan te bevelen. In factortermen is NYK een groot, gediversifieerd en laag gewaardeerd concern met een actief beleid van aandeleninkoop, waarbij de tankerblootstelling slechts een beperkt deel van de onderneming vertegenwoordigt.

31. Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (OTC:KAIKY)

Kawasaki Kisen Kaisha, beter bekend als K Line, is de derde grote Japanse rederij. De onderneming richt zich op autotransportschepen, droge bulk, energieschepen waaronder LNG-tankers en tankers voor ruwe olie en LPG, en is via Ocean Network Express actief in de containervaart. De energietak werkt overwegend met langlopende contracten voor Japanse en internationale energiebedrijven.

Binnen dit rapport is K Line de onderneming met de kleinste relatieve blootstelling aan tankers. Het concern wordt opgenomen omdat de energietransportactiviteiten een structureel onderdeel van de groep vormen en omdat de onderneming investeert in LNG-tankers en schepen voor nieuwe brandstoffen. De koersontwikkeling wordt in de praktijk echter sterker bepaald door de container- en autotransportmarkten dan door de tankercyclus.

Verhandelbaarheidswaarschuwing: het Amerikaanse certificaat van K Line wordt onderhands verhandeld met een beperkte handelsomvang; handel met limietorders is aan te bevelen. In Fama-Frenchtermen is K Line een laag gewaardeerd concern met een zeer sterke balans en een omvangrijk programma van aandeleninkoop, wat gunstig is voor de kwaliteitsfactoren.

Deel VI: Binnenvaart, kustvaart, opslag en dienstverlening

32. Kirby Corporation (NYSE:KEX)

Kirby Corporation, gevestigd in Houston, is de grootste exploitant van tankbinnenvaartschepen in de Verenigde Staten. De onderneming vervoert petrochemicaliën, geraffineerde olieproducten, ruwe olie en landbouwchemicaliën over het Amerikaanse binnenwaterennet, waaronder de Mississippi en de Intracoastal Waterway, en exploiteert daarnaast een vloot voor kustvaart. Een tweede divisie levert onderhoud, motoren en systemen voor energieopwekking aan onder meer de olie- en gasindustrie en datacentra.

De Amerikaanse binnenvaart valt onder de Jones Act, die vervoer tussen Amerikaanse havens voorbehoudt aan schepen die in de Verenigde Staten zijn gebouwd, bemand en in eigendom zijn. Dat beschermt de markt tegen buitenlandse concurrentie en zorgt voor een relatief stabiel speelveld. Kirby profiteert van de hoge benutting van zijn tankbakken door de sterke Amerikaanse petrochemische productie en van beperkte nieuwbouw in de sector.

In factortermen is Kirby een middelgrote onderneming met een stabiele en stijgende winstgevendheid en een terughoudend investeringsbeleid, aangevuld met aandeleninkoop. Het aandeel is aanzienlijk minder cyclisch dan internationale tankerrederijen, omdat de vraag samenhangt met de binnenlandse Amerikaanse industriële activiteit. Het vormt daarmee een defensiever onderdeel binnen een tankerselectie.

33. Genesis Energy, L.P. (NYSE:GEL)

Genesis Energy is een Amerikaanse commanditaire vennootschap met hoofdkantoor in Houston. Na de verkoop van haar natriumcarbonaatactiviteiten in 2025 rust de onderneming op twee pijlers: pijpleidingen voor olie en gas op de bodem van de Golf van Mexico en een maritieme transportdivisie. Die maritieme divisie exploiteert tankbinnenvaartschepen, zeegaande duwbakcombinaties en een eigen Jones Act-tanker voor het vervoer van geraffineerde producten en zware olieproducten.

De maritieme activiteiten van Genesis profiteren van dezelfde beschermde marktstructuur als die van Kirby, met beperkte vlootuitbreiding en een stabiele vraag van Amerikaanse raffinaderijen. De pijpleidingen in de Golf van Mexico profiteren van nieuwe offshore olieprojecten die in de afgelopen jaren in productie zijn gekomen. De verkoopopbrengst van de natriumcarbonaattak is gebruikt om de schuldpositie te verlagen.

In Fama-Frenchtermen blijft Genesis een onderneming met een relatief hoge schuldgraad, wat haar kwetsbaar maakt voor rentestijgingen en voor operationele verstoringen, bijvoorbeeld door orkanen in de Golf van Mexico. De structuur als commanditaire vennootschap kan voor Nederlandse beleggers fiscale en administratieve aandachtspunten opleveren. Het aandeel biedt een combinatie van maritiem tankvervoer en energie-infrastructuur.

34. Koninklijke Vopak N.V. (EURONEXT:VPK)

Koninklijke Vopak, gevestigd in Rotterdam en met een geschiedenis die teruggaat tot 1616, is 's werelds grootste onafhankelijke exploitant van tankterminals. De onderneming slaat olieproducten, chemicaliën, gassen zoals LPG en LNG, en biobrandstoffen op in terminals in tientallen landen, en vormt zo de schakel tussen tankers en de industrie en distributie aan land. Vopak noteert in euro's aan Euronext Amsterdam.

Vopak heeft de afgelopen jaren een strategische koerswijziging doorgevoerd, waarbij een deel van de traditionele olieopslag is afgestoten en wordt geïnvesteerd in terminals voor gassen, industriële clusters en nieuwe energiedragers zoals waterstof, ammoniak en opslag van CO2. In perioden van geopolitieke onrust en sterk schommelende energieprijzen neemt de vraag naar opslagcapaciteit toe, omdat handelaren en overheden voorraden aanhouden en profiteren van prijsverschillen in de tijd.

Vopak is uitdrukkelijk geen rederij, maar wordt in dit rapport opgenomen als infrastructuurbedrijf dat nauw verbonden is met de tankerlogistiek. In termen van Fama en French is Vopak een kwaliteitsbedrijf met stabiele marges en langlopende contracten, maar met een investeringsprogramma in nieuwe energie-infrastructuur dat op de CMA-factor minder gunstig scoort. Het aandeel is veel minder cyclisch dan de tankerrederijen in deze selectie.

35. Clarkson PLC (OTC:CKNHF)

Clarkson, opgericht in 1852 en gevestigd in Londen, is de grootste scheepsmakelaar ter wereld. De onderneming bemiddelt bij de bevrachting van schepen, waaronder tankers, en bij de aan- en verkoop van nieuwbouw en tweedehands schepen. Daarnaast levert Clarksons Research marktgegevens en analyses die in de gehele scheepvaartsector als standaard gelden, en is de groep actief in financiële dienstverlening en havendiensten. De primaire notering is in Britse ponden aan de beurs van Londen.

Het verdienmodel van Clarkson is gebaseerd op commissies, die meebewegen met vrachttarieven en scheepswaarden. Daardoor profiteert de onderneming indirect van een sterke tankermarkt, zonder zelf het kapitaalrisico van scheepseigendom te dragen. Bovendien levert een levendige markt voor nieuwbouw en tweedehands schepen, zoals in 2026 het geval is, extra makelaarsinkomsten op.

Verhandelbaarheidswaarschuwing: het Amerikaanse onderhandse aandeel van Clarkson kent een zeer beperkte handelsomvang. Handel uitsluitend met limietorders en houd rekening met

grote verschillen tussen bied- en laatkoersen. In factortermen is Clarkson een kapitaalextensief kwaliteitsbedrijf met een sterke balans zonder netto schulden en een lange historie van dividendgroei, wat het tot een afwijkend profiel binnen deze selectie maakt.

Samenvatting

De tankersector beleeft in 2026 een van de meest uitzonderlijke jaren uit zijn geschiedenis. De combinatie van een vergrijzende vloot, een schaduwvloot die buiten de reguliere markt opereert en de verstoring van de energiestromen rond de Straat van Hormuz heeft geleid tot vrachttarieven die vrijwel niemand vooraf voor mogelijk had gehouden. Die omstandigheden vertalen zich in uitzonderlijke winsten en kasstromen voor rederijen die hun schepen op de spotmarkt inzetten, terwijl ondernemingen met langlopende contracten minder direct meeprofiteren maar wel stabieler blijven.

Voor de analyse van deze sector is het belangrijk om onderscheid te maken tussen segmenten. Tankers voor ruwe olie zijn het meest gevoelig voor geopolitieke schokken en voor de oplevering van nieuwe VLCC's. Productentankers worden gedreven door verschuivingen in raffinagecapaciteit en door de inzet van LR2-schepen in de ruwe-oliemarkt. Chemicaliëntankers kennen hogere toetredingsdrempels en een kleiner orderboek. Gastankers volgen hun eigen cycli, die meer samenhangen met de Amerikaanse export van LPG, ethaan en LNG dan met de oliemarkt. Ondersteunende ondernemingen zoals binnenvaartexploitanten, terminalbeheerders en makelaars bieden een minder cyclische blootstelling aan dezelfde energiestromen.

Het vijffactorenmodel van Fama en French helpt om binnen deze cyclische sector kwaliteitsverschillen zichtbaar te maken. Ondernemingen die de huidige hoogconjunctuur gebruiken om schulden af te lossen, eigen aandelen in te kopen en terughoudend te zijn met nieuwbouw, scoren gunstig op de RMW- en CMA-factoren. Ondernemingen die tegen hoge werfprijzen fors uitbreiden of die in het verleden herhaaldelijk aandeelhouders hebben verwaterd, verdienen een kritischer blik.

Daarnaast blijft het risico bestaan dat de markt omslaat wanneer de geopolitieke spanning afneemt en de recordorderboeken voor 2026 en 2027 worden opgeleverd. Voor de trendvolgende belegger betekent dit dat sterke trends in tankeraandelen aantrekkelijk kunnen zijn, maar dat een gedisciplineerde methode voor het beperken van verliezen in deze sector onmisbaar is.

Niet alle aandelen zullen in koers stijgen (of dalen). Gebruik een bewezen succesvolle methode om het kaf van het koren te scheiden. Een voorbeeld hiervan is de Trading Navigator Methode, die gebruikmaakt van het momentum effect. Dit effect is wetenschappelijk aangetoond als een manier om de markt te verslaan.
Voor meer informatie, bezoek:
https://www.beleggen.com/financieel-vrij

Harm van Wijk

- Website: https://www.beleggen.com
- VIP Beleggen: https://vip.beleggen.com

Volg ons ook op:

- Twitter: http://www.twitter.com/beleggen_com
- LinkedIn: http://nl.linkedin.com/in/harm-van-wijk
- Facebook: https://www.facebook.com/harmvanwijk
- YouTube: https://www.youtube.com/c/HarmvanWijk
- Instagram: https://www.instagram.com/beleggencom

Onze missie:
"Het helpen van mensen om succesvol te beleggen zonder veel tijd te investeren of veel risico te lopen, met behulp van eenvoudige en bewezen strategieën."

TradingView Superchart Watchlist

Hieronder volgt een komma-gescheiden lijst voor het importeren van tanker gerelateerde aandelen in TradingView Superchart Watchlist:

NYSE:ASC, NASDAQ:CCEC, OTC:CKNHF, EURONEXT:CMBT, MIL:DIS, NYSE:DHT, NYSE:LPG, NYSE:DLNG, NYSE:EE, NYSE:FLNG, NYSE:FRO, NYSE:GEL, NASDAQ:GLNG, NASDAQ:IMPP, NYSE:INSW, OTC:KAIKY, NYSE:KEX, EURONEXT:VPK, OTC:MSLOY, NYSE:NVGS, NYSE:NMM, OTC:NPNYY, NYSE:NAT, OTC:ODJBF, NASDAQ:PSHG, NASDAQ:PXS, NYSE:STNG, NYSE:SFL, NASDAQ:GASS, OTC:SOIEF, NYSE:TK, NYSE:TNK, AMEX:TOPS, NASDAQ:TRMD, NYSE:TEN

Verhandelbaarheidswaarschuwing: de OTC-noteringen van Stolt-Nielsen (OTC:SOIEF), Odfjell (OTC:ODJBF), Mitsui O.S.K. Lines (OTC:MSLOY), Nippon Yusen (OTC:NPNYY), Kawasaki Kisen (OTC:KAIKY) en Clarkson (OTC:CKNHF) kennen een beperkte tot zeer beperkte liquiditeit. Gebruik bij deze noteringen uitsluitend limietorders.
Instructies voor het importeren in TradingView:

1. Log in op je TradingView account
2. Ga naar de "Chart" weergave en open het "Watchlist" paneel (meestal aan de rechterkant)
3. Klik op het nieuwe lijstpictogram of op de drie puntjes naast je huidige watchlist en selecteer "Nieuwe lijst maken"
4. Geef je watchlist een naam (bijvoorbeeld "Tankers")
5. Klik op "Importeren" of het importeer-symbool (meestal een pijl die omhoog wijst)
6. Kopieer en plak de bovenstaande komma-gescheiden lijst in het tekstvak
7. Klik op "Importeren" of "Toevoegen"
8. Je watchlist is nu klaar om te gebruiken

Door deze aandelen in een speciale watchlist te volgen, kun je de prestaties van de sector als geheel en individuele bedrijven monitoren, technische analyses uitvoeren, en beter geïnformeerde beleggingsbeslissingen nemen met betrekking tot de tankersector.

Bronnen

https://finance.yahoo.com/quote/ASC/
https://finance.yahoo.com/quote/CCEC/
https://finance.yahoo.com/quote/CKNHF/
https://finance.yahoo.com/quote/CMBT.BR/
https://finance.yahoo.com/quote/DIS.MI/
https://finance.yahoo.com/quote/DHT/
https://finance.yahoo.com/quote/LPG/
https://finance.yahoo.com/quote/DLNG/
https://finance.yahoo.com/quote/EE/
https://finance.yahoo.com/quote/FLNG/
https://finance.yahoo.com/quote/FRO/
https://finance.yahoo.com/quote/GEL/
https://finance.yahoo.com/quote/GLNG/
https://finance.yahoo.com/quote/IMPP/
https://finance.yahoo.com/quote/INSW/
https://finance.yahoo.com/quote/KAIKY/
https://finance.yahoo.com/quote/KEX/
https://finance.yahoo.com/quote/VPK.AS/
https://finance.yahoo.com/quote/MSLOY/
https://finance.yahoo.com/quote/NVGS/
https://finance.yahoo.com/quote/NMM/
https://finance.yahoo.com/quote/NPNYY/
https://finance.yahoo.com/quote/NAT/
https://finance.yahoo.com/quote/ODJBF/
https://finance.yahoo.com/quote/PSHG/
https://finance.yahoo.com/quote/PXS/
https://finance.yahoo.com/quote/STNG/
https://finance.yahoo.com/quote/SFL/
https://finance.yahoo.com/quote/GASS/
https://finance.yahoo.com/quote/SOIEF/
https://finance.yahoo.com/quote/TK/
https://finance.yahoo.com/quote/TNK/
https://finance.yahoo.com/quote/TOPS/
https://finance.yahoo.com/quote/TRMD/
https://finance.yahoo.com/quote/TEN/