



TAI SHAN
HONG KONG

新興航運股份有限公司 Sincere Navigation Corporation 2605.TW

2025年第一季法說會

發言人 許志鴻 副總經理

Mar 28, 2025

免責聲明 Disclaimer

本演示文稿包含前瞻性陳述。這些前瞻性陳述受風險、不確定性和假設的影響，其中一些是我們無法控制的。實際結果可能與這些前瞻性陳述明示或暗示的結果大不相同。由於這些風險、不確定性和假設，本演示文稿中討論的前瞻性事件和情況可能不會以我們預期的方式發生，或者根本不會發生。您不應過分依賴任何前瞻性信息。

在準備此處的信息時，新興航運股份有限公司（“新興航運”）在未經獨立驗證的情況下依賴並假設所有可從公共來源獲得的信息或提供給新興航運或由新興航運以其他方式審查的信息的準確性和完整性。新興航運及其顧問均未就此類信息的準確性或完整性作出任何陳述或保證，也不承擔在獲得更多信息時或根據不斷變化的情況補充此類信息的任何承諾。對於因使用本演示文稿或其內容或以其他方式與本演示文稿有關的任何損失，新興航運或其任何關聯公司、顧問或代表均不承擔任何責任（疏忽或其他）未經新興航運事先書面同意，不得將本演示文稿或其任何內容複製給第三方。

This presentation contains forward looking statements. These forward-looking statements are subject to risks, uncertainties, and assumptions, some of which are beyond our control. Actual results may differ materially from those expressed or implied by these forward-looking statements. Because of these risks, uncertainties and assumptions, the forward-looking events and circumstances discussed in this presentation might not occur in the way we expect, or at all. You should not place undue reliance on any forward-looking information.

In preparing the information herein, Sincere Navigation Corporation (“SNC”) have relied upon and assumed, without independent verification, the accuracy and completeness of all information available from public sources or which was provided to SNC, or which was otherwise reviewed by SNC. Neither SNC nor its advisors have made any representation or warranty as to the accuracy or completeness of such information and nor do they assume any undertaking to supplement such information as further information becomes available or in light of changing circumstances. None of SNC, nor any of their respective affiliates, advisers or representatives shall have any liability whatsoever (in negligence or otherwise) for any loss howsoever arising from any use of this presentation or its contents or otherwise arising in connection with this presentation. Neither this presentation nor any of its contents may be reproduced to a third party without the prior written consent of SNC.

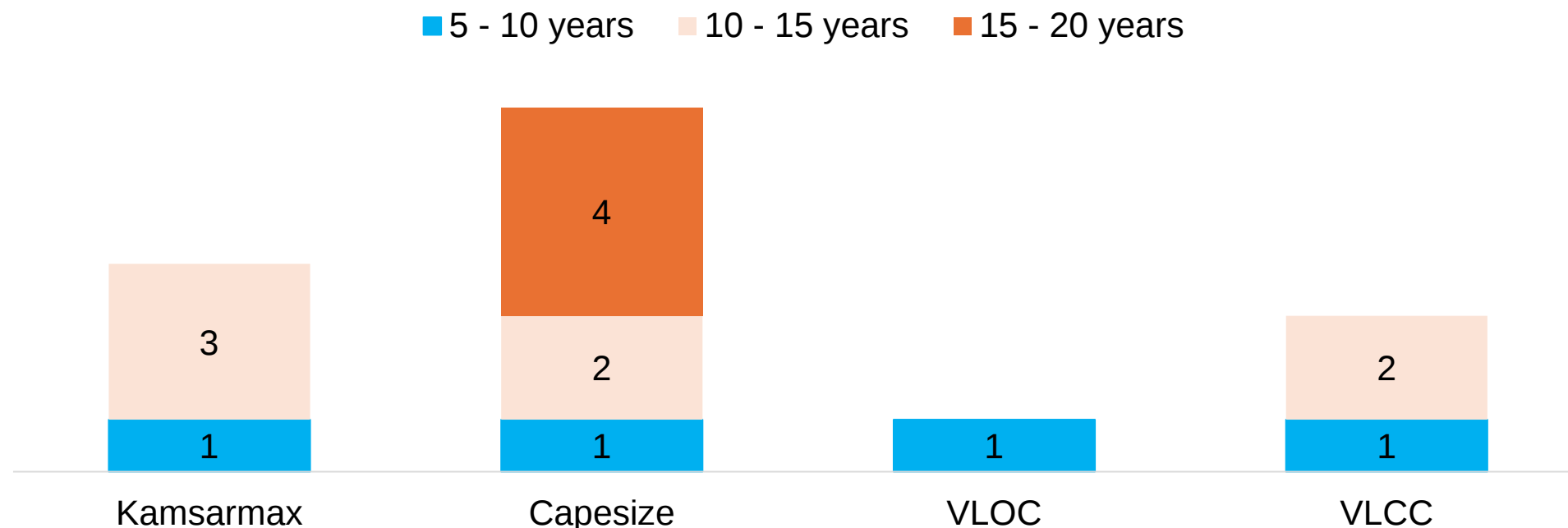


Fleet Portfolio and 2024 Actual Performance



主要業務及船隊Main Business and Fleet Portfolio

Fleet Portfolio



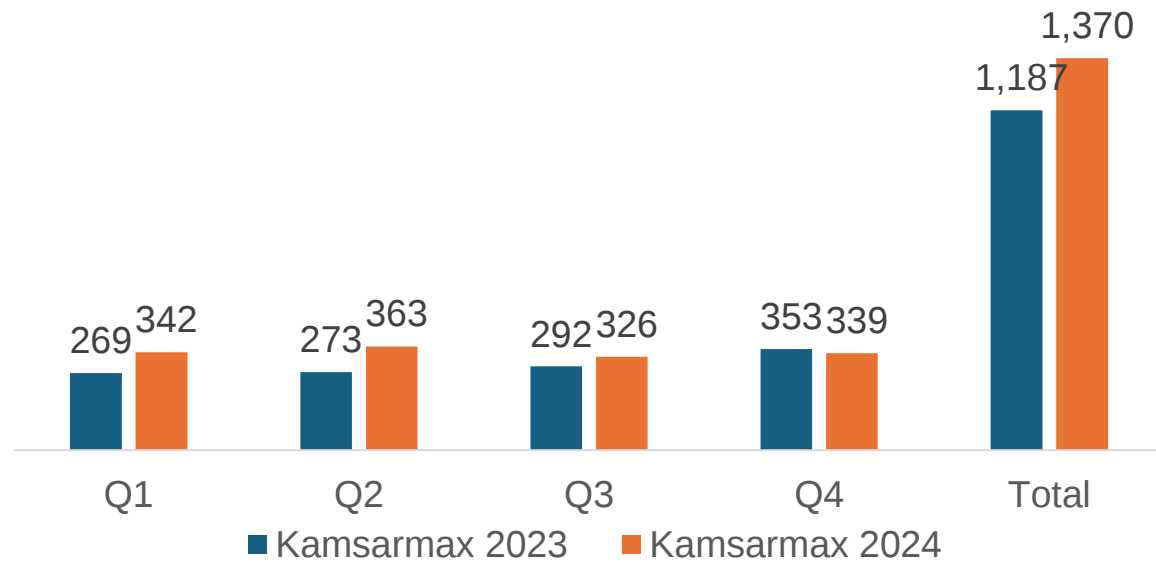
As of Dec 31, 2024

- 4 Kamsarmax 卡薩姆型、7 Capesize 海岬型、1 VLOC 超大型鐵礦砂船
- 3 VLCC join Tanker International operation pool and revenue are distributed based on pool points. 3艘超大型原油運輸船（VLCC）加入Tanker International運營池，並根據池內點數分配收益。
- Vessel Management: SNC provide management service to private owners of 3 vessels with total annual revenue US\$0.6M. SNC提供管理服務給3艘私有船舶的所有者，年收入總額為60萬美元。



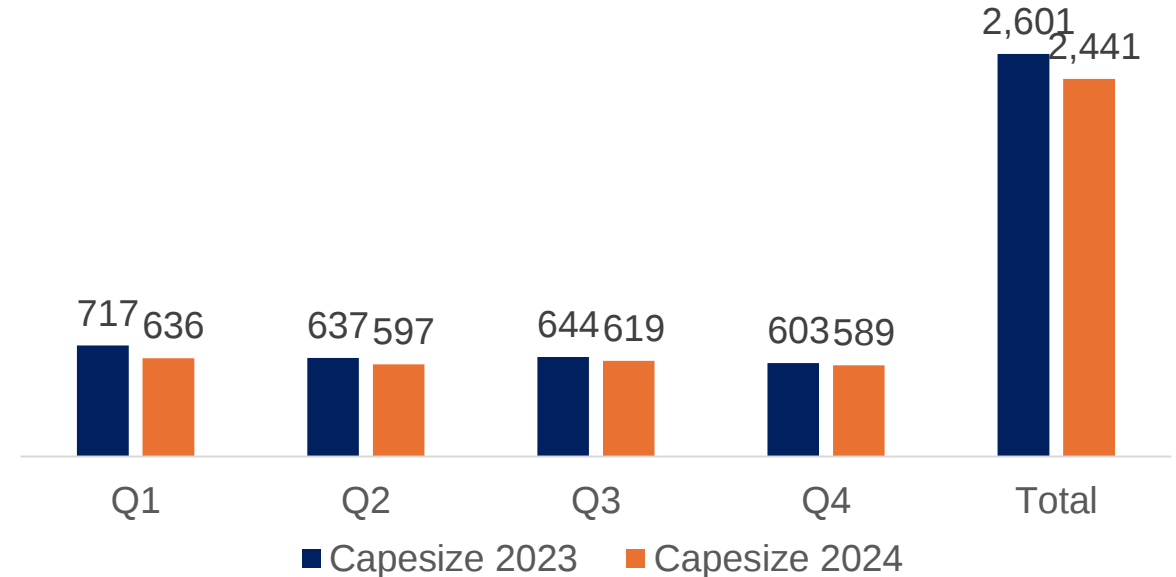
2024 營運天數 Operating Days

Operating Days



- 4 Vessels in 2024. 2024年四艘船舶概況
- Sarah was acquired in Sep 2023 and operated for the full year in 2024. Sarah 於 2023 年 9 月購買，並於 2024 年全年運營。
- 3 vessels underwent total 93 drydocking days in FY24. 三艘船舶在 2024 財年度共進行了 93 天的塢修。

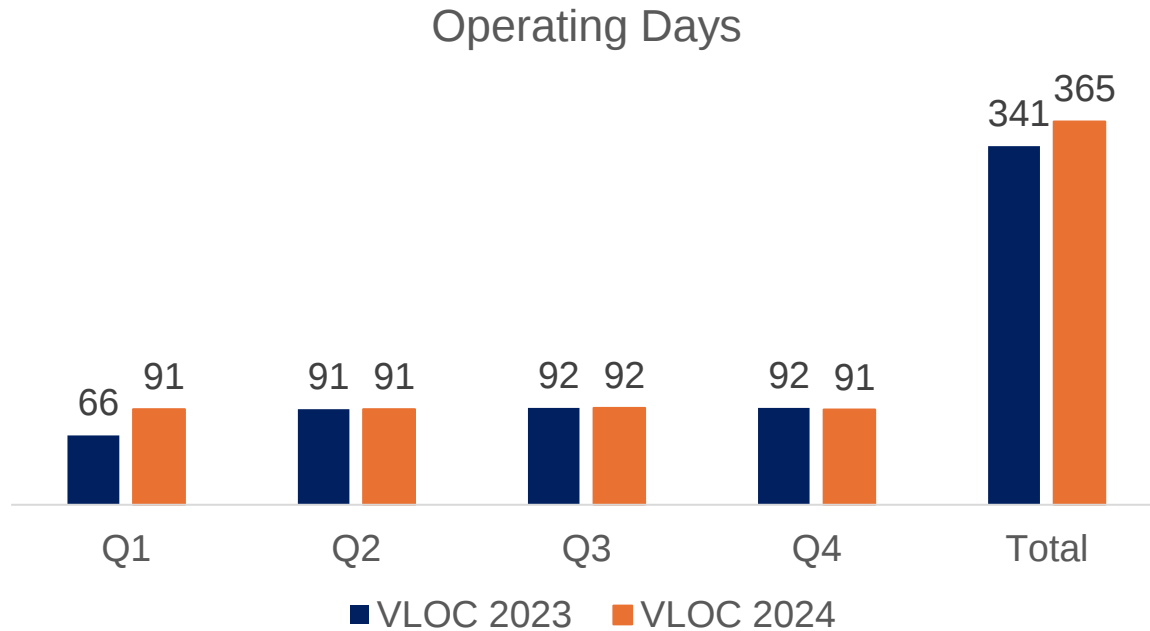
Operating Days



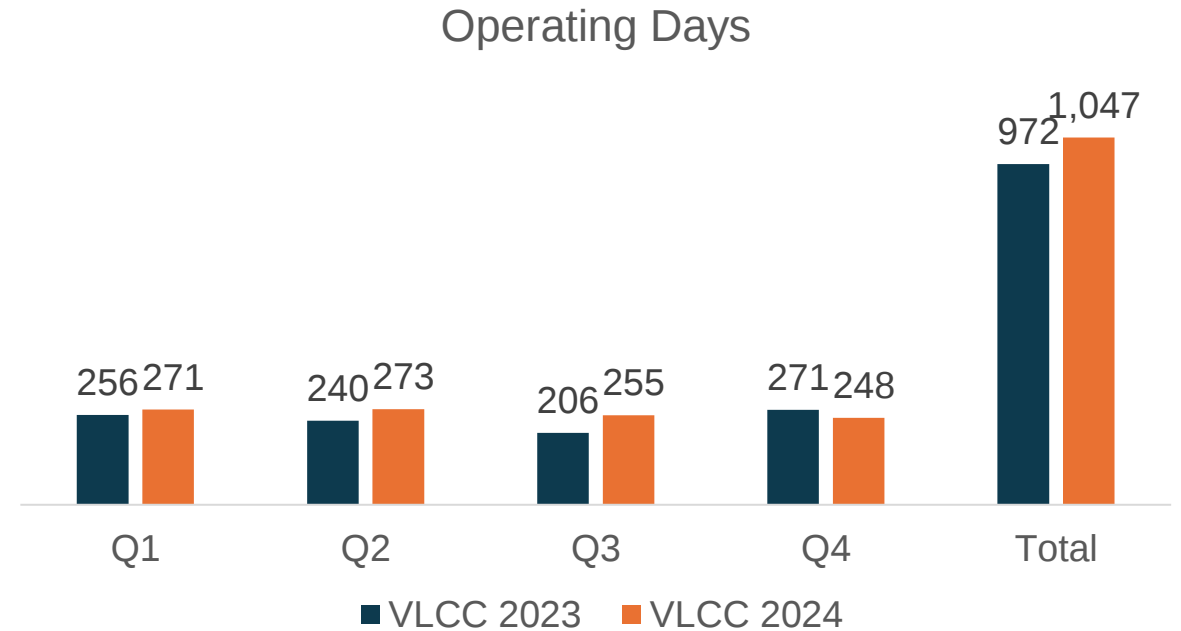
- 7 vessels in 2024. 2024年七艘船
- Heng Shan was disposed of in May 2024, and Wah Shan was acquired in June 2024. Heng Shan 於 2024 年 5 月出售，Wah Shan 於 2024 年 6 月購買。
- 3 vessels underwent total 109 drydocking days in FY24. 三艘船舶在 2024 財年度共進行了 109 天的塢修。



2024 營運天數 Operating Days



- No drydocking days in FY24. 2024 財年無塢修天數。



- Three vessels in 2024. 2024 年有三艘船舶。
- 1 vessel had a total of 46 drydocking days in FY24. 其中一艘船舶在 2024 財年共進行了 46 天的塢修。



財務表現 Financial Performance QoQ

Item			4Q 24	3Q 24	4Q 24 / 3Q 24	4Q 23	4Q 24 / 4Q 23
Revenue	營業收入	NT\$M	1,024	1,100	93%	1,132	90%
Profit After Tax	稅後淨利	NT\$M	200	244	82%	133	150%
EPS	每股盈餘	NT\$ per share	0.34	0.42	81%	0.19	179%
Cash on Hand	現金	NT\$M	3,098	3,005	103%	1,974	157%
ROA %	資產報酬率	%	0.91	1.12	81%	0.59	154%
ROE%	股東權益報酬率	%	1.12	1.40	80%	0.77	145%
Liability / Asset	負債佔資產比	%	18.37	18.74	98%	24.77	74%
Operating Cashflow	營業活動現金流量	NT\$M	559	963	58%	649	86%

- 4Q 24 Gross Revenue NT\$1024M were lower than NT\$1100M in 3Q 24 mainly due to lower rate of Bulk and VLCC and less 27 operating days.
- As result, 4Q 24 EPS NT\$0.34 decreased from NT\$0.42 in 3Q 24.
- Cash on hand was slightly higher in 4Q 24 than 3Q 24 due to higher conversion exchange rate 32.79 vs 31.65.
- Liability to Asset ratio slightly decreased to 18.37% in 4Q 24.
- 2024年第四季度總收入為新台幣1024百萬，低於2024年第三季度的新台幣1100百萬，主要因乾散貨與超大型原油運輸船（VLCC）運費下降，以及營運天數減少27天。
- 2024年第四季度每股盈餘（EPS）為新台幣0.34，較2024年第三季度的新台幣0.42減少。
- 2024年第四季度現金餘額略高於2024年第三季度，主要受匯率上升影響（32.79對比31.65）。
- 2024年第四季度負債資產比小幅下降至18.37%。



財務表現 Financial Performance YoY

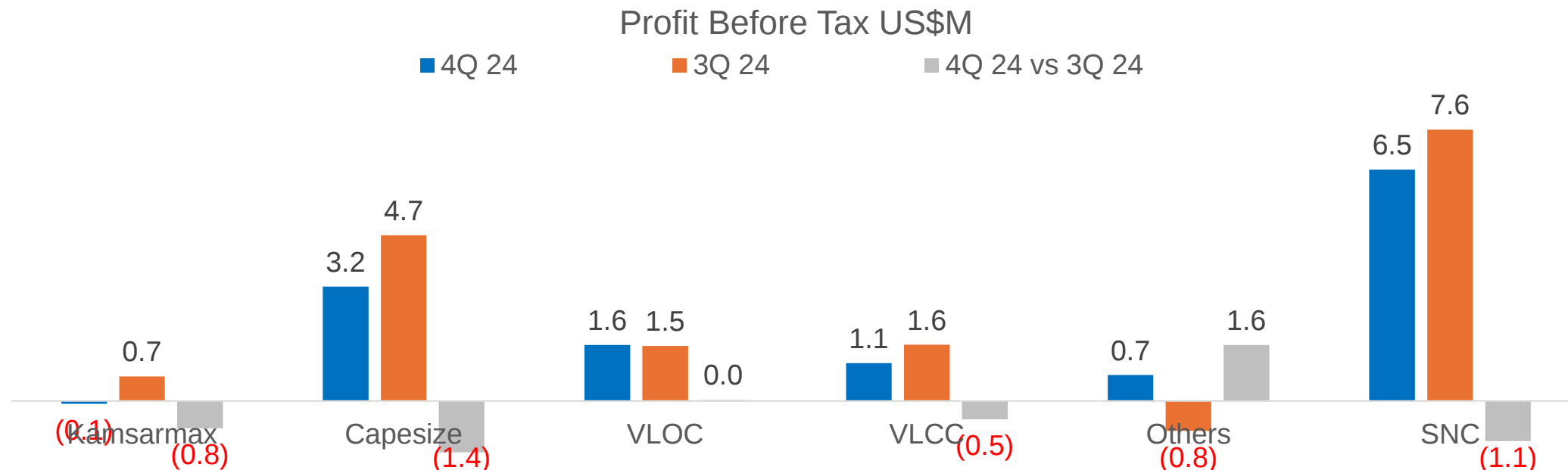
NT\$M			FY24	FY23	% Change FY24 / FY23
Revenue	營業收入	NT\$M	4,412	4,230	104%
Profit After Tax	稅後淨利	NT\$M	1,499	523	286%
EPS	每股盈餘	NT\$ per share	2.56	0.76	337%
Cash on Hand	現金	NT\$M	3,098	1,974	157%
ROA %	資產報酬率	%	7.38	3.10	238%
ROE%	股東權益報酬率	%	8.78	3.14	280%
Liability / Asset	負債佔資產比	%	18.37	24.77	74%
Operating Cashflow	營業活動現金流量	NT\$M	2,949	2,311	127%

- FY24 Gross Revenue NT\$4,412M were higher than FY23 NT\$4,230M mainly due to better rates for Capesize, Kamsarmax, and VLOC in 24.
- FY24 EPS NT\$2.56 increased from NT\$0.76 in FY23 due to disposal gains and better charter rates of for Capesize, Kamsarmax, and VLOC in 24 as result of strong market.
- Cash on hand was higher than FY 23 due to better PAT and disposal of Heng Shan.
- Liability to Asset ratio slightly decreased to 18.37% from 24.77% in 23.

- 2024財年總收入為 新台幣4,412百萬，高於2023財年的新台幣4,230百萬，主要因2024年海岬型、卡薩姆型及超大型鐵礦砂船運費改善。
- 2024財年每股盈餘為新台幣2.56，較2023財年的新台幣0.76大幅增加，主要受益於資產處分收益及海岬型、卡薩姆型和超大型鐵礦砂船租金上升，市場強勁帶動整體表現。
- 2024財年現金餘額高於2023財年，主要因淨利增長及Heng Shan 處分收益。
- 2024財年負債資產比由2023年的24.77%下降至18.37%，顯示財務結構改善。



稅前獲利 Profit Before Tax 4Q 24 vs 3Q 24



SNC delivered Profit Before Tax US\$6.5M in 4Q 24, US\$1.1M lower than 3Q 24 mainly from

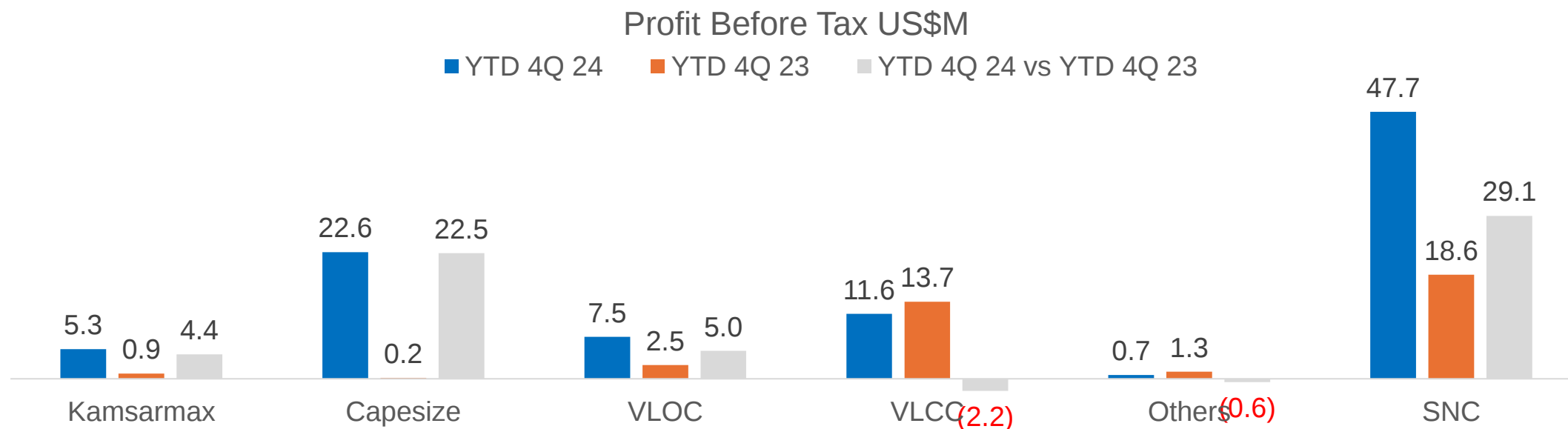
- Capesize -1.4M due to less operating days (30) for DD.
- Kamsarmax -0.8M mainly due to settlement of lawsuit for bunker claims 0.5M.
- VLCC -0.5M due to 27 drydocking days and lower charter rates

2024年第四季度新興航運稅前盈餘為 650萬美元，較2024年第三季度減少110萬美元，主要影響因素如下：

- 海岬型: 140萬美元，因塢修影響營運天數減少30天。
- 卡薩姆型: -80萬美元，主要因50萬美元燃油費爭議訴訟和解。
- 超大型原油運輸船: -50萬美元，因27天塢修及日租金下降。
- 超大型鐵礦砂船：表現略高於2024年第三季度。



稅前獲利 Profit Before Tax FY24 vs FY23



SNC delivered Profit Before Tax US\$47.7M in FY24, US\$29.1M higher FY23 mainly from

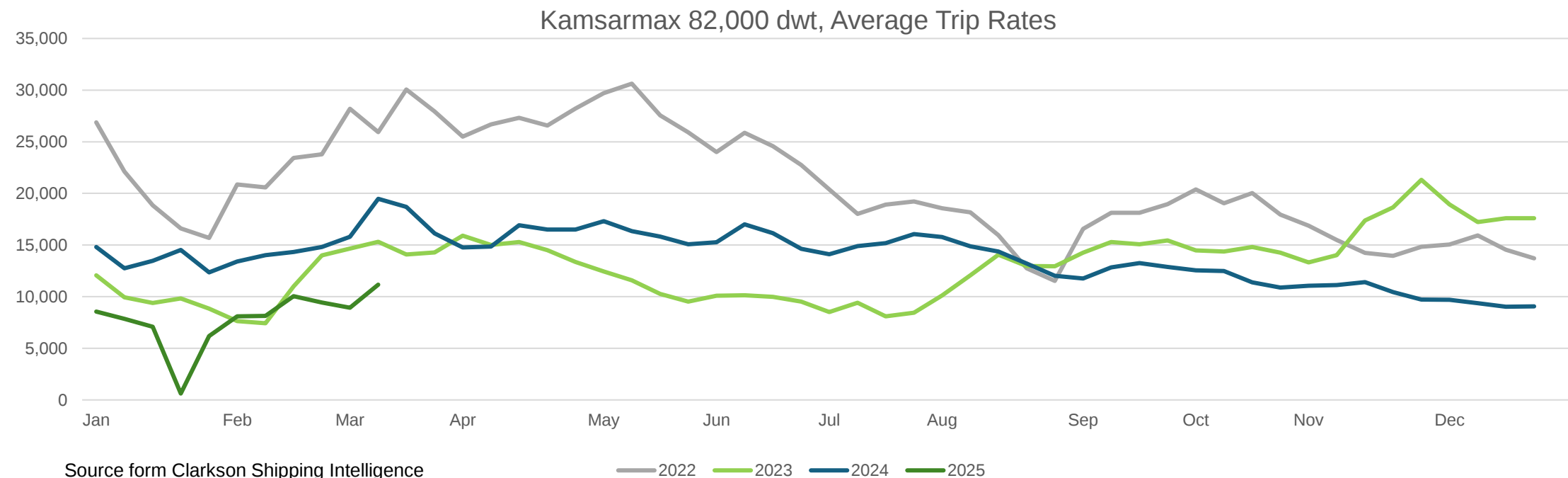
- Capesize +22.5M due to disposal gains of Heng Shan US\$8.7M in 2024 and better charter rates in 2024.
- VLOC +5.0M due to better charter rates in 2024.
- Kamsarmax +4.4M due to 1 more vessel and better charter rates in 2024.
- VLCC -2.2M due to lower charter rates in Q3 and Q4 2024 than 2023.
- Others -0.6M due to lower interest rate on deposit.

2024財年，新興航運SNC稅前盈餘為 4770萬美元，較2023財政年度增加 2910萬美元，主要影響因素如下：

- 海岬型：+2250萬美元，主要受2024年Heng Shan出售獲利870萬美元及2024年租金表現較佳所推動。
- 超大型鐵礦砂船：+500萬美元，因2024年租金改善。
- 卡薩姆型：+440萬美元，因2024年新增1艘船舶及租金上升。
- 超大型原油運輸船：-220萬美元，因2024年第三、四季度租金低於2023年。
- 其他：-60萬美元，主要因存款利率下降。



卡薩姆型日租金 Kamsarmax Market Rates



2024 saw a weak Kamsarmax market with a limited Q4 recovery, due to

- Declining Demand: China's higher domestic coal production and weaker South American grain exports reduced trade volumes.
- Fleet Overcapacity: The global dry bulk fleet expanded by ~3%, exceeding demand and pushing rates downward.

2025 saw a sign of stabilization, but recovery depends on China's trade policies, grain imports, and vessel supply balance.

2024 年卡薩姆型市場疲弱，第四季度復甦有限，主要原因包括：

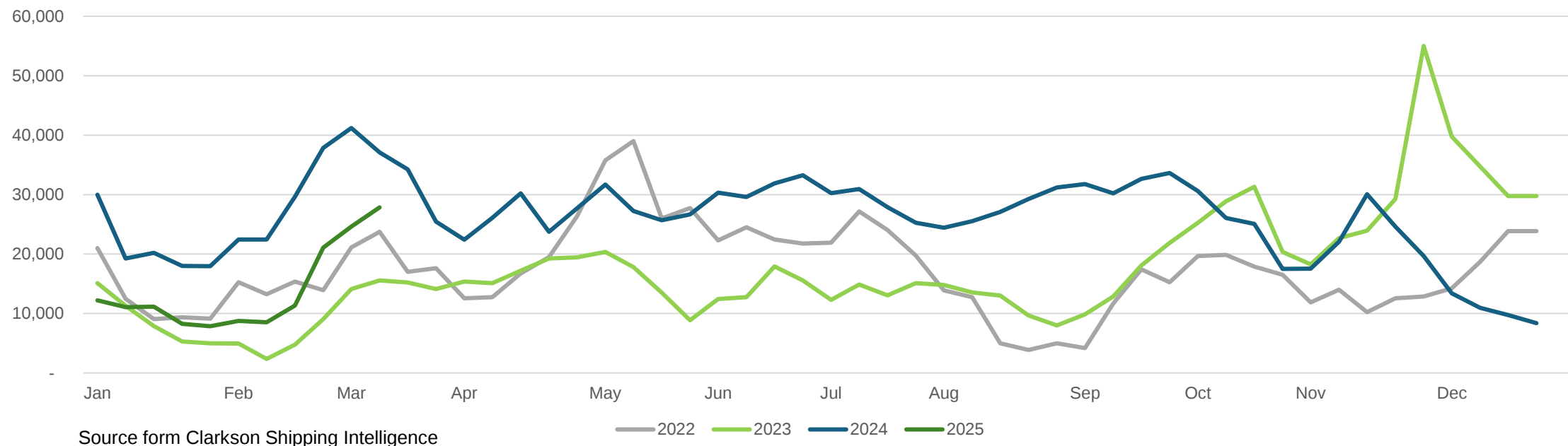
- 需求下降：中國國內煤炭產量增加，南美穀物出口減少，導致貿易量下降。
- 運力過剩：全球乾散貨船隊規模增長約 3%，供應超過需求，壓低運費。

2025 年市場出現穩定跡象，但復甦仍取決於中國的貿易政策、穀物進口以及船舶供應平衡。



海岬型日租金 Capesize Market Rates

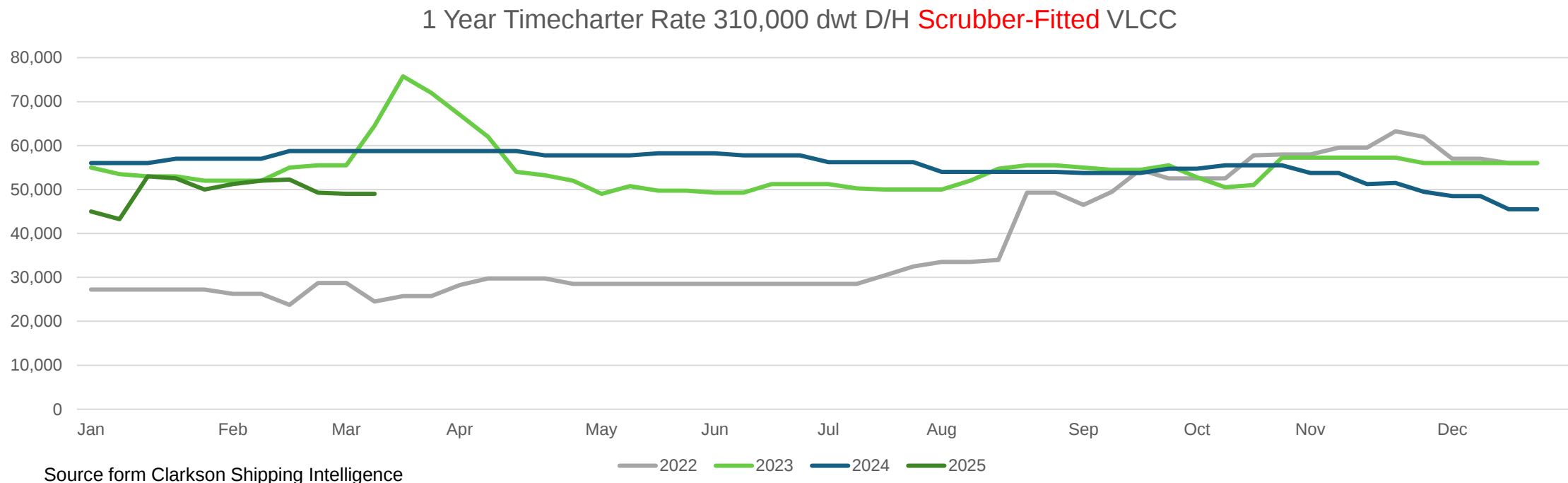
Capesize 180,000 dwt, Average Trip Rates



- 2024 was a volatile year for Capesize rates, with strong early gains but a weaker Q4. Early-year peaks were driven by seasonal restocking and strong steel production in China. Lower Q4 steel demand and slowing economic activity led to a decline in freight rates.
- 2025 shows potential for recovery, especially in late Q4, depending on China's iron ore imports and global fleet supply adjustments.
- 2024年海岬型運費波動劇烈，年初強勁上漲，但第四季度表現疲軟。年初的高點主要受季節性補庫存及中國鋼鐵生產強勁推動。第四季度鋼鐵需求下降及經濟活動放緩，導致運費下跌。
- 2025年有復甦潛力，復甦程度取決於中國鐵礦石進口需求及全球船舶供應調整情況。



超大型油輪日租金 VLCC Market Rates



- In 2024, VLCC time charter rates remained relatively stable for most of the year but softened in Q4. Reduced crude exports from OPEC+ limited demand, while China's weaker refining activity and lower crude imports further pressured utilization.
- Looking ahead to 2025, the market shows early strength, driven by increased Chinese crude imports and seasonal demand. However, the outlook beyond mid-year remains uncertain, contingent on China's oil import trends, OPEC+ production decisions, and global fleet supply dynamics.

- 在2024年，VLCC長期租船費率大部分時間保持相對穩定，但在第四季度走弱。OPEC+ 減少原油出口導致VLCC需求受限，而中國煉油活動放緩及原油進口減少進一步影響了市場運力利用率。
- 展望2025年，市場顯示年初走強，主要受中國原油進口增加及季節性需求帶動。然而，下半年前景仍不明朗，取決於中國的原油進口趨勢、OPEC+ 產量政策及全球船舶供應動態。



現金及負債情況 Cash and Loan Status

US\$M	Amount	Interest Rate % p.a
Cash	34.3	
US Dollar Time Deposit	161.6	4.42%
Total	195.9	
NT Dollar Loan	101.2	1.90%
Mortgage Loan	10.5	6.60%
Total	111.7	
Net Cash	84.2	

Note 1: Based on 31 Dec 2024's actual, and forward rates may be different.

- Total Cash & Time Deposit: US\$195.9M (including US\$161.6M in time deposits earning 4.42% interest p.a.).
- Loans:
 - 1) NT Dollar Loan: US\$101.2M at 1.90% interest p.a.
 - 2) Mortgage Loan: US\$10.5M at 6.60% interest p.a.
 - 3) Total Loans: US\$111.7M
- Collateralization: US\$100M time deposit (earning 4.4% interest) is used as collateral for the NT dollar loan.
- 總現金及定存：1.959 億美元 (其中 1.616 億美元 為定存，年利率 4.42%) 。
- 貸款：
 - 1) 新台幣貸款：1.012 億美元，年利率 1.90%。
 - 2) 抵押貸款：1,050 萬美元，年利率 6.60%。
 - 3) 總貸款額：1.117 億美元。
- 擔保：1 億美元 定存 (年利率 4.4%) 已作為新台幣貸款的擔保。



2025 Outlook



市場展望 Kamsarmax Market Outlook 2025

Demand

• Grain and Coal Trade:

- Kamsarmax vessels remain primarily used for transporting grain, coal, and minor bulk commodities.
- The demand for these cargoes will significantly impact market trends.

• Grain Exports Outlook:

- Global grain exports are expected to decline due to lower agricultural production in key regions such as Ukraine and the U.S..
- While some recovery in Russian exports is projected, the overall impact on Kamsarmax demand remains neutral to soft.

• Coal Demand :

- Coal remains a major driver of Kamsarmax demand, especially from Australia, Russia, and South Africa.
- However, China's economic slowdown is expected to weaken demand for imported coal.

Supply:

- **Fleet Growth:** Kamsarmax fleet growth is expected to reach 3.4% by 2025, which may exert downward pressure on rates if demand is weak.



需求

• 穀物與煤炭貿易

- Kamsarmax 型船舶主要用於 運輸穀物、煤炭及小宗乾散貨。這些貨物的需求變動將顯著影響市場趨勢。

• 穀物出口展望

- 由於 烏克蘭與美國的農業生產下降，全球穀物出口預計將減少。
- 俄羅斯的穀物出口可能有所回升，但對 Kamsarmax 需求的影響仍偏中性或疲弱。

• 煤炭需求

- 澳大利亞、俄羅斯、南非的煤炭出口仍是 Kamsarmax 需求的主要驅動力。
- 然而，中國經濟放緩可能 削弱對進口煤炭的需求，影響 Kamsarmax 市場。

供應

船隊增長預計 Kamsarmax 船隊規模將在 2025 年增長 3.4%。若需求疲弱，新增運力可能對租金帶來下行壓力。

- 市場展望若穀物與煤炭貿易保持穩定，Kamsarmax 市場仍具支撐力。但 中國需求變化、全球經濟放緩及新造船交付 仍將影響市場走勢。

市場展望 Capesize VLOC Market Outlook 2025

Demand

- **Iron Ore Trade:**

China's steel production continues to be the primary driver for iron ore demand, significantly impacting Capesize and VLOC utilization.

- **Economic Indicators:**

Global economic growth projections for 2025 suggest a modest expansion, which may lead to a steady demand for raw materials, including iron ore.

Supply

- **Fleet Expansion:**

The Capesize fleet is anticipated to grow by approximately 1.4% in 2025, introducing additional capacity into the market.

Conclusion

The Capesize and VLOC markets are expected to experience moderate growth in 2025, driven by stable iron ore demand and manageable fleet expansion.

需求

- **鐵礦石貿易**

中國鋼鐵生產 仍是鐵礦石需求的主要驅動力，對 Capesize 與 VLOC 利用率影響重大。

- **經濟指標**

2025 年全球經濟增長預測為溫和擴張，這可能帶動對 鐵礦石等原材料的穩定需求。

供應 (Supply)

- **船隊擴張**

Capesize 船隊預計在 2025 年增長約 1.4%，為市場帶來 額外運力 供給。

結論

- Capesize & VLOC 市場預計在 2025 年保持適度增長，
- 鐵礦石需求穩定，船隊擴張可控，市場仍具支撐力。



市場展望 VLCC Market Outlook 2025

Demand:

- Tanker demand growth revised to 1.8% in 2025
- Oil Demand and Trade Flow:
 - Despite economic slowdowns in China and Europe, stronger refinery margins in India and Southeast Asia support oil demand.
 - Increased long-haul crude trade from Brazil and Guyana continues to benefit VLCC demand.
- Geopolitical Impact:
 - Middle East tensions and Red Sea security concerns continue to create inefficiencies, increasing demand for longer VLCC voyages.
 - Russian crude redirection to Asia supports higher utilization rates for VLCCs.

Supply:

- Aging Vessels and Scrapping:
 - Higher scrapping rates expected due to new CII regulations and EU ETS compliance costs.
 - Limited newbuild deliveries (~1.1% fleet growth) will keep supply constrained, supporting freight rates.

Conclusion:

- Long-haul trade and geopolitical risks will support the VLCC market, with freight rates expected to remain stable in 2025.
- Limited fleet growth and increased scrapping of older VLCCs will help maintain market balance.

需求：

- 油輪需求增長上調至 1.8% (2025 年)
- 石油需求與貿易流向：
 - 儘管中國與歐洲經濟放緩，印度與東南亞煉油利潤率上升，支撐石油需求。
 - 來自巴西與圭亞那的遠程原油貿易增加，有利於 VLCC 市場需求。
- 地緣政治影響：
 - 中東緊張局勢與紅海安全問題 持續影響市場，增加 VLCC 航程需求。
 - 俄羅斯原油改道至亞洲，支撐 VLCC 高利用率。

供應：

- 老舊船舶與拆解：
 - 受 CII 法規 與 歐盟碳排放交易系統 (EU ETS) 合規成本 影響，預計拆解率上升。
 - 新造船交付有限 (~1.1% 船隊增長) ，供應將維持緊張，支撐運費上漲。

結論：

- 長途貿易與地緣政治風險將支撐 VLCC 市場，預計 2025 年運費維持穩健。
- 運力增長受限，老舊 VLCC 拆解將推動市場平衡。



西芒杜項目 Simandou Project

1. Increased Demand for Capesize & VLOC 海岬型與超大型鐵礦船 (VLOC) 需求上升

- 西芒杜項目預計將於2025年開始首次出貨。預計生產能力將顯著提升，並計畫於2027至2028年達到每年1.2億噸 (120 mtpa)。
- 運輸至中國的長途航線需求增加，將推動海岬型 (Capesize) 與 VLOC 船舶需求增長。

2. Key Trade Routes & Tonne-Mile Impact 主要貿易航線與噸海里需求影響

- 幾內亞 (西非) - 中國航線 (~11,000 海里)，相比 澳洲 - 中國航線 (~4,600 海里) 長度顯著增加。
- 噸海里需求提升，有助於支撐海岬型與 VLOC 船舶的租金水平。

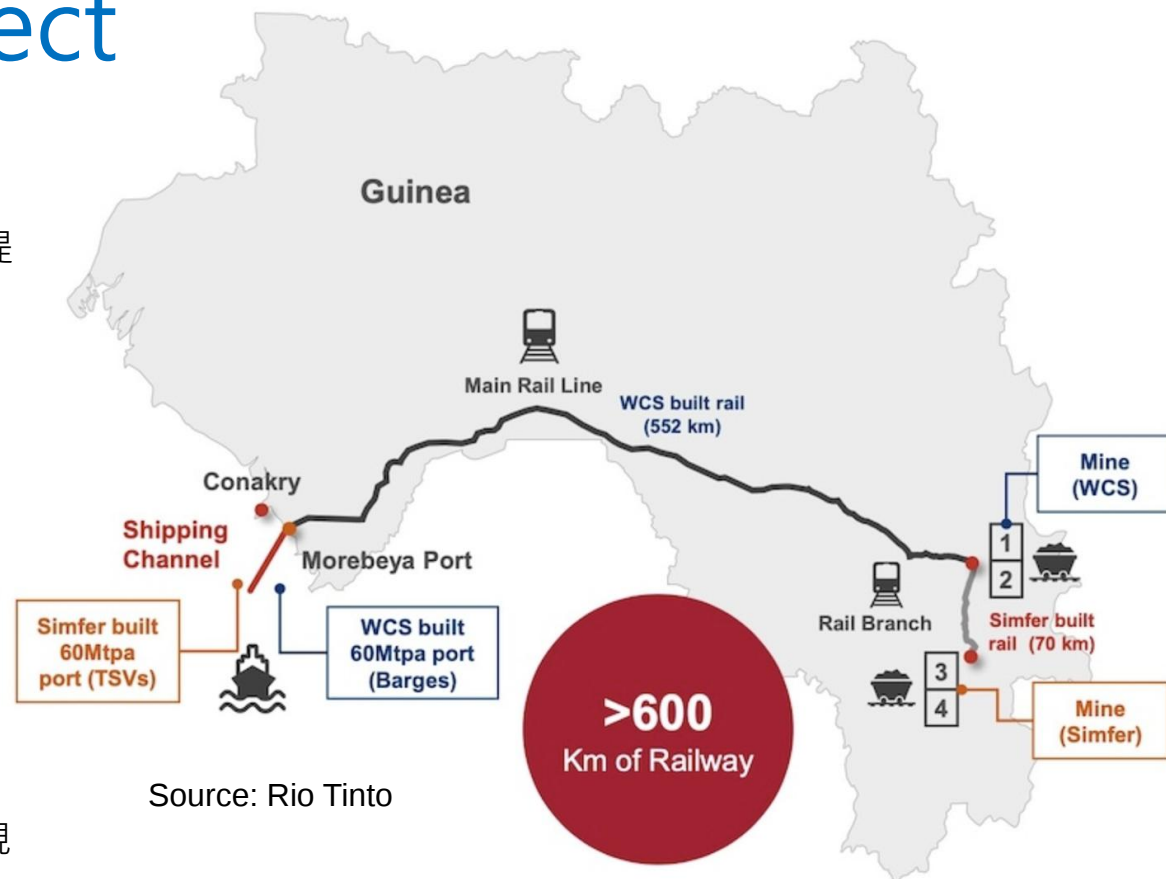
3. Freight Market Implications 運費市場影響

- 由於 西芒杜鐵礦的新增供應與巴西、澳洲競爭，運費市場可能出現波動。
- 中國可能減少對巴西鐵礦石的依賴，影響 巴西-中國航線的運費水平。

4. Competitive Impact on Global Iron Ore Shipping 對全球鐵礦石航運市場的競爭影響

- 中國鐵礦石採購來源更加多元化，幾內亞鐵礦的崛起可能 減少對澳洲與巴西的依賴。

季節性因素可能改變海岬型船舶的貿易流動模式。



5. Long-Term Fleet Demand Outlook 長期船隊需求展望 (2027-2030)

- 隨著 西芒杜產量增加，海岬型與 VLOC 的使用率將上升。
- 西非-中國的鐵礦石貿易長期增長，可能影響全球船隊的運力分配策略。



Q&A



Appendix 1. Fleet Detail



船隊明細 Fleet Detail

No	Ship	Ship Chinese	Delivery Date	Type	DWT	Scrubber	CII Rating	GHG Rating
1	Oceana	合盛輪	2014/9/5	Kamsarmax	81,594	v	B	B+
2	Palona	寶隆輪	2014/11/6	Kamsarmax	81,676	v	B	B+
3	Rebekah	蕾貝卡輪	2012/3/1	Kamsarmax	82,113	v	C	C+
4	Sarah	聖娜輪	2018/11/14	Kamsarmax	81,082	v	A	C
5	Chin Shan	青山輪	2004/11/22	Capesize	175,569		D	C
6	Bao Shan	寶山輪	2006/9/7	Capesize	175,009		C	C
7	Chou Shan	舟山輪	2005/7/8	Capesize	175,569		C	C
8	Tai Shan	泰山輪	2011/8/31	Capesize	176,469	v	A	C+
9	Mineral Oak	明和輪	2010/3/10	Capesize	177,921		C	D+
10	Wah Shan	華山輪	2015/8/31	Capesize	179,656	v	C	B
11	Yue Shan	玉山輪	2009/9/4	Capesize	177,798		A	C+
12	Tien Shan	天山輪	2018/3/8	VLOC	250,327	v	A	A+
13	Maxim	美生輪	2011/6/17	VLCC	296,887	v	B	D+
14	Kondor	高登輪	2012/1/10	VLCC	296,714	v	C	D
15	Elbhoff	海福輪	2017/1/16	VLCC	300,837	v	A	D+
				Total	2,709,221			

As of 31 Dec 2024

- Depreciate based on useful life 20 years.
- Drydocking every 2.5 years.



Appendix 2. Common Terminology



所有權天數 Ownership Days

- 所有權天數是指在相關期間內，船隊中每艘船舶由我們擁有的日曆天數總數，包括涉及出售及回租交易和融資租賃的船舶。
- 所有權天數是反映我們在一段期間內船隊規模的指標，並影響我們在該期間內記錄的收入和支出數量。
- 以MV Sarah為例，MV Sarah於7月由SNC Group收購並於2023年9月11日交付。因此，2023年的擁有天數為112天（9月11日至12月31日）。



可用天數 Available Days

- 可用天數是指我們的擁有天數減去船舶因計劃維修或保修維修、船舶升級或特殊檢查而停租的總天數，以及我們用於將船舶定位以進行此類活動的總時間。
- 航運業公司通常使用可用天數來衡量在一段期間內船舶應能產生收入的天數。
- 以MV Sarah為例，MV Sarah於7月由SNC Group收購並於2023年9月11日交付，並且花費了3天進行改名，假設在2023年10月有30天的維修期。
- 可用天數 = 112天 - 3天 - 30天 = 79天



運營天數和船隊利用率 Operating Days and Fleet Utilization

- **營運天數** - 我們將營運天數定義為一段期間內的總可用天數減去船舶因不可預見情況停租的總天數。航運業使用營運天數來衡量一段期間內船舶實際產生收入的總天數。
- **船隊利用率** - 我們計算船隊利用率為一段期間內的營運天數除以擁有天數減去進塢維修天數。

營運天數 = 總可用天數 - 停租天數 = 79天 - 3天 = 76天

利用率 = 營運天數 / 可用天數 = 76 / 79 = 96.2%



約當日租金 Time Charter Equivalent

- 約當日租金 - 我們將約當日租金定義為我們的航次收入減去航次費用、租船費用和燃料對沖的實現損益，除以我們自有船隊在該期間的可用天數。
- 約當日租金是一個常見的航運業績衡量指標，主要用於比較船舶定期租船和航次租船產生的日收益，因為航次租船的租船費率通常不以每日金額表示，而定期租船的租船費率通常以每日金額表示。
- 約當日租金 = 淨收入 / 可用天數



按程租船 vs 按時租船

Voyage Charter vs Time Charter

項目	VC (Voyage Charter) 按程租船	TC (Time Charter) 按時租船
定義	船東根據單次航次的貨運量和距離與承租人協議，提供運輸服務。	船東將船舶按時間出租，承租人支付每日租金負責燃油和港口費用等。
收入來源	每次航次運費（貨量 × 航次距離）。	每日固定租金，與營運天數直接相關。
船東責任	船東負責燃油、船員、保險、維護、港口費用等所有費用。	船東負責船員、維護及保險； 承租人負責燃油及港口費用。

VC按程租船的平均日租金與TC按時租船平均日租金差異在於船東負責燃油、港口費用等費用。



主要收入認列原則 Revenue Recognition



按時租船（**TC**）：自船舶交付給租方後，按照每日租金條件開始認列收入，直到租方將船隻歸還為止。



按程租船（**VC**）：自船舶抵達裝貨港開始，按照從裝貨到卸貨期間的天數比例認列運費收入。然而，船舶從上一航程的卸貨港航行至裝貨港的航程（**Ballasting leg**）不計算收入。



放空津貼（**Gross Blast Bonus, GBB**）：放空津貼是由租家支付給船東的一種補償，用於彌補船舶從上一個卸貨港移動至租約開始的裝貨港所涉及的成本和時間，並扣除任何佣金和經紀費用。當船舶承接按時租船合約且交船地點設定在裝貨港時，租家通常會支付放空津貼。在此情況下，按時租船的日租金自船舶抵達交船港開始計算。放空津貼收入根據船舶從抵達裝貨港到完成卸貨期間的天數比例進行認列。

