



TAI SHAN
HONG KONG

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

2026年第一季法說會

發言人 許志鴻 副總經理

March 27, 2026

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.



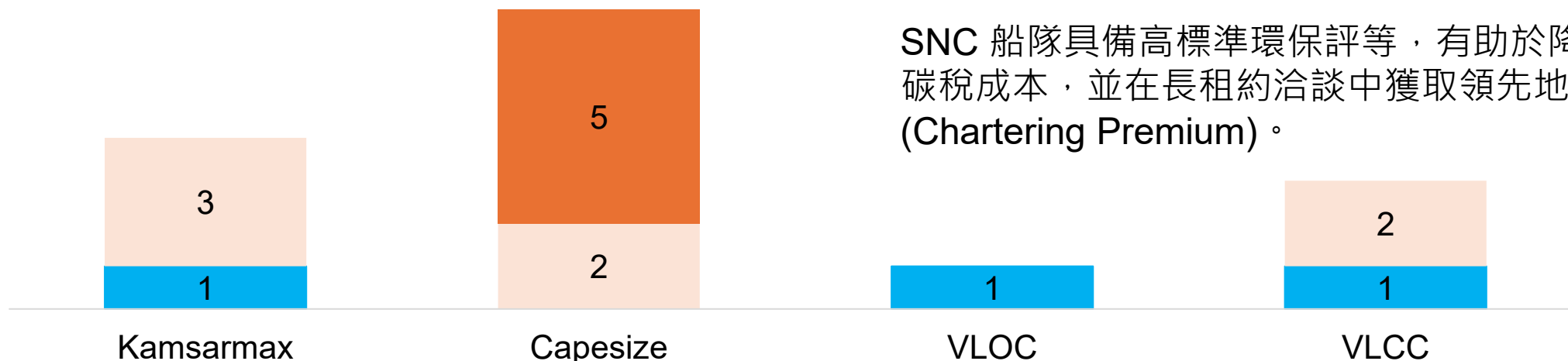


Fleet Portfolio and 2025 Actual Performance

主要業務及船隊 Main Business and Fleet Portfolio

Fleet Portfolio

■ 5 - 10 years ■ 10 - 15 years ■ over 15 years



SNC 船隊具備高標準環保評等，有助於降低營運碳稅成本，並在長租約洽談中獲取領先地位 (Chartering Premium)。

As of Dec 31, 2025

- 4 Kamsarmax 卡薩姆型、7 Capesize 海岬型、1 VLOC 超大型鐵礦砂船
- 2 VLCC join Tanker International operation pool and revenue is distributed based on pool points. 1 VLCC is operating under a time charter (TC) from late November 2025 to mid-June 2026. The disposal of Kondor is expected to be finalized with delivery to the buyer in middle April 2026.
兩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；一艘承接按時租船合約，合約期間自2025年11月底至2026年6月中。高登輪之處分預計於4月中交船。
- Vessel Management: SNC provides 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。

財務表現 Financial Performance QoQ

Item			Q4 25	Q3 25	Q4 25 / Q3 25	Q4 24	Q4 25 / Q4 24
Gross Revenue	營業收入	NT\$M	1,383	997	139%	1,024	135%
Profit After Tax	稅後淨利	NT\$M	562	155	363%	200	281%
EPS	每股盈餘	NT\$ per share	0.96	0.27	356%	0.34	282%
Cash on Hand	現金	NT\$M	4,066	3,221	126%	3,098	131%
ROA %	資產報酬率	%	2.63	0.76	346%	0.91	289%
ROE%	股東權益報酬率	%	3.34	0.98	341%	1.12	298%
Liability / Asset	負債佔資產比	%	20.66	21.84	95%	18.37	112%
Operating Cashflow	營業活動現金流量	NT\$M	1,119	551	203%	559	200%

Q4 2025 Financial Highlights

- Total revenue in Q4 2025 was NT\$1,383 M, higher than NT\$997 M in Q3 2025, mainly due to higher charter rates for VLCC and Capesize vessels during the quarter.
- Earnings per share (EPS) for Q4 2025 was NT\$0.96, higher than NT\$0.27 in Q3 2025.
- Cash balance increased in Q4 2025 compared with Q3 2025, mainly due to positive operating cash flow and USD appreciated against NTD (exchange rate 30.45 vs 31.43).
- Debt-to-asset ratio decreased to 20.66% in Q4 2025.

2025年第四季度財務摘要

- 2025年第四季度總收入為新台幣13.83億元，高於2025年第三季度的新台幣9.97億元，主要受益於第四季超大型油輪（VLCC）及海岬型（Capesize）租金水準上升所致。
- 2025年第四季度每股盈餘（EPS）為新台幣0.96元，較2025年第三季度的新台幣0.27元增加。
2025年第四季度現金餘額較2025年第三季度上升，主要因營運活動現金流量挹注及美金對台幣升值(30.45 -> 31.43)影響。
- 2025年第四季度負債資產比下降至20.66%。



財務表現 Financial Performance YoY

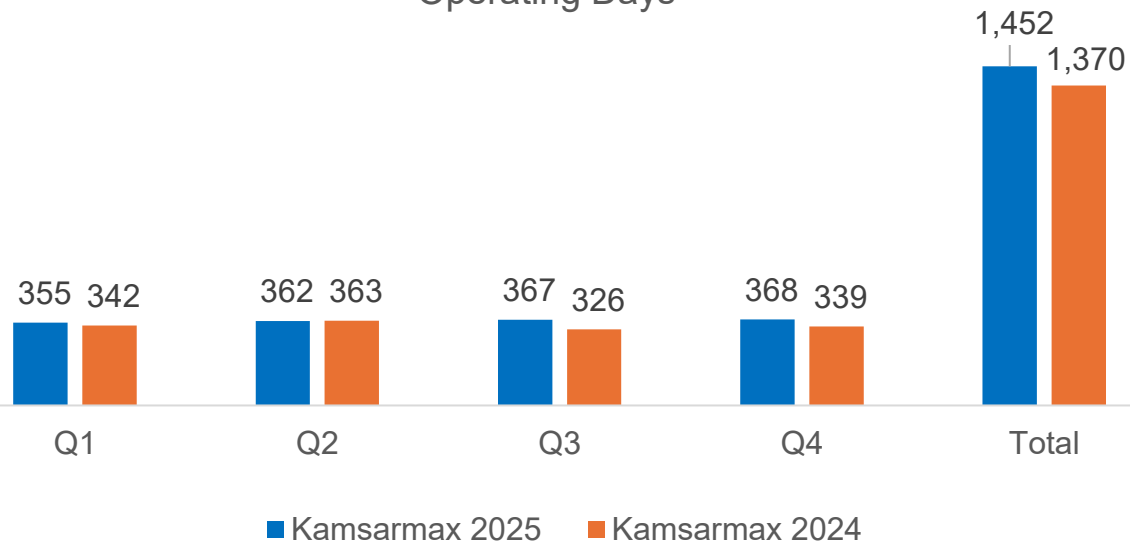
NT\$M			FY 25	FY 24	% Change FY 25/ FY 24
Gross Revenue	營業收入	NT\$M	4,408	4,412	100%
Profit After Tax	稅後淨利	NT\$M	847	1499	57%
EPS	每股盈餘	NT\$ per share	1.45	2.56	57%
Cash on Hand	現金	NT\$M	4,066	3,098	131%
ROA %	資產報酬率	%	3.82	7.38	52%
ROE%	股東權益報酬率	%	4.74	8.78	54%
Liability / Asset	負債佔資產比	%	20.66	18.37	112%
Operating Cashflow	營業活動現金流量	NT\$M	2,756	2,949	93%

- FY25 Gross Revenue NT\$4,408 M were lower than NT\$4,412 M in FY24 mainly due to better rates for Capesize, VLOC and Kamsarmax in 24.
- FY25 EPS NT\$1.45, down from NT\$2.56 in FY24, primarily due to vessel disposal gains in FY24.
- FY25 Cash on hand was higher than FY24, mainly due to positive operating cash flow.
- Liability to Asset ratio increased to 20.66% from 18.37% in 24.
- 2025年度總收入為新台幣44.08億元，低於2024年度的44.12億元，主要原因是2024年海岬型 (Capesize)、超大型礦砂船 (VLOC) 及卡薩姆型 (Kamsarmax) 的運費較高。
- 2025年度每股盈餘 (EPS) 為新台幣1.45元，較2024年度的2.56元減少，主係2024年度認列之處分船舶利益 (衡山輪及瑞春輪)。若排除非經常性處分損益，2025年核心營業利益表現穩健。
- 2025年度現金餘額高於2024年度，主要因營業活動現金流量挹注。
- 資產負債比從2024年的18.37%升至20.66%。

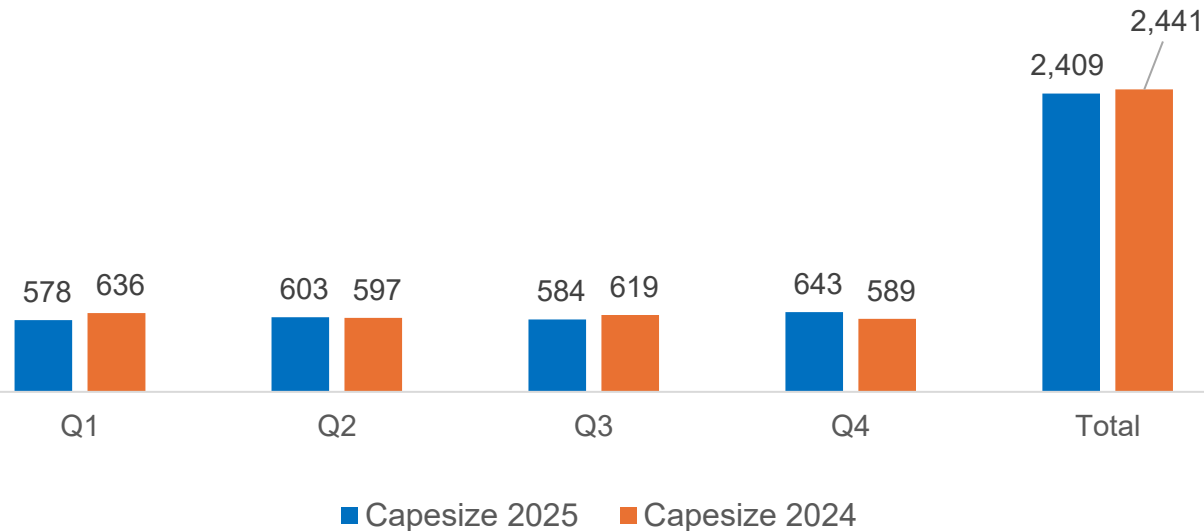


2025 營運天數 Operating Days

Operating Days



Operating Days

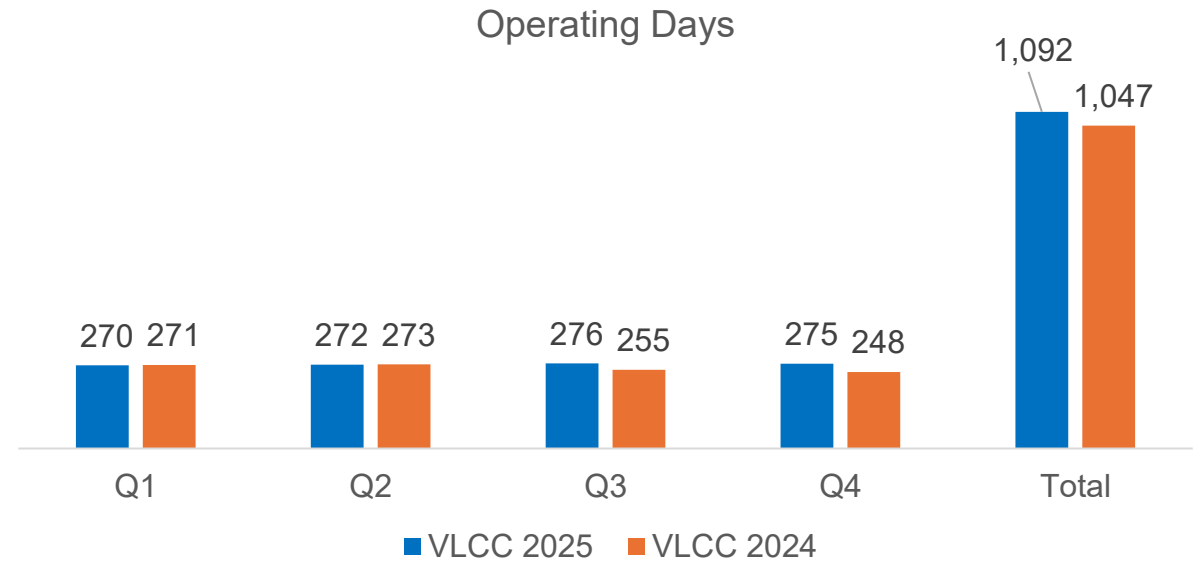
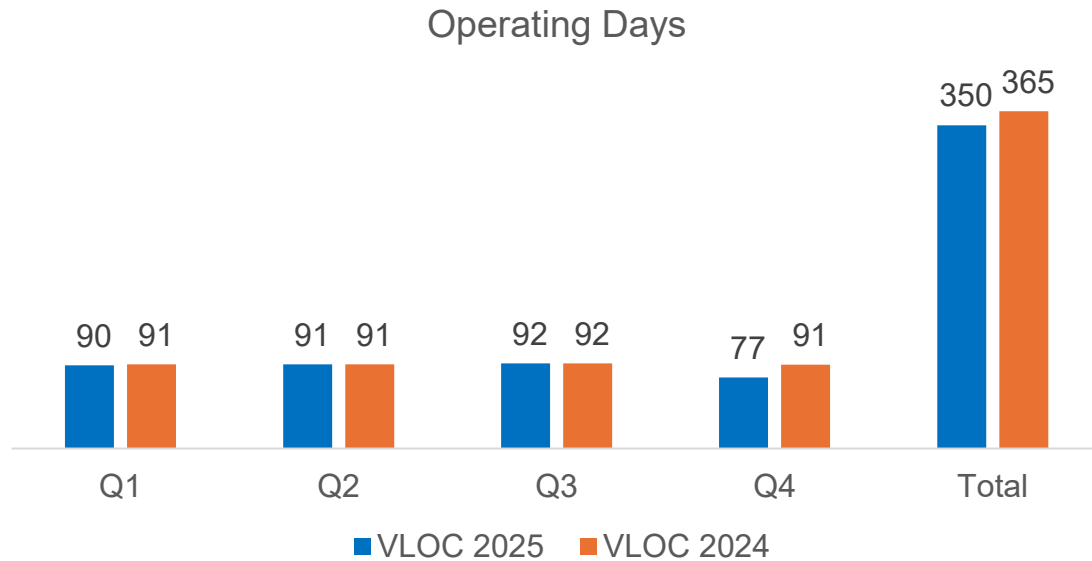


- 4 Vessels in FY25 and FY24.
2025 年及 2024 年度共 4 艘船。

- 7 Vessels in FY25 and FY24.
2025 年及 2024 年度共 7 艘船。
- 3 Vessels underwent total 134 drydocking days in FY25
三艘船舶在 2025 年度共進行了 134 天的塢修。



2025 營運天數 Operating Days

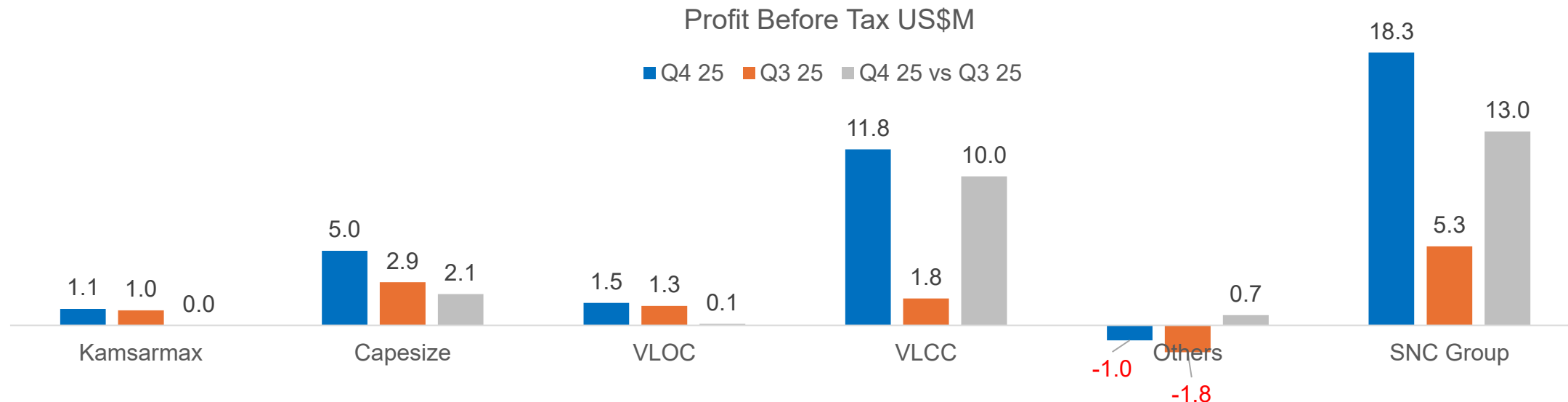


- 1 Vessel FY25 and FY24
2025 年及 2024 年度各有1艘船。
- 1 Vessel had a total of 15 drydocking days in December 2025, and extended to January 2026 for 3 days.
船舶在 2025 年 12 月共進行了 15 天的塢修，並在 2026 年 1 月份持續了 3 天。

- 3 Vessel in FY25 and FY24
2025年及2024年度各有3艘船



稅前獲利 Profit Before Tax Q4 25 vs Q3 25



SNC reported a profit before tax (PBT) of US\$ 18.3 M in Q4 2025, an increase of US\$ 13.0 M compared with Q3 2025.

The main factors are as follows:

- Very Large Crude Carrier (VLCC): Increased by US\$ 10.0 M, due to the higher charter rates in Q4.
- Capesize: Increased by US\$ 2.1 M, mainly due to rebound charter rates in Q4.
- Others: expenses decreased by US\$ 0.7 M, mainly due to project costs recognized in Q3.
- Very Large Ore Carrier (VLOC): Increased by US\$ 0.1 M, remaining in line with Q3.
- Kamsarmax: Remaining in line with Q3.

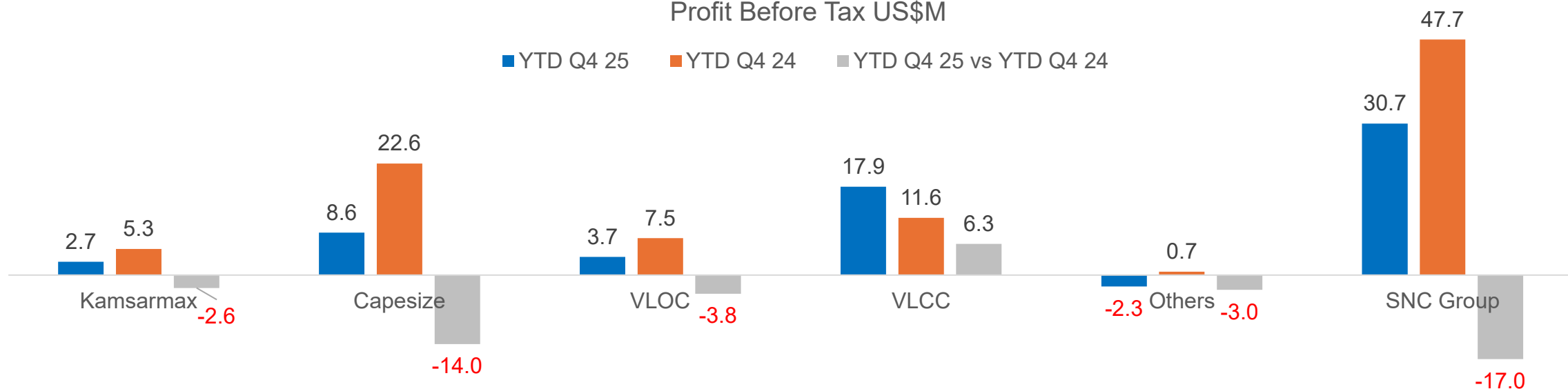
2025年第四季度新興航運稅前盈餘為1,830萬美元，較2025年第三季度增加1,300萬美元，主要影響因素如下：

- 超大型原油運輸船 (VLCC)：增加1,000萬美元，主要係第四季度租金水準上升所致。
- 海岬型：增加210萬美元，主要係因第四季度租金水準回升所致。
- 其他 (Others)：費用減少70萬美元，主要係第三季度認列專案成本所致。
- 超大型鐵礦砂船 (VLOC)：增加10萬美元，與2025年第三季度相當，變動不大。
- 卡薩姆型：與2025年第三季度相當。

稅前獲利 Profit Before Tax FY25 vs FY24

Profit Before Tax US\$M

■ YTD Q4 25 ■ YTD Q4 24 ■ YTD Q4 25 vs YTD Q4 24



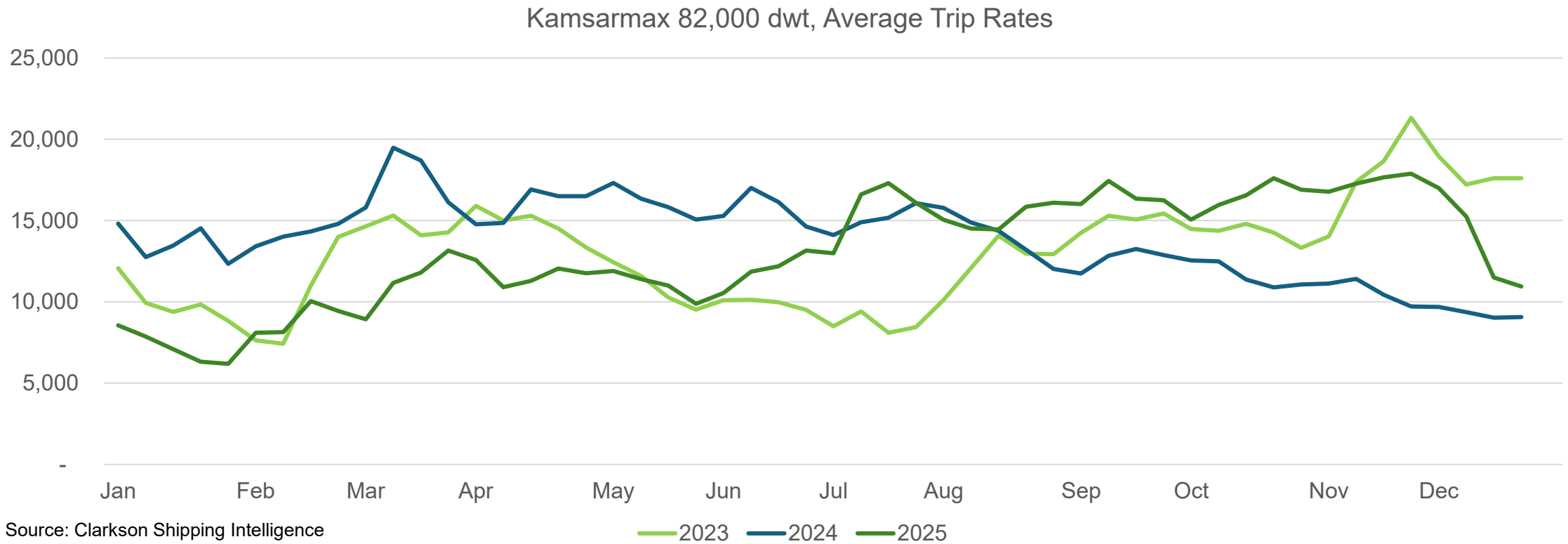
SNC reported a profit before tax (PBT) of US\$ 30.7 M in FY25, a decrease of US\$ 17.0 M compared to FY24. The main factors are as follows:

- Capesize: Decreased by US\$ 14.0 M, mainly due to disposal gains of Heng Shan US\$8.7M in 2024 and better charter rates in 2024.
- Very Large Ore Carrier (VLOC): Decreased by US\$ 3.8 M, due to the lower charter rates in 2025.
- Others: decreased by US\$ 3.0 M, mainly due to disposal gains of LBG US\$2.3M in 2024.
- Kamsarmax: Decreased by US\$ 2.6 M, due to the lower charter rates in 2025.
- Very Large Crude Carrier (VLCC): Increased by US\$ 6.3 M, due to the higher charter rates in Q4 2025.

2025年度新興航運稅前盈餘為3,070萬美元，較2024年度減少1,700萬美元，主要影響因素如下：

- 海岬型：減少1,400萬美元，主要係2024年衡山輪的處分收益達870萬美元，及2024年度較高的租金水準所致。
- 超大型鐵礦砂船（VLOC）：減少380萬美元，主要係2025年租金水準下降所致。
- 其他（Other）：減少300萬美元，主要係2024年瑞春輪的處分利益達230萬美元所致。
- 卡薩姆型：減少260萬美元，主要係2025年租金水準下降所致。
- 超大型原油運輸船（VLCC）：增加630萬美元，主要係2025年第四季租金水準上升所致。

卡薩姆型日租金 Kamsarmax Market Rates



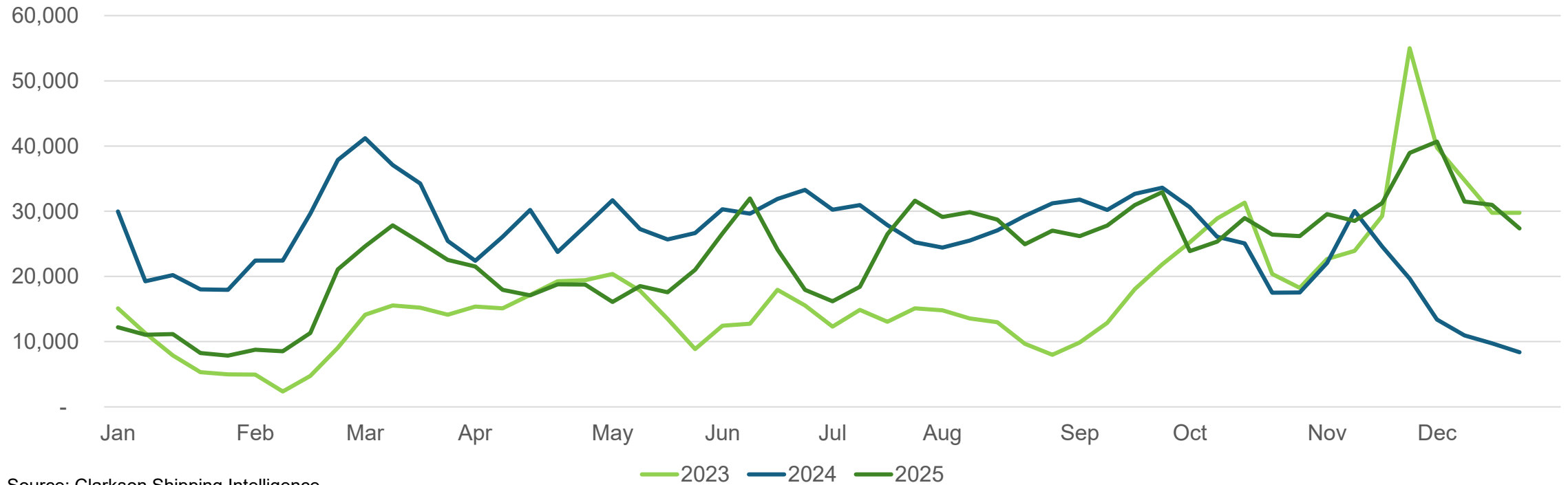
2025 年 Kamsarmax 市場概況

- 2025 年 Kamsarmax 市場日租金維持在 **US\$ 6,000–18,000/日**。
- 整體市場屬於 **疲弱但穩定**，水準反映全球需求放緩與供給維持增長。



海岬型日租金 Capesize Market Rates

Capesize 180,000 dwt, Average Trip Rates



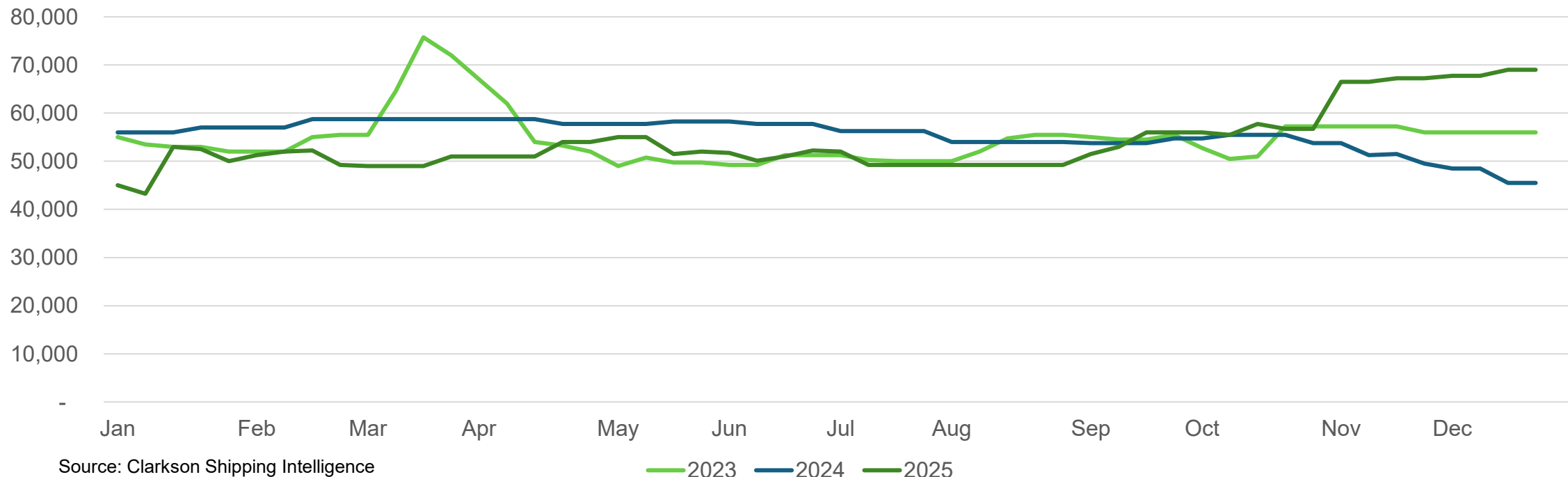
Source: Clarkson Shipping Intelligence

2025 年 Capesize 市場概況

- 2025 年 Capesize 日租金主要維持在 US\$ 8,000–40,000/日區間。
- 相較之下，2024 年多次觸及 US\$ 30,000/日以上，市場動能較強；2023 年在年底曾出現短期高點。
- 2025 年市場呈現 低檔震盪、反彈有限 的格局，反映鐵礦石出貨與全球需求恢復速度偏慢。

超大型油輪日租金 VLCC Market Rates

1 Year Timecharter Rate 310,000 dwt D/H Scrubber-Fitted VLCC



2025 年 VLCC 市場概況

2025 年 VLCC 實租行情較 2024 年溫和，全年呈現 **區間震盪**，大多落在 **USD 40K–60K/day**。

整體來看，市場受季節性影響明顯，但仍保持中度活躍。

- 1. 季節性需求支撐:** 冬季補庫、颶風季調度與中東出口波動，使 2025 年初與 10–11 月出現短暫上行。
- 2. 中東出口策略轉變:** 沙烏地、阿布達比出口分布變化，使短線 VLCC 配船調整頻率增加，運價波動加劇。
- 3. 美國長航程需求持續:** 美灣出口至亞洲的噸海里需求維持強勁，提供中期底部支撐。
- 4. 船隊供給偏緊但未形成強勢行情:** 新造船有限、拆船減少，使供給面保持穩定，但缺乏能推升行情的明顯需求催化。

高效資金配置與正向利差 (Positive Carry Strategy)

US\$M	Amount	Interest Rate % p.a
Cash	81.2	
US Dollar Time Deposit	181.8	3.80%
Total	263.0	
NT Dollar Loan	129.0	1.97%
Net Cash	134.0	

Note 1: Based on 31 December 2025's actual rate.

- **Total Cash and Time Deposits:** US\$ 263.0 M (of which US\$ 181.8 M is time deposits at an annual interest rate of 3.80%).
- **Loans:**
 - 1) **TWD Loans:** US\$ 129.0 M at an annual interest rate of 1.97%.
 - 2) **Mortgage Loan:** The outstanding loan of US\$ 8.4 M was prepaid on 5 June 2025.
- **Collateral:** US\$ 123.6 M in time deposits (at an annual interest rate of 3.80%) has been pledged as collateral for the TWD loan.
- 總現金及定存：2.63億美元（其中 1.818 億美元 為定存，年利率 3.80%）。
- 貸款：
 - 1) 新台幣貸款：1.290億美元，年利率 1.97%。
 - 2) 抵押貸款：840萬美元已於2025/06/05提前償還。
- 擔保：1.236億美元 定存（年利率 3.80%）已作為新台幣貸款的擔保。

透過美金高利定存（3.80%）與新台幣低利貸款（1.97%）之利差配置，為公司創造穩定業外淨收益。



2026 Outlook



市場展望 Kamsarmax Market Outlook 2026

Demand

- Kamsarmax vessels are primarily exposed to grain, coal, and minor bulk commodities.
- Global grain trade is expected to remain broadly stable, with regional shifts rather than a structural decline.
- Lower production in certain regions may be offset by strong exports from Russia and other suppliers.
- Coal trade remains a key demand driver, supported by exports from Australia, Russia, and South Africa.
- While China's demand may soften, India continues to provide structural support for seaborne coal demand.
- Tonne-mile demand is supported by longer voyage distances due to geopolitical disruptions and trade re-routing.

Supply

- Kamsarmax fleet growth is expected to remain moderate at approximately 3–3.5% in 2025–2026.
- While new deliveries may create downward pressure on rates, tonne-mile supported demand is expected to partially offset supply growth.

需求

- 卡薩姆型船舶主要運輸穀物、煤炭及其他小宗乾散貨。
- 全球穀物貿易預期整體維持穩定，主要呈現區域性轉移，而非結構性下降。
- 部分地區產量下降，將由俄羅斯及其他出口國部分補足。
- 煤炭仍為主要需求來源，受澳洲、俄羅斯及南非出口支撐。
- 雖中國需求可能轉弱，但印度進口需求持續成長，提供結構性支撐。
- 地緣政治與航線重組拉長航程，帶動噸海里需求提升。

供應

- 卡薩姆型船隊於 2025–2026 年預計維持約 3–3.5% 的溫和成長。
- 雖新船交付可能對運價帶來壓力，但噸海里需求可部分抵銷供給成長影響。



市場展望 Capesize VLCC Market Outlook 2026

Demand

- Iron ore trade remains the primary driver for Capesize and VLCC demand, with China as the key consumption market.
- However, seaborne demand is increasingly influenced by Atlantic Basin exports, particularly from Brazil, which support longer voyage distances.
- Demand is expected to remain broadly stable, but with elevated uncertainty due to fluctuations in China's steel production and property sector.

Supply

- Capesize fleet growth is expected to remain limited at approximately 1–2% in 2025–2026.
- Supply discipline provides structural support to the market.

Key Market Drivers

- Tonne-mile demand is supported by **long-haul** Brazil–China iron ore trade and ongoing trade re-routing.
- The Simandou project is expected to become a key long-term supply driver from 2026–2027 onward.

Conclusion

- The Capesize and VLCC markets are expected to remain supported in the near term, with a balanced supply-demand outlook.
- However, the market remains sensitive to China demand trends, with potential volatility ahead.

需求

- 鐵礦石仍為海岬型與超大型礦砂船需求的主要驅動力，中國為核心消費市場。
- 然而，近年需求逐漸受到大西洋區域出口（特別是巴西）影響，長航線有助於提升運輸需求。
- 整體需求預期維持穩定，但中國鋼鐵產量與房地產市場波動將帶來不確定性。

供給

- 海岬型船隊於 2025–2026 年預計維持約 1–2% 的低成長。
- 供給成長受控，對市場形成支撐。

市場關鍵驅動

- 巴西至中國長航線與航線重組，支撐噸海里需求。
- Simandou 鐵礦項目預計於 2026–2027 年逐步影響市場供需結構。

結論

- 短期內海岬型與超大型礦砂船市場仍具支撐，供需維持相對平衡。
- 然而市場對中國需求高度敏感，未來波動性仍高。



市場展望 VLCC Market Outlook 2026

Demand

- VLCC demand is supported by long-haul crude trade, particularly from the Atlantic Basin (Brazil, Guyana) to Asia.
- Strong refinery margins in India and Southeast Asia continue to support crude imports.
- Tonne-mile demand remains elevated due to geopolitical disruptions, including Red Sea diversions and Russian crude re-routing.

Supply

- Fleet growth remains relatively limited in the near term; however, vessel deliveries are expected to increase from 2026 onward.
- Scrapping remains constrained due to the aging fleet and continued utilization of shadow fleet tonnage.

Key Risks

- Potential normalization of Red Sea routes could reduce tonne-mile demand.
- Changes in geopolitical conditions or sanctions may impact trade flows and fleet utilization.

Conclusion

- The VLCC market is expected to remain structurally supported but highly volatile.
- While strong tonne-mile demand provides upside support, increasing fleet supply and geopolitical normalization present downside risks.

需求

- VLCC 需求受長航線原油貿易支撐，特別是大西洋（巴西、蓋亞那）至亞洲航線。
- 印度與東南亞煉油利潤維持良好，持續支撐原油進口需求。
- 地緣政治因素（紅海繞行、俄羅斯原油改道）推升噸海里需求。

供給

- 短期船隊成長有限，但自 2026 年起新造船交付將逐步增加。
- 老舊船舶雖增加，但影子船隊延長使用，使拆船量仍受限制。

主要風險

- 紅海航線恢復可能降低噸海里需求。
- 地緣政治或制裁變化可能影響貿易流向與船舶利用率。

結論

- VLCC 市場呈現「結構性支撐但高度波動」特性。
- 雖噸海里需求提供上行支撐，但船隊供給增加與地緣政治狀況緩和為主要下行風險。

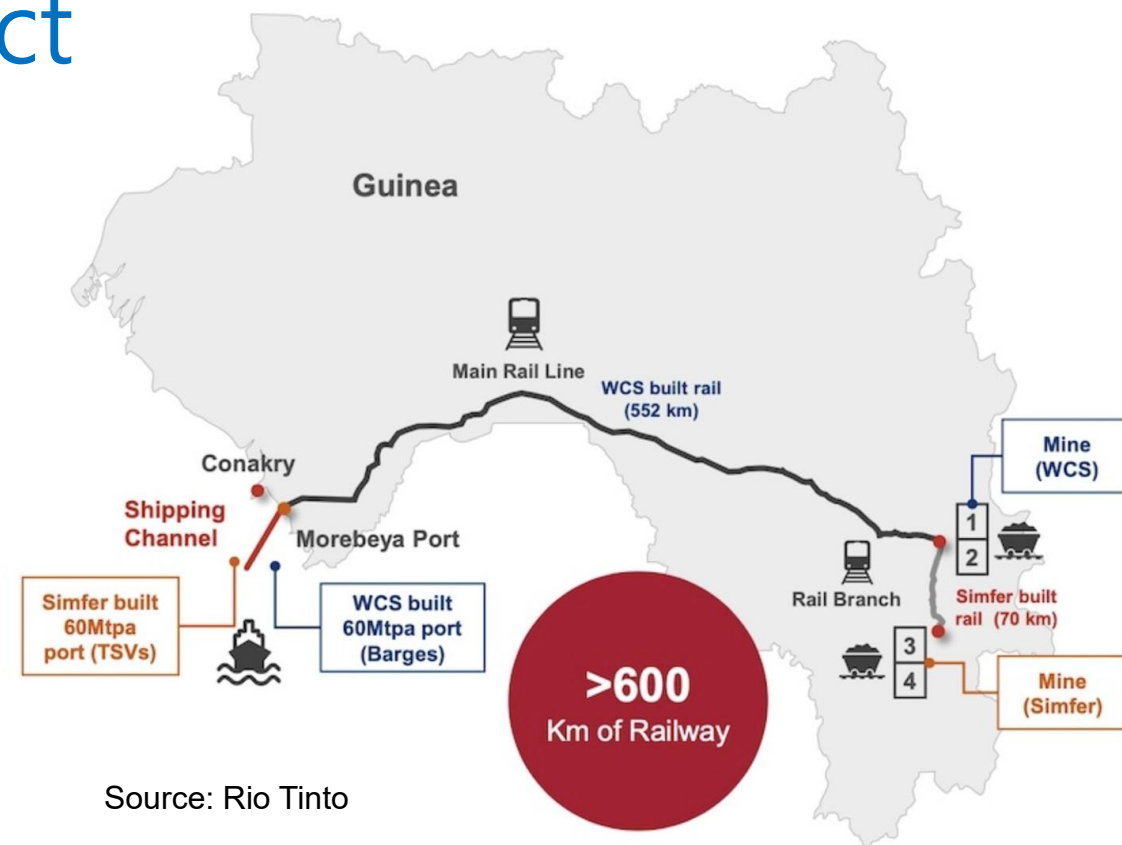


西芒杜項目 Simandou Project

截至 2026 年 3 月，該項目正處於首批出口里程碑及基礎設施擴建的關鍵時期。

當前營運狀態

- **首批出運**：該項目在 2026 年 1 月 迎來重大轉折，首批約 20 萬噸的高品位鐵礦石已順利抵達中國馬跡山港。此前，礦山已於 2025 年 11 月正式啟動開採。
- **產量目標**：力拓 (RIO TINTO) 及其合作夥伴預計 2026 年的出口量將介於 500 萬至 1,000 萬噸 之間。這是邁向 2029–2030 年實現 1.2 億噸年產能 (MTPA) 目標的首階段放量。
- **發運頻率**：營運已趨於穩定；船舶離港頻率已從 2025 年 12 月的每三週一班，提升至 2026 年 2 月的約 每週一班。



里程碑事件	預計時間
鐵路全面開通營運	2026 年 3 月底
永久性破碎設施上線	2026 年 Q3/Q4
力拓專屬港口/TSV 投產	2027 年
全面放量至 1.2 億噸年產能	2029–2030 年



Q&A



Appendix 1. Fleet Detail



船隊明細 Fleet Detail

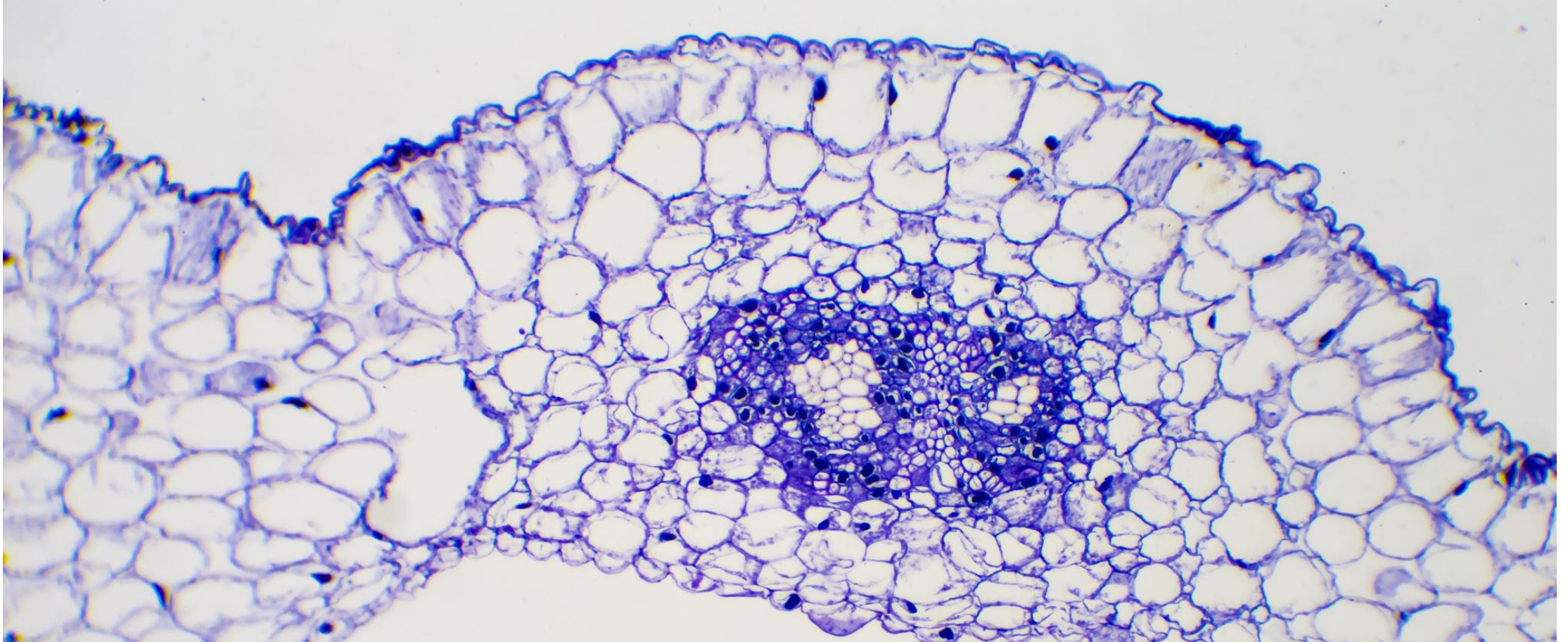
No	Ship	Ship Chinese	Delivery Date	Type	DWT	Scrubber	CII Rating	GHG Rating
1	Oceana	合盛輪	2014/9/5	Kamsarmax	81,528	v	B	B+
2	Palona	寶隆輪	2014/11/6	Kamsarmax	81,611	v	C	B+
3	Rebekah	蕾貝卡輪	2012/3/1	Kamsarmax	82,113	v	C	C+
4	Sarah	聖娜輪	2018/11/14	Kamsarmax	81,082	v	B	C
5	Chin Shan	青山輪	2004/11/22	Capesize	175,538		D	C
6	Bao Shan	寶山輪	2006/9/7	Capesize	174,977		C	C
7	Chou Shan	舟山輪	2005/7/8	Capesize	175,538		C	C
8	Tai Shan	泰山輪	2011/8/31	Capesize	176,277	v	C	C+
9	Mineral Oak	明和輪	2010/3/10	Capesize	177,874		C	C+
10	Wah Shan	華山輪	2015/8/31	Capesize	179,546	v	D	A+
11	Yue Shan	玉山輪	2009/9/4	Capesize	177,798		C	C+
12	Tien Shan	天山輪	2018/3/8	VLOC	250,132	v	C	A+
13	Maxim	美生輪	2011/6/17	VLCC	296,655	v	C	C+
14	Kondor	高登輪	2012/1/10	VLCC	296,428	v	C	C
15	Elbhoff	海福輪	2017/1/16	VLCC	300,168	v	C	B
				Total	2,707,265			

- VLCC 高登輪已於 2026 Q1 完成售船協議，預計 4 月初交付，將有效優化船隊年齡並挹注現金流。
- Depreciate based on useful life 20 years.
- Drydocking every 2.5 years.

Updated as of March 17, 2026



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。

$$\text{約當日租金} = \text{淨收入} / \text{可用天數}$$



每日運營費用 Daily Operating Expenses.

我們將每日船舶運營費用定義為包括船員工資及相關成本、保險費用、維修和保養費用（不包括乾船塢修理）、備件和消耗品的成本、噸位稅以及其他雜項費用。

每日船舶運營費用通過將運營費用除以相關期間的擁有天數來計算。

每日運營費用 = 運營費用 / 擁有天數



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。



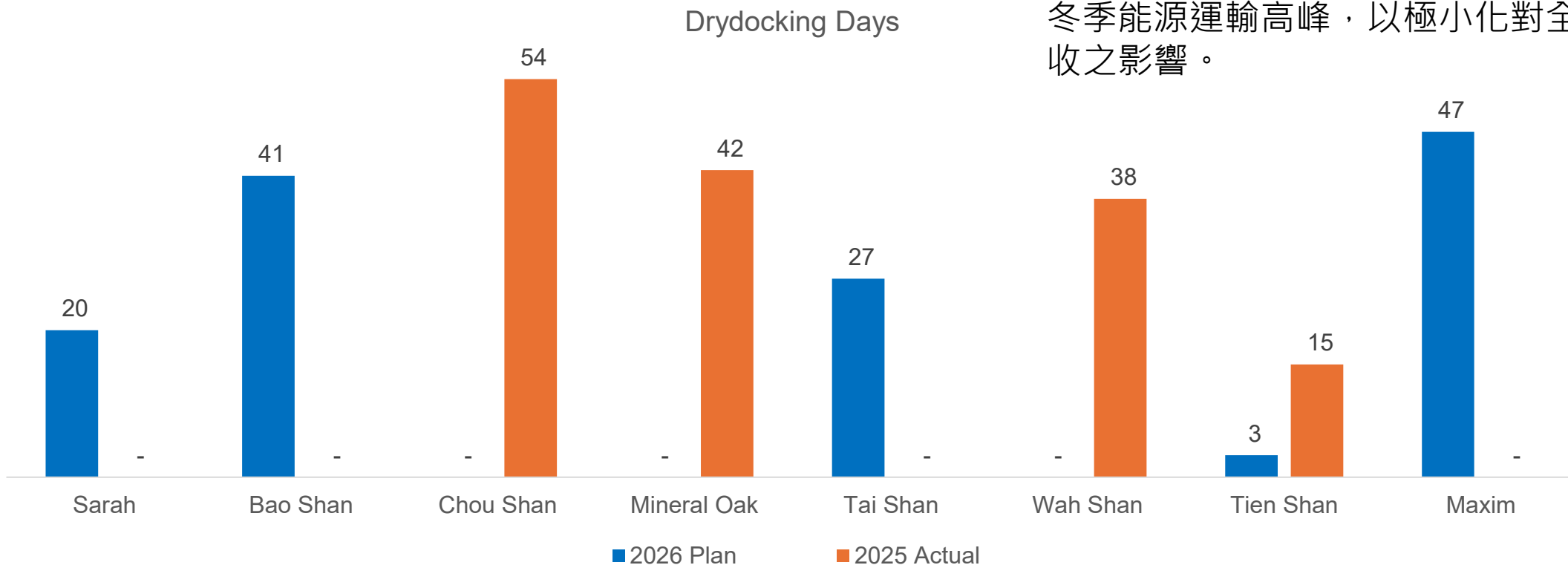
放空津貼 (**Gross Blast Bonus, GBB**) : 放空津貼是由租家支付給船東的一種補償，用於彌補船舶從上一個卸貨港移動至租約開始的裝貨港所涉及的成本和時間，並扣除任何佣金和經紀費用。當船舶承接按時租船合約且交船地點設定在裝貨港時，租家通常會支付放空津貼。在此情況下，按時租船的日租金自船舶抵達交船港開始計算。放空津貼收入根據船舶從抵達裝貨港到完成卸貨期間的天數比例進行認列。

Appendix 3. 2025 and 2026



2026塢修天數 Drydocking Days

塢修計畫已考量季節性貿易規律，避開冬季能源運輸高峰，以極小化對全年營收之影響。



入塢維修天數：

- 天山輪：第一季入塢 3 天 (期中檢驗)
- 美生輪：第二季預計入塢 47 天 (特別檢驗)
- 寶山輪：第三季預計入塢 41 天 (特別檢驗)
- 泰山輪：第三季預計入塢 27 天 (期中檢驗)
- 聖娜輪：第四季預計入塢 20 天 (期中檢驗)

Drydocking Days:

- Tien Shan: 1st Quarter Drydocking 3 days (Intermediate Survey)
- Maxim: 2nd Quarter Drydocking 47 days (Special Survey)
- Bao Shan: 3rd Quarter Drydocking 41 days (Special Survey)
- Tai Shan: 3rd Quarter Drydocking 27 days (Intermediate Survey)
- Sarah: 4th Quarter Drydocking 20 days (Intermediate Survey)



2026預計可供營運天數 Operating Days

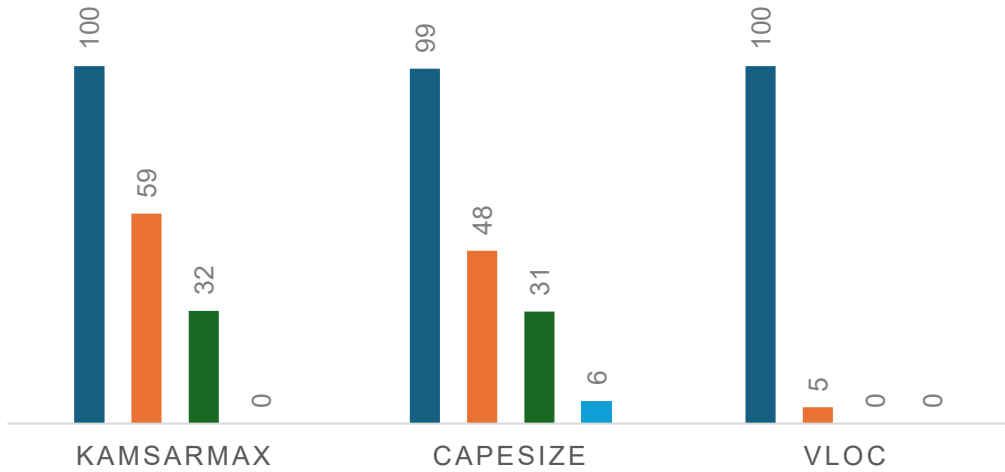
No	Vessel	Q1	Q2	Q3	Q4	Total
1	Palona	90	91	92	92	365
2	Oceana	90	91	92	92	365
3	Rebekah	90	91	92	92	365
4	Sarah	90	91	92	72	345
5	Chin Shan	90	91	92	92	365
6	Bao Shan	90	91	51	92	324
7	Chou Shan	90	91	92	92	365
8	Tai Shan	90	91	65	92	338
9	Mineral Oak	90	91	92	92	365
10	Yue Shan	90	91	92	92	365
11	Wah Shan	90	91	92	92	365
12	Tien Shan	87	91	92	92	362
13	Elbhoff	90	91	92	92	365
14	Kondor	90	0	0	0	90
15	Maxim	90	61	75	92	318
		1,347	1,244	1,203	1,268	5,062
	Kamsarmax	360	364	368	348	1,440
	Capesize	630	637	576	644	2,487
	VLOC	87	91	92	92	362
	VLCC	270	152	167	184	773
		1,347	1,244	1,203	1,268	5,062



已簽約運務 Current Fixture

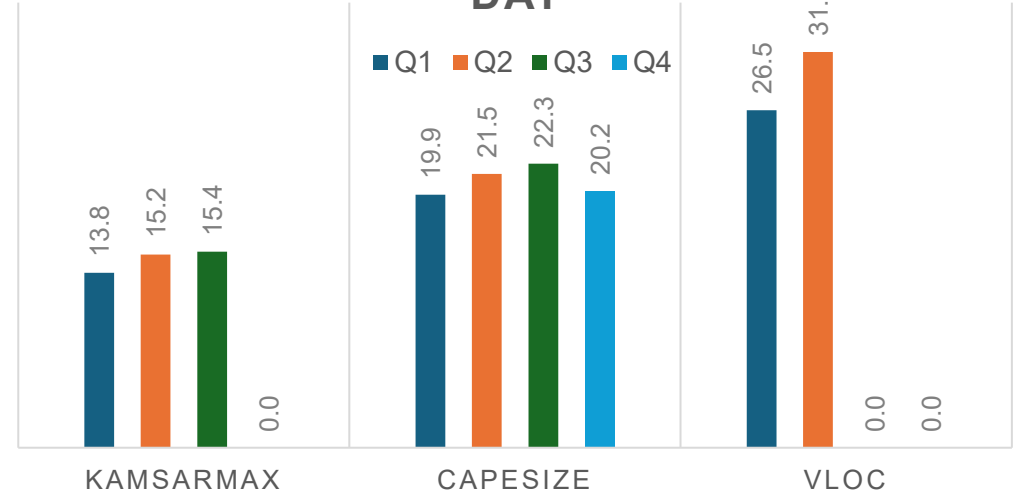
FIXTURE %

■ Q1 ■ Q2 ■ Q3 ■ Q4



AVG DAILY REVENUE US\$K PER DAY

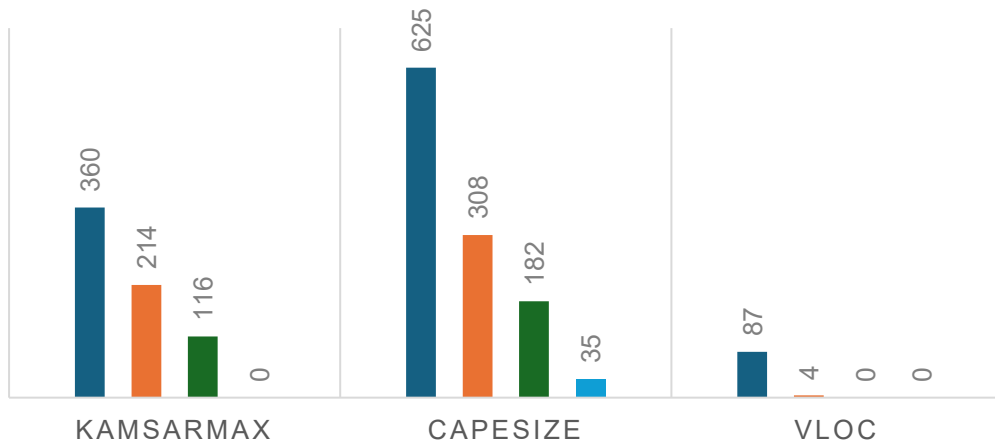
■ Q1 ■ Q2 ■ Q3 ■ Q4



Fixture status as of March 16, 2026

FIXTURE DAYS

■ Q1 ■ Q2 ■ Q3 ■ Q4



長租約 Long Term Fixture

	Vessel Name	Type	Employment	CP Date	Est Completion	Gross Rate US\$K per day	Net TCE US\$K per day
1	Oceana	Kamsarmax	TC	Feb-25	Apr-26	14.0	13.1
2	Rebekah	Kamsarmax	TC	Nov-25	Sep-26	15.8	14.7
3	Bao Shan	Capesize	TC	May-24	Jun-26	22.5	21.1
4	Chou Shan	Capesize	TC	Dec-25	Nov-26	21.6	20.2
5	Wah Shan	Capesize	TC	May-24	Sep-26	24.5	24.5
6	Tai Shan	Capesize	TC	Jul-25	Apr-26	21.0	19.7

Note: C5 is the Baltic Exchange's code for the voyage from Australia to China on Capesize ships.

