



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

2605.TW

2026 年第二季法說會

2026 年第一季營運成果回顧與市場展望

發言人 許志鴻 副總經理
May 22, 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.



本季核心訊息 Key Messages

1Q26 實際營運成果與第二季後續資產更新

NT\$1,367M

1Q26 營業收入

YoY +44%

NT\$537M

1Q26 稅前淨利

YoY +1,931%

NT\$0.66

1Q26 EPS

1Q25 : NT\$0.02

NT\$4,877M

期末現金

較 1Q25 +40%

獲利表現

第一季營收與獲利明顯改善，主要受惠於 VLCC 運價較佳、船隊高利用率，以及利息收入挹注。

營運效率

Q1 營運天數 1,329 天，利用率 99.0%；除 VLOC 受塢修與停租影響外，整體船隊維持穩定出勤。

資產配置

Kondor 已於 4 月交船，Chin Shan 預計於第二季完成；兩項處分合計預估稅前 EPS 貢獻約 NT\$2.25。

市場展望

Capesize/VLOC 中長期受噸海里支撐，VLCC 仍具上行彈性但波動較高；Kamsarmax 維持平衡格局。



船隊配置與主要業務更新 Fleet Portfolio and Business Update

以 2026 年第一季財報基礎呈現；第二季處分交易另行揭露

船型	艘數	營運定位	主要收益來源
Kamsarmax	4	穩定底盤	TC / VC
Capesize	7	乾散貨上行彈性	TC / VC
VLOC	1	鐵礦長航線曝險	VC
VLCC	3	油輪市場彈性	TI Pool / TC



Q1 Reporting Basis

截至 2026/03/31，自有船隊共 15 艘：
4 Kamsarmax、7 Capesize、1 VLOC、3 VLCC，總載重噸約 270.7 萬噸。

Post-Q1 Disposal

Kondor 已於 2026 年 4 月完成交船；
Chin Shan 已公告出售，預計於第二季完成並認列處分利益。

Fleet Renewal

公司規劃以較年輕、高效率船舶逐步替換高齡船，提升環保競爭力與長期資產運用效率。

- 兩艘 VLCC 透過 Tankers International Pool 參與市場上行機會。
- 一艘 VLCC 採 Time Charter，提升短期現金流可見度。
- 船舶管理服務提供輔助性穩定收入來源。



2026 年第一季財務摘要 Quarterly Financial Highlights

以公開財報數字呈現 · 與 2025 年第一季比較

項目	1Q26	1Q25	年增 / 變動
營業收入 Revenue	NT\$1,367M	NT\$946M	+44%
營業毛利 Gross Profit	NT\$583M	NT\$31M	+1,789%
營業利益 Operating Profit	NT\$483M	(NT\$17M)	轉虧為盈
稅前淨利 PBT	NT\$537M	NT\$26M	+1,931%
歸母稅後純益 PAT	NT\$387M	NT\$13M	+2,829%
EPS	NT\$0.66	NT\$0.02	+NT\$0.64

NT\$779M

營業活動現金流量

1Q25 : NT\$391M

NT\$4,877M

現金及約當現金

1Q25 : NT\$3,493M

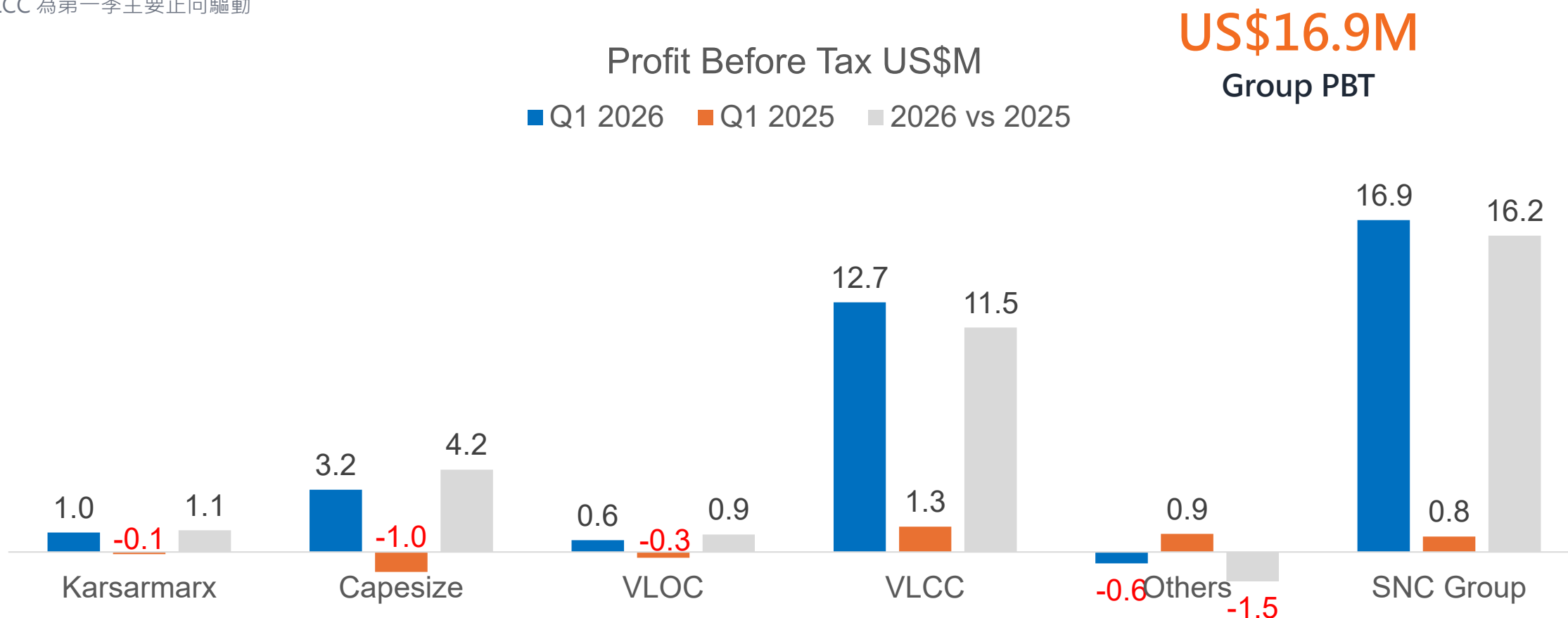
主要原因

第一季營運明顯改善，主要反映油輪市場自 2026 年初以來運價維持較佳水準，VLCC 船隊收益強勁；同時，船隊整體高利用率與利息收入亦形成正面貢獻。



分船型獲利貢獻 Segment Contribution

VLCC 為第一季主要正向驅動

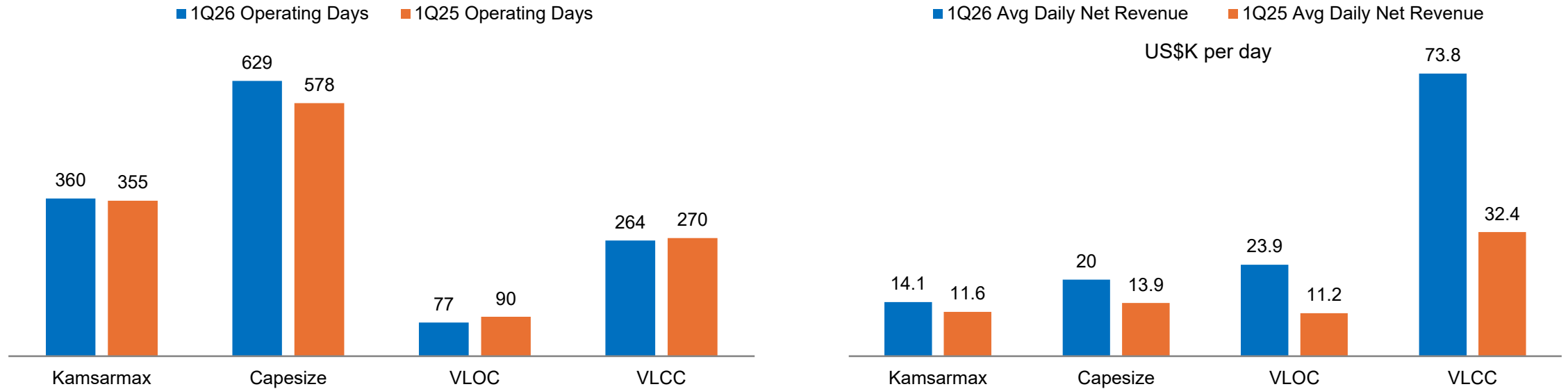


2026 年第一季稅前淨利為 **US\$16.9M**，較 2025 年第一季增加 **US\$16.2M**。獲利改善主要來自各船型貢獻提升，其中 **VLCC** 增加 **US\$11.5M**、**Capesize** 增加 **US\$4.2M**、**Kamsarmarx** 增加 **US\$1.1M**，以及 **VLOC** 增加 **US\$0.9M**。



營運天數與日均收益 Operating Days and Revenue Capacity

營收能力 = 營運天數 × Avg Daily Net Revenue



整體利用率

1Q26 Group operating days 為 1,329 天，利用率約 99.0%，整體船隊出勤維持穩定。

主要變動

VLOC 受 1 月塢修、off-hire 與 ballasting 影響，營運天數降至 77 天。

收益驅動

VLCC 日均淨收入達 US\$73.8K/day，是本季集團收益改善的核心驅動。



第二季資產優化進展 Post-Q1 Asset Optimization

船舶處分與船隊更新強化資本彈性

項目	交易 / 狀態	預估處分利益	稅前 EPS 影響	預計認列
Kondor 高登輪	已於 2026 年 4 月交船	約 US\$32.38M	約 NT\$1.70	2026 Q2
Chin Shan 青山輪	交易金額 US\$20.20M，預計第二季完成	約 US\$10.35M	約 NT\$0.55	2026 Q2
合計	兩項資產處分	約 US\$42.73M	約 NT\$2.25	2026 Q2



MR 成品油輪購置規劃

公司規劃購入 2019 年 9 月由 Hyundai Mipo 建造、配備 scrubber 之 MR 成品油輪 Pro Onyx，作為較年輕化替代船噸。

註：處分利益與 EPS 影響為估計數，實際金額依最終交船日、帳列成本、交易費用及實際匯率認列結果為準。



MR 成品油輪投資策略

Strategic Rationale for MR Product Tanker Entry

售出高齡油輪後，以較年輕成品油輪補充油輪收益來源

Portfolio Shift



1. 船隊更新

出售高齡大型油輪後導入 2019 年建造船舶降低平均船齡並提升可營運性與環保競爭力

2. 收益多元化

VLCC 仍提供高波動上行彈性，MR 主要承運柴油、汽油、航煤等成品油，航線與需求來源較分散

3. 紀律資本再部署

將資產處分收益部分轉化為具租約支持之新資產延續「汰舊換新 + 紀律投資」策略

MR 投資不是單純新增船舶，而是油輪事業的資產年輕化、收益多元化與資本再部署。



Pro Onyx 船舶概要與策略意義 Vessel Profile and Strategic Relevance

2019 年建造、配備 scrubber、交割後可延續既有租約

項目	內容
Vessel	Pro Onyx
Vessel Type	MR Product Tanker
Built / Builder	Sep 2019 / Hyundai Mipo
Scrubber	Equipped
Purchase Price	US\$39.8M
Expected Delivery	Late Jun / Jul 2026
Current Charterer	Cargill
Existing Fixture	to Aug / Sep 2027; extension option



Younger Asset

2019 年建造，相較處分之高齡船舶，可降低船齡並改善長期資產組合。

Scrubber-Fitted

具備 scrubber 配置，有助於燃油彈性、環保競爭力與長期租約洽談。

Fixture-Backed Entry

船舶交付後可接續既有租約，降低導入初期空檔與收入不確定性。

註：交船日、租約期間及最終條件仍應以 SPA、delivery protocol 及 charter party 為準。

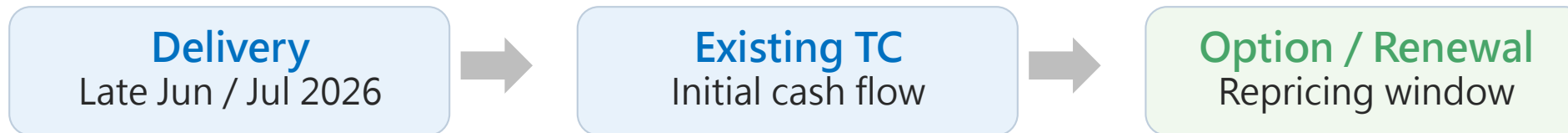


租約安排與收益能見度 Fixture Profile and Earnings Visibility

既有租約提供初期現金流底部；後續保留市場再定價彈性

項目	內容
Charterer	Cargill
Charter Type	Time Charter
Indicative Rate	約 US\$18K/day
Remaining Term	交船後約 12 個月 (依最終 CP)
Extension Option	Charterer has extension option

Fixture Timeline



交船後既有租約提供初期收益支撐；若市場維持偏強，後續具再定價上行空間。



財務體質與流動性 Financial Position and Liquidity

1Q26 期末現金與定存水位充足，負債結構維持保守

項目	2026/03/31	2025/03/31	說明
現金及約當現金	NT\$4,877M	NT\$3,493M	流動性明顯提升
按攤銷後成本衡量金融資產	NT\$4,326M	NT\$3,359M	主要為定存及質押定存
短期借款	NT\$4,114M	NT\$3,400M	以台幣低利融資為主
負債總額	NT\$5,270M	NT\$4,876M	負債占資產約 23%
權益總額	NT\$17,665M	NT\$17,786M	權益占資產約 77%

NT\$9,204M

現金 + 定存

約當高流動性資產

NT\$5,090M

淨現金概念

現金+定存-短期借款

資本配置重點

高現金水位支援船隊汰舊換新、股利政策與市場波動下的營運彈性；定存與低利融資配置亦有助於提升資金效率。



Kamsarmax 市場展望 Market Outlook

需求具支撐、供給增速提高，2026 年市場呈平衡偏穩格局



Demand 需求

穀物、小宗散貨仍為基本盤；煤炭需求轉趨區域化，印度與東南亞提供支撐。

Supply 供給

2026 年乾散貨船隊供給約 +3.0%；Panamax / Supramax 交付較快，壓抑運價上行。

Key Drivers 主要驅動

USDA：小麥貿易 -12.0Mt；大豆出口 +2.7Mt，中國大豆進口 114Mt。

Management View 管理層觀點

平衡偏穩：噸海里可抵銷部分供給壓力；Kamsarmax 仍扮演現金流底盤角色。

- 市場並非強烈多頭，但穀物、小宗散貨與噸海里需求仍提供底部支撐。
- 公司租約策略宜兼顧固定收入底盤與現貨市場彈性。

Market Data Snapshot 市場數據

PANAMAX P5TC

US\$20.1K/day

8 May 2026; +8.7% vs Tue

BDI

2,978 pts

8 May 2026; 1 May: 2,730

2026/27 Wheat Trade

-12.0Mt

USDA WASDE May 2026

Dry Bulk Fleet Supply

+3.0%

BIMCO 2026 forecast

Sources: USDA WASDE (May 2026); IEA Coal Market Update; BIMCO / Safety4Sea; Baltic Exchange / DCN; company analysis.



Capesize / VLOC 市場展望 Market Outlook

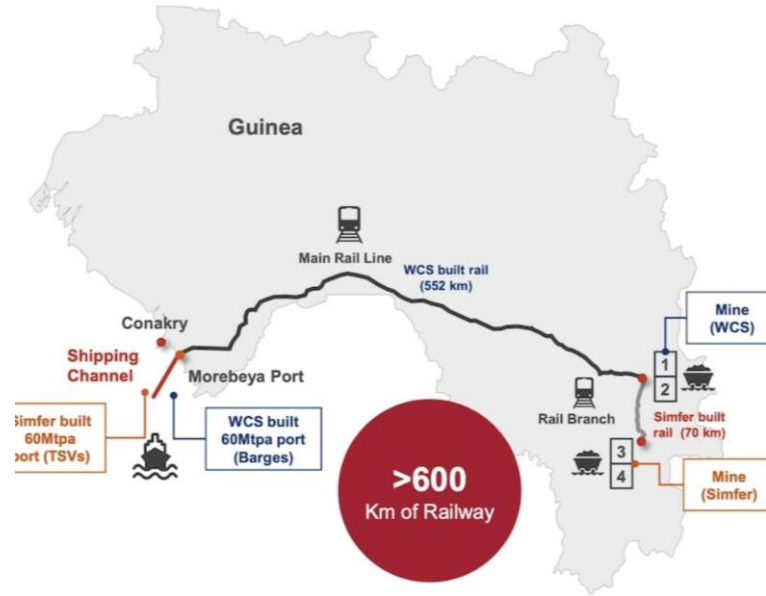
供給成長受控，噸海里與 Simandou 為中長期關鍵變數

Demand 需求

鐵礦石運輸仍為核心驅動，中國鋼鐵需求為主要變數；巴西與西非至中國長航線提升噸海里。

Supply 供給

Capesize 船隊成長約 1-2%，訂單簿相對受控，供給紀律對市場形成支撐。



Key Drivers 主要驅動

巴西 - 中國長航線、航線重組與 Simandou 分階段放量，將是中長期大型散裝船需求的重要因素。

Risks 風險

中國房地產與鋼鐵需求若弱於預期，將提高運價波動；Simandou 放量時程亦需持續追蹤。

Management View

Capesize / VLOC 中長期較 Kamsarmax 更具結構性支撐，但短期仍高度受中國需求與鐵礦出貨節奏影響。



VLCC 市場展望 Market Outlook

結構性支撐仍在，但市場高度事件驅動與波動



Demand 需求

長航線原油貿易提供支撐，特別是大西洋盆地（巴西、蓋亞那）至亞洲航線，以及印度與東南亞煉油需求。

Supply 供給

短期船隊成長仍有限，但 2026 年後新船交付壓力增加；老舊船與影子船隊使拆船進度受限。

Upside Drivers

紅海繞行、俄羅斯原油改道、長航線出口與季節性能源需求，均可能推升噸海里。

Downside Risks

若航線恢復正常、新船交付加快或制裁環境改變，可能壓抑運價與船舶利用率。

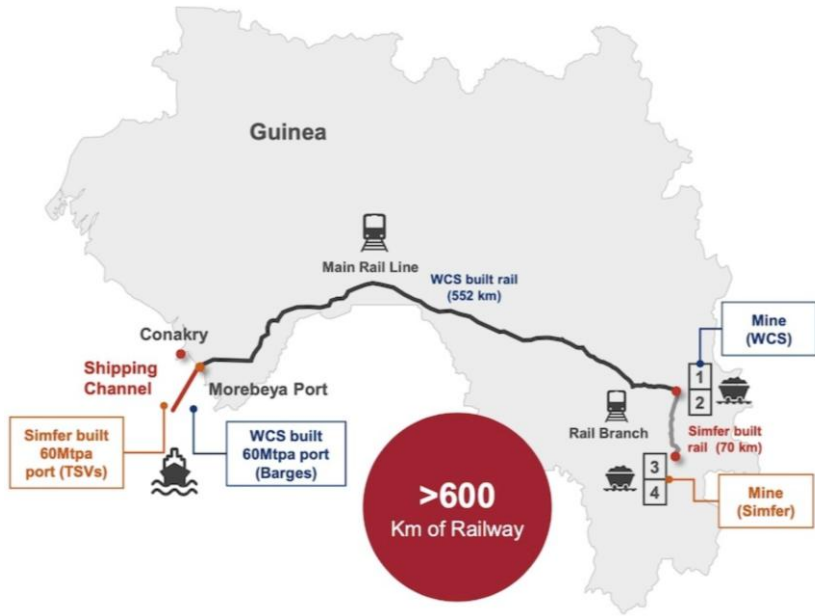
Management View

VLCC 對 SNC 盈餘具高彈性；公司透過 Pool 與 TC 組合平衡收益可見度與市場上行參與。



Simandou 對大型散裝船需求的影響

長航線鐵礦石供應將提升噸海里需求，真正影響預計在 2027 年後逐步顯現



項目定位

Simandou 將成為全球重要鐵礦供應來源，分階段放量，不是一次性供給衝擊。

噸海里效應

西非至中國航程顯著長於澳洲至中國航線，長航線比例提升將支撐 Capesize / VLOC 利用率。
West Africa–China 約 11,000 海里
Australia–China 約 4,600 海里

時間軸

2026–2027 為導入期；2028 年後隨基礎設施與產量提升，對航運市場影響將更明顯。

SNC Implication

對 SNC 的 Capesize / VLOC 曝險具中長期正面意義，但短期仍需面對放量節奏與中國需求波動。

Milestone	Timing
首批出運 / Initial Shipment	2026
港口與鐵路系統擴建	2026–2027
全面放量至 1.2 億噸年產能	2029–2030



Q&A



Appendix



財務表現 Financial Performance QoQ

Item			Q1 26	Q4 25	Q1 26 / Q4 25	Q1 25	Q1 26 / Q1 25
Gross Revenue	營業收入	NT\$M	1,367	1,383	99%	946	145%
Profit After Tax	稅後淨利	NT\$M	387	562	69%	13	2977%
EPS	每股盈餘	NT\$ per share	0.66	0.96	69%	0.02	3300%
Cash on Hand	現金	NT\$M	4,877	4,066	120%	3,493	140%
ROA %	資產報酬率	%	1.72	2.63	65%	0.06	2867%
ROE%	股東權益報酬率	%	2.21	3.34	66%	0.07	3157%
Liability / Asset	負債佔資產比	%	22.98	20.66	111%	21.52	107%
Operating Cashflow	營業活動現金流量	NT\$M	779	1,119	70%	391	199%



現金及負債情況 Cash and Loan Status

US\$M	Amount	Interest Rate % p.a
Cash	97.3	
US Dollar Time Deposit	190.3	3.65%
Total	287.6	
NT Dollar Loan	128.6	1.97%
Net Cash	159.0	

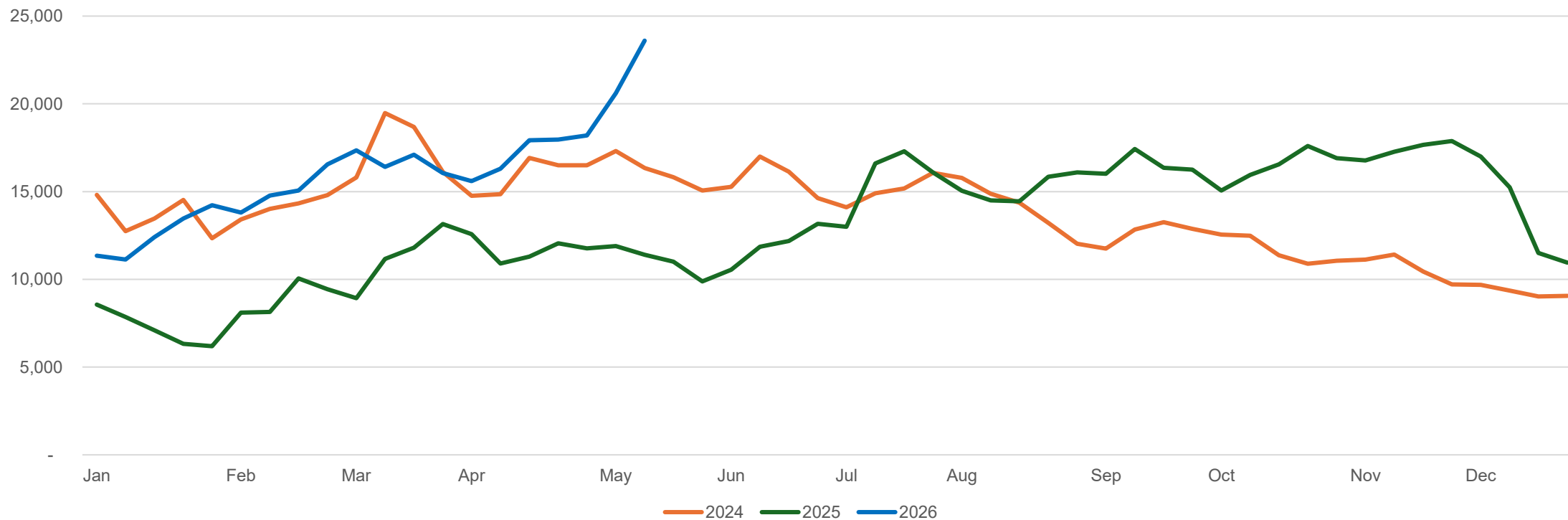
Note 1: Based on 31 March 2026's actual rate.

- US\$ 125.2 M in time deposits (at an annual interest rate of 3.65%) has been pledged as collateral for the TWD loan.
- 1.252億美元 定存 (年利率 3.65%) 已作為新台幣貸款的擔保。



卡薩姆型日租金 Kamsarmax Market Rates

Kamsarmax 82,000 dwt, Average Trip Rates



Source: Clarkson Shipping Intelligence

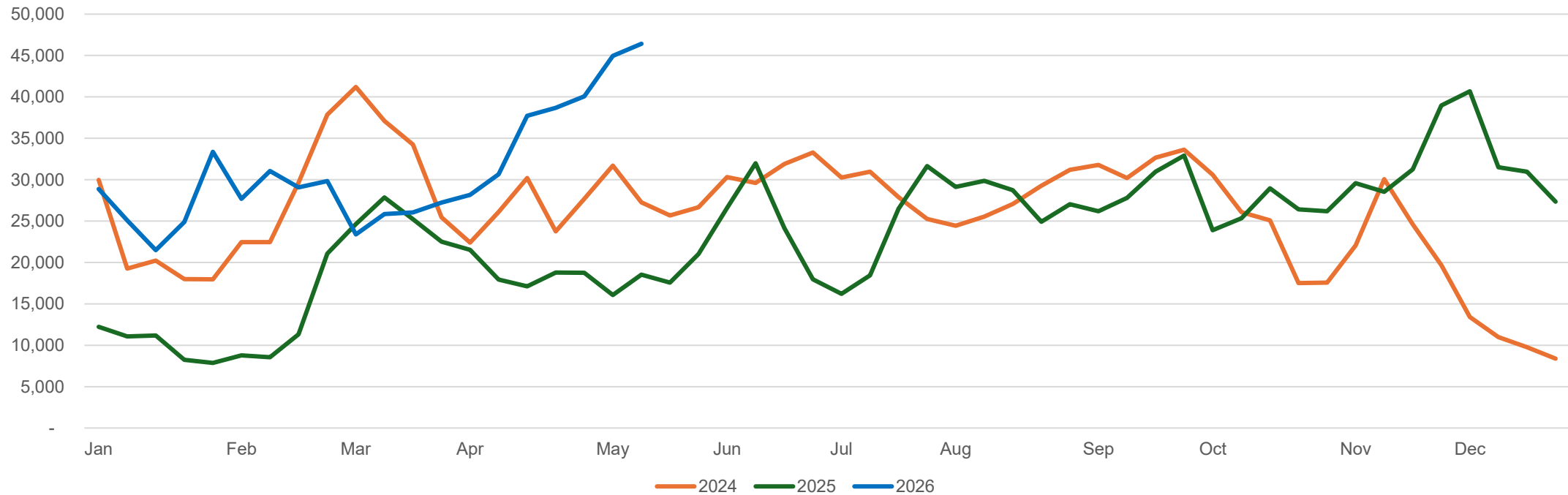
2026 年市場行情概況

- 2026 年 Kamsarmax 市場日租金 **US\$ 11,000–24,000/日**。



海岬型日租金 Capesize Market Rates

Capesize 180,000 dwt, Average Trip Rates



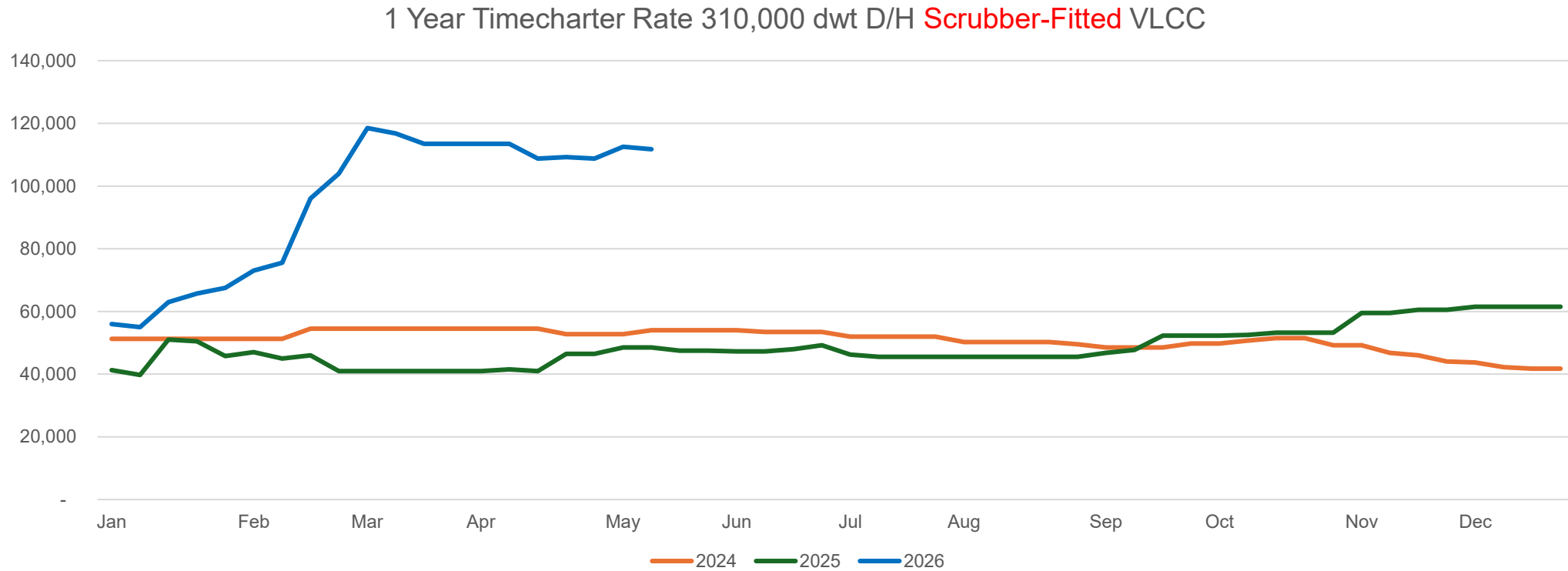
Source: Clarkson Shipping Intelligence

2026 年市場行情概況

- 2026 年 Capesize 日租金主要維持在 US\$ 20,000–40,000/日區間。



超大型油輪日租金 VLCC Market Rates



Source: Clarkson Shipping Intelligence

2026 年市場行情概況

- 2026 年 VLCC 日租金主要維持在 US\$ 55,000–118,000/日區間。



船隊明細 Fleet Detail

截至 2026 年第一季財報基礎；後續處分交易另行揭露

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	C	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	C	C
5	Chin Shan	青山輪	2004/11/22	Capesize	175,538		C	C
6	Bao Shan	寶山輪	2006/9/7	Capesize	174,977		D	C
7	Chou Shan	舟山輪	2005/7/8	Capesize	175,538		D	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	B	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	D	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			

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

註：Kondor 已於 2026 年 4 月完成交船；Chin Shan 交易預計於第二季完成。

Source: Company fleet information.



航運業常用指標與收入認列

協助投資人理解營運天數、TCE 與租約型態

Ownership Days

公司於期間內擁有船舶的日曆天數總和，反映船隊規模基礎。

Available Days

Ownership Days 扣除計畫性維修、塢修、升級或特殊檢查等天數。

Operating Days

Available Days 扣除非預期停租，衡量實際可產生收入的天數。

TCE

將不同租約型態轉換為可比較的每日收益指標，通常以淨收入除以可用天數計算。

Voyage Charter

船東依單次航次提供運輸服務，通常負擔燃油、港口費與航次相關成本。

Time Charter

船東按時間出租船舶，承租人通常負擔燃油與港口費，收益較易按日認列。



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。

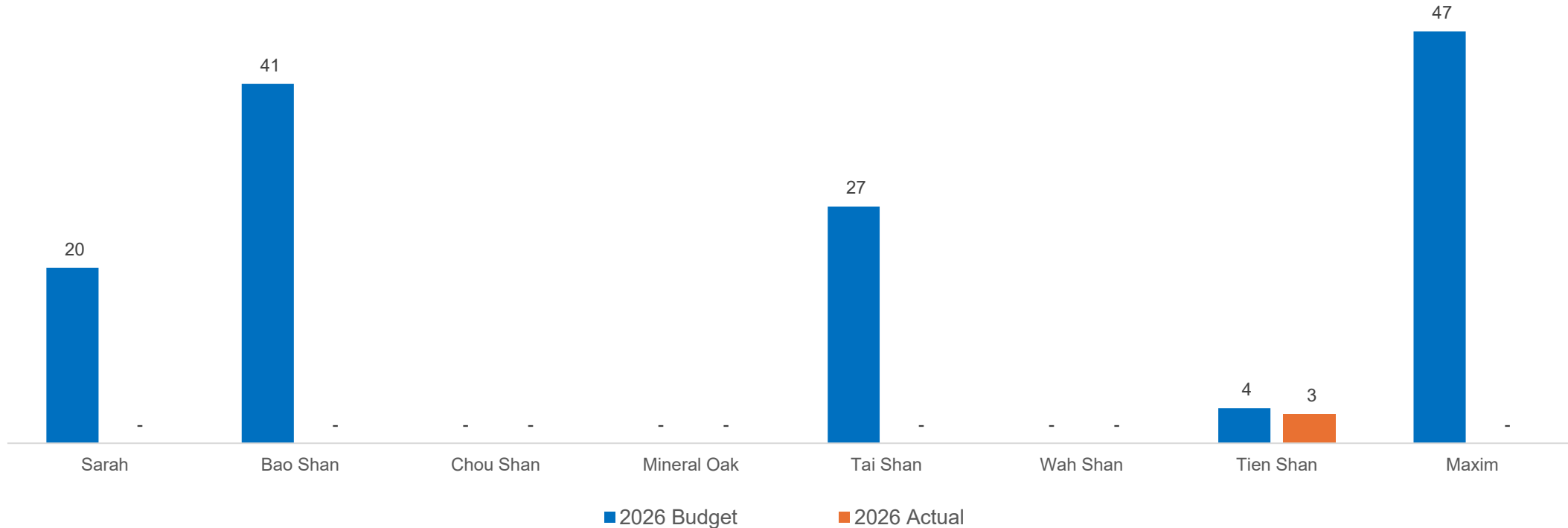


放空津貼 (**Gross Blast Bonus, GBB**) : 放空津貼是由租家支付給船東的一種補償，用於彌補船舶從上一個卸貨港移動至租約開始的裝貨港所涉及的成本和時間，並扣除任何佣金和經紀費用。當船舶承接按時租船合約且交船地點設定在裝貨港時，租家通常會支付放空津貼。在此情況下，按時租船的日租金自船舶抵達交船港開始計算。放空津貼收入根據船舶從抵達裝貨港到完成卸貨期間的天數比例進行認列。



2026塢修天數 Drydocking Days

Drydocking Days



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

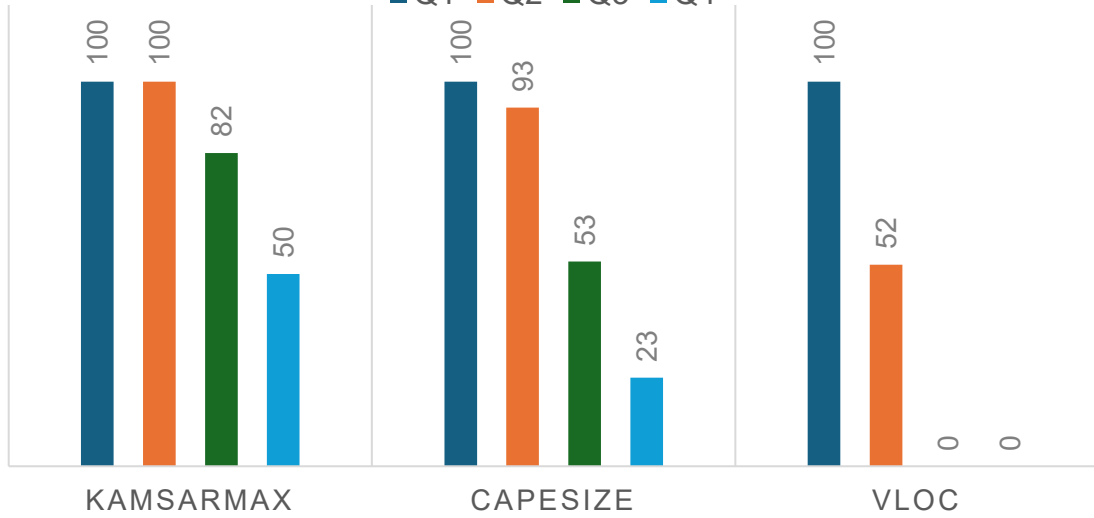
No	Vessel	Q1	Q2	Q3	Q4	Total
1	Palona	90	91	92	92	365
2	Oceana	90	91	92	92	365
3	Rebekah	90	91	92	92	365
4	Sarah	90	91	92	72	345
5	Chin Shan	90	61	0	0	151
6	Bao Shan	90	91	51	92	324
7	Chou Shan	90	91	92	92	365
8	Tai Shan	90	91	65	92	338
9	Mineral Oak	90	91	92	92	365
10	Yue Shan	90	91	92	92	365
11	Wah Shan	89	91	92	92	364
12	Tien Shan	77	91	92	92	352
13	Elbhoff	90	91	92	92	365
14	Kondor	84	0	0	0	84
15	Maxim	90	61	75	92	318
		1,330	1,214	1,111	1,176	4,831
	Kamsarmax	360	364	368	348	1,440
	Capesize	629	607	484	552	2272
	VLOC	77	91	92	92	352
	VLCC	264	152	167	184	767
		1,330	1,214	1,111	1,176	4,831



已簽約運務 Current Fixture

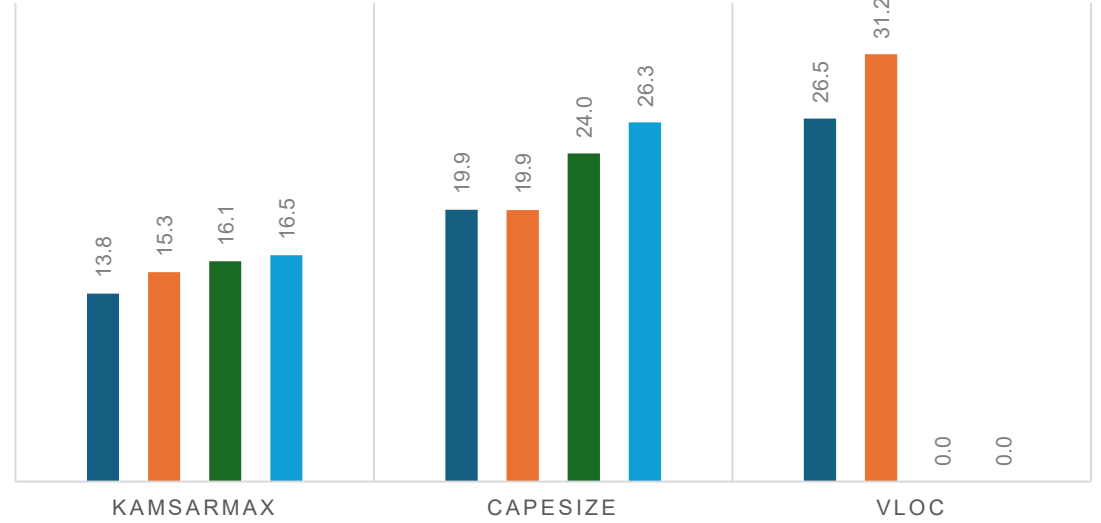
FIXTURE %

■ Q1 ■ Q2 ■ Q3 ■ Q4



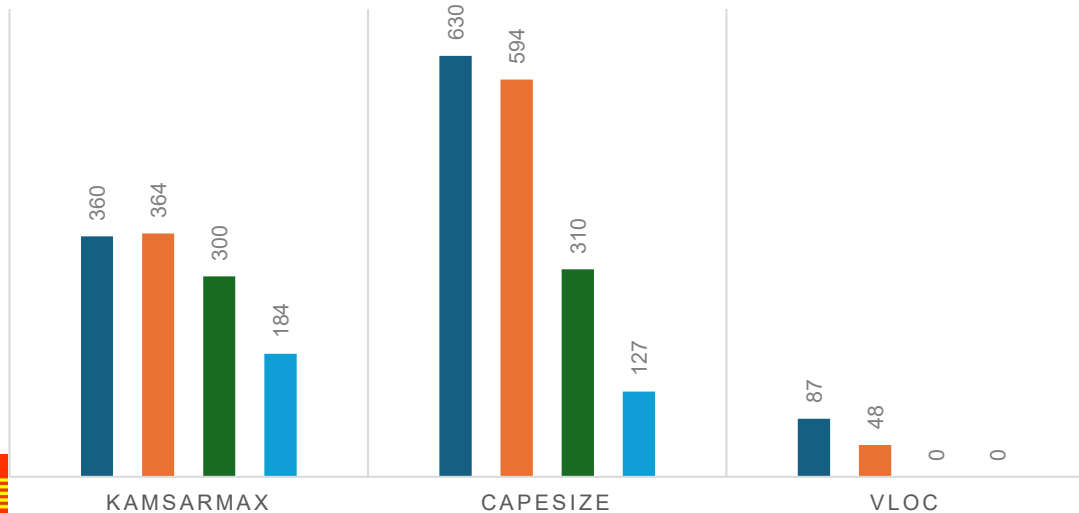
Avg Daily Revenue US\$K per day

■ Q1 ■ Q2 ■ Q3 ■ Q4



Fixture Days

■ Q1 ■ Q2 ■ Q3 ■ Q4



Fixture status as of May 18, 2026



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
1.1	Oceana	Kamsarmax	TC	Feb-25	May-26	14.0	13.1
1.2	Oceana	Kamsarmax	TC	Mar-26	Apr-27	17.5	16.4
2	Palona	Kamsarmax	TC	May-26	Apr-27	17.8	16.7
3	Rebekah	Kamsarmax	TC	Nov-25	Sep-26	15.8	14.7
4	Bao Shan	Capesize	TC	May-24	Jun-26	22.5	21.1
5	Chou Shan	Capesize	TC	Dec-25	Nov-26	21.6	20.2
6	Wah Shan	Capesize	TC	May-24	Sep-26	24.5	24.5
7	Tai Shan	Capesize	TC	Jul-25	Apr-26	21.0	19.7
8	Mineral Oak	Capesize	TC	May-26	Apr-27	30.5	28.6
9	Tien Shan	VLOC	CVC	Apr-26	Apr-27	See "Note"	

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

