



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

2026 年第三季法說會

Third Quarter 2026 Analyst Meeting

發言人 許志鴻 副總經理

August 21, 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.

新興航運核心重點 SNC Key Points

Strong H1 results, disciplined capital recycling and subsequent fleet expansion

NT\$2.697B

H1 2026 營業收入
YoY +33%

獲利表現

VLCC 強勁營運、Kondor 與 Chin Shan 處分利益及利息收入，推升上半年獲利。

NT\$2.360B

H1 2026 稅前淨利
YoY +954%

營運效率

H1 船隊利用率約 99.3%；VLCC 日均淨收入 US\$86.8K/day，較去年同期增加。

NT\$3.67

H1 2026 EPS
H1 2025: NT\$0.22

資產配置

Kondor 與 Chin Shan 完成處分，管理報表合計處分利益約 US\$42.5M。2026 年 6 月 30 日財報基準自有船隊為 13 艘：4 Kamsarmax、6 Capesize、1 VLOC、2 VLCC。

NT\$10.402B

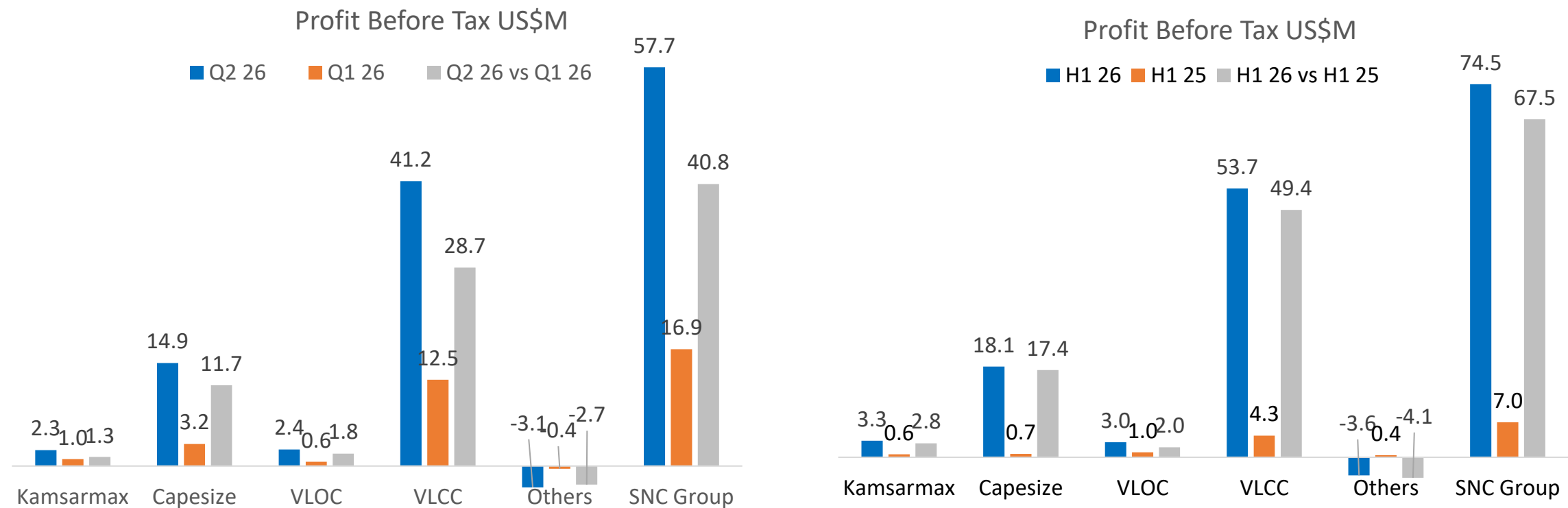
期末現金
YoY +216%

期後發展

KMARIN 三艘 2016-built tankers 購置案，採 sale and bareboat charter-back 架構，尚未反映於 6 月 30 日財務狀況。



分船型獲利貢獻 Segment Contribution



Q2 2026 | QoQ

Q2 PBT US\$57.7M，較 Q1 增 US\$40.8M；主要由 VLCC +US\$28.7M 及 Capesize +US\$11.7M 推動。

H1 2026 | YoY

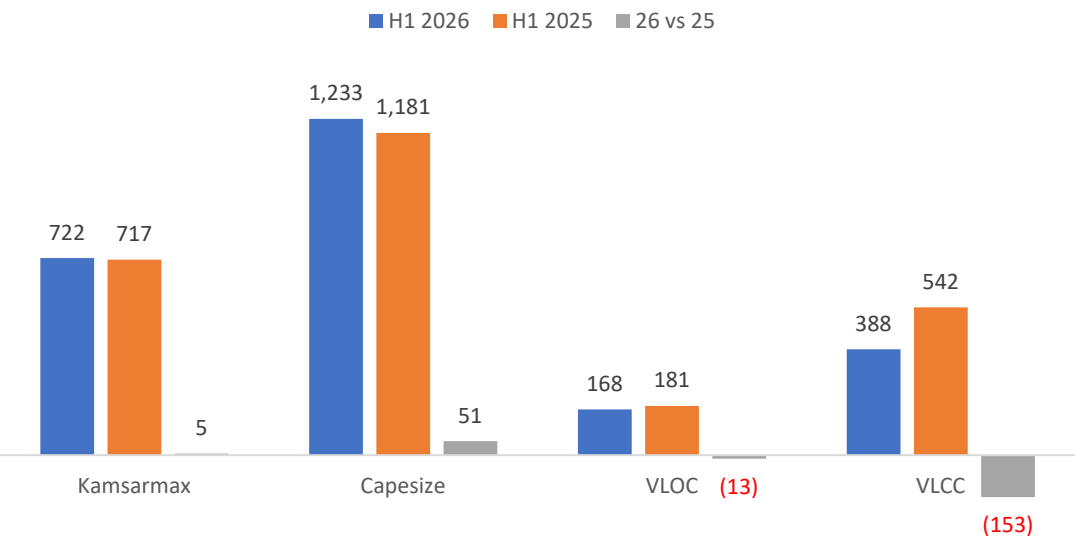
H1 PBT US\$74.5M，較去年同期增 US\$67.5M；VLCC US\$53.7M 為主要獲利來源。

核心訊息 | Key Takeaway

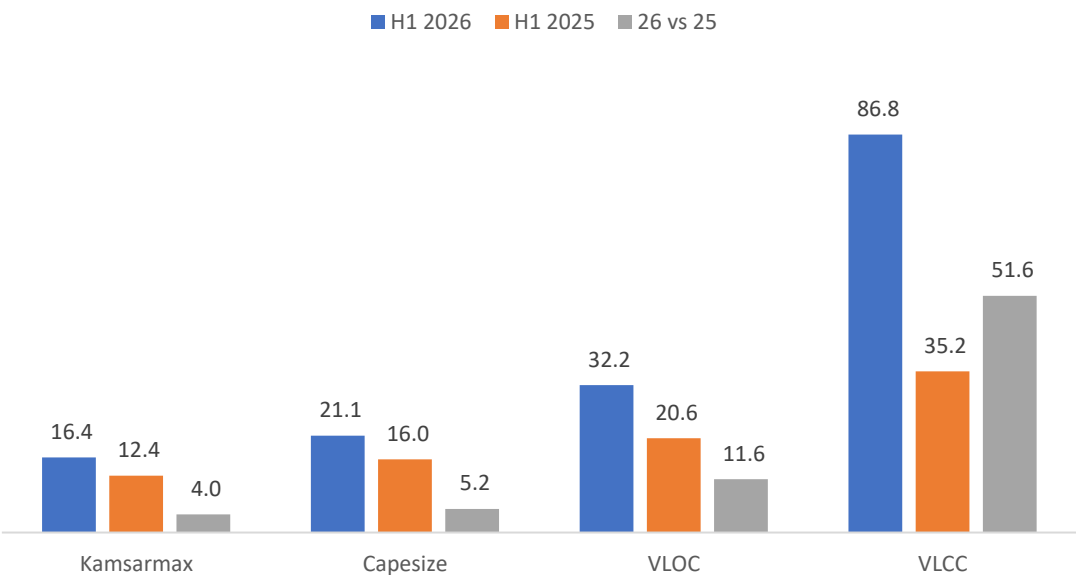
獲利改善集中於 VLCC 與 Capesize，並受 Kondor、Chin Shan 處分利益推升。

營運效率與收益能力 Operating Efficiency and Revenue Capacity

Operating Days



Avg Daily Net Revenue US\$K per day



整體利用率

H1 船隊利用率約 99.3%，整體出勤維持穩定。

主要變動

VLOC 受 1 月塢修、off-hire 與 ballasting 影響。

收益驅動

VLCC 日均淨收入為集團收益改善的主要驅動之一。

船隊配置與業務定位 Fleet Portfolio and Business Update

Reporting basis as of 30 June 2026

船型	艘數	營運定位	主要收益來源
Kamsarmax	4	穩定底盤	TC / VC
Capesize	6	乾散貨上行彈性	TC / VC
VLOC	1	鐵礦長航線曝險	VC
VLCC	2	油輪市場彈性	TI Pool / TC



財報基準 Reporting Basis

Kondor 與 Chin Shan 完成處分後，自有船隊為 13 艘。

已完成處分 Completed Disposals

Kondor 於 4 月交船；Chin Shan 於 6 月交船，第二季認列處分利益。

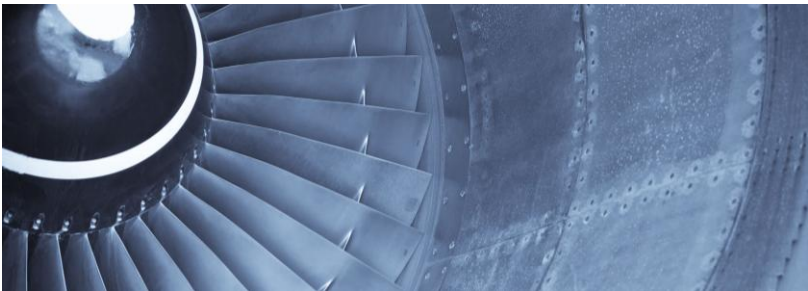
船隊更新 Fleet Renewal

以較年輕、高效率船舶逐步替換高齡船，提升長期資產運用效率。

第二季資產優化成果 Q2 Asset Optimization

Vessel disposals strengthened capital flexibility

項目	交易 / 狀態	已認列處分利益	認列期間
Kondor 高登輪	2026 年 4 月完成交船	US\$32.3M	2026 Q2
Chin Shan 青山輪	2026 年 6 月完成交船	US\$10.2M	2026 Q2
合計	兩項交易均已完成	US\$42.5M	2026 Q2



處分利益

處分利益合計 NT\$1,344M，已反映於第二季財務報表。

資本配置意義

實現高齡船舶資產價值，為後續船隊更新及資金調度保留彈性。

期後 KMARIN 三艘油輪購置案 Three-Vessel Acquisition

Sale and bareboat charter-back; fixed BBC income with residual value exposure

US\$123.0M
總購置價款

US\$41.0M
每艘購置價格

US\$11,850/day
BBC 毛租金

項目	摘要
賣方 / 承租人	KMARIN
船舶數量	3 艘油輪
交易架構	售後光船租回 (Sale and Bareboat Charter-back)
BBC 期間營運成本	依 BBC 架構由 KMARIN 負擔
預估 LWT / LDT	每艘約 19,250 MT
賣方購回義務	賣方無強制購回義務

投資邏輯 Investment logic

- 固定 BBC 租金於租回期間提供穩定且具可預測性的現金流。
- 依 BBC 架構，船舶營運成本及航次風險原則上由 KMARIN 承擔。
- BBC 到期後之船舶由 SNC 營運。

本交易尚未反映於 2026 年 6 月 30 日財務狀況。

船舶組合與 BBC 到期結構 Vessel Package and BBC Timeline

1 LR2 product tanker and 2 Aframax crude tankers; all built by STX in 2016

船舶 Vessel	船型 Type	建造年月 / 船廠 Built / Yard	DWT	BBC 固定期 到期	BBC 選擇期 到期
KMARIN Resolution	LR2 成品油輪	2016 年 9 月 / STX	109,258	2029 年 11 – 12 月	2030 年 11 - 12 月 ±30 天
KMARIN Resource	Aframax 原油輪	2016 年 5 月 / STX	109,258	2029 年 6 月 24 日	2030 年 6 月 24 日 ±30 天
KMARIN Rigour	Aframax 原油輪	2016 年 6 月 / STX	109,475	2029 年 8 月 9 日	2030 年 8 月 9 日 ±30 天

財務體質與流動性 Financial Position and Liquidity

As of 30 June 2026

NT\$M	Amount	Comment
Cash	10,402	Cash and equivalents
Deposits / financial assets	3,988	Pledged and other financial assets
Liquid resources	14,390	Cash + deposits
Short-term loans	5,707	Current borrowings
Net liquidity	8,683	Liquid resources less loans
Total liabilities	7,105	27% of assets

NT\$14.39B

流動資源 Liquid resources

27%

負債 / 資產比 Liabilities / assets

- 總現金及定存：4.606億美元（其中 2.360 億美元 為定存，年利率 3.81%）。
- 貸款：
 - 1) 新台幣貸款：1.413億美元，年利率 1.97%。
 - 2) 美金貸款：5,000萬美元，年利率 4.6%。
 - 3) 總貸款額：1.913億美元。
- 擔保：1.358億美元 定存（年利率 3.81%）已作為新台幣貸款的擔保。

Kamsarmax 結構性市場分析 Structural Market Analysis

依貨載需求、船舶供給、市場平衡與管理層觀點呈現



1. 貨載需求 Cargo Demand

穀物、大豆、鐵礦石、動力煤、鋁土礦及小宗散貨。

2. 船舶供給 Vessel Supply

現有船隊、訂單簿、拆船及有效供給。

3. 市場平衡 Market Balance

2026 年大致平衡偏穩。

4. 管理層觀點 Management View

以租約覆蓋維持現金流底盤，並保留選擇性市場上行空間。

核心論點 | 需求來源多元支撐 2026 市場；隨 2027 年新船交付增加，市場預期由健康水準逐步回歸較正常區間。

US\$20.1K/day

Panamax P5TC (US\$/day)
2025 Aug: ~US\$14–16K/day
YoY: +25–40%

2,863

BDI (index pts)
乾散貨綜合指標
2025 同口徑未列

115Mt

中國大豆進口 (Mt)
2025/26: 113Mt
YoY: +2Mt

190.4Mt

全球大豆出口 (Mt)
2025/26: 187.2Mt
YoY: +3.2Mt

1.5–2.5%

有效供給成長 (YoY %)
2025: ~1.9%
2027F: 3–4%

Kamsarmax 貨載需求 Cargo Demand

六大貨種共同支撐 Kamsarmax 的多元使用率

穀物 Grain

穩定 | 季節性核心貨源；小麥貿易偏弱，但仍提供基本盤。

大豆 Soybean

正面 | 中國進口約 115Mt；巴西至中國長航線支撐噸海里需求。

鐵礦石 Iron Ore

中性 | 主要由 Capesize / VLOC 承擔；Kamsarmax 參與區域及較小批次貨載。

動力煤 Thermal Coal

成長較溫和 | 短期仍有貨量支撐；能源轉型與政策變動使中長期成長動能較有限。

鋁土礦 Bauxite

正面 | 幾內亞至中國長航線需求增加，有助提升噸海里。

小宗散貨 Minor Bulk

正面 | 肥料、石油焦、鋼材、糖、鹽等多元貨載支撐船隊使用率。

需求結論 | 大豆、鋁土礦及小宗散貨支撐長航線需求；動力煤中長期成長動能相對較溫和。

115Mt

中國大豆進口(Mt)
2025/26: 113Mt | +2Mt

190.4Mt

全球大豆出口 (Mt)
2025/26: 187.2Mt | +3.2Mt

-14.7Mt

小麥貿易年變動 (Mt YoY)
2025/26 為基準

多元化

貨載基礎(6類)
6大貨種；分散需求

Kamsarmax 船舶供給 Vessel Supply

現有船隊加訂單簿、扣除拆船，形成名目供給；再依航速、壅塞及塢修調整為有效供給

現有船隊 Existing Fleet

觀察重點：船隊規模、船齡結構、節能船 / 非節能船比例及 CII 影響。

意涵：高齡船隊有助於未來拆船，但目前運價仍具獲利性，將延緩老船退出。

訂單簿 Orderbook

觀察重點：訂單簿占現有船隊比例，以及 2026–2028 年新船交付時程。

意涵：2027 年起新船交付增加，是供給面的主要觀察因素。

拆船 Demolition

觀察重點：年初至今拆船量、拆船價格、乾塢成本及運價獲利性。

意涵：只要運價仍具獲利性，拆船速度通常維持有限。

供給邏輯

現有船隊
Existing Fleet

+ 新船交付
+ Deliveries

– 拆船退出
– Demolition

= 名目供給成長
= Nominal Growth

± 有效供給因素
航速 / 壅塞 / 塢修

供給結論 | 2026 年有效供給仍可管理；2027 年新船交付增加，是市場供需重新平衡的主要觀察重點。

1.5–2.5%

2026 有效供給
(YoY %)

3–4%

2027 供給成長 (YoY%)
vs 2026: 1.5–2.5%

有限
拆船速度
高運價環境退出較慢

加快
交船增速
2027 觀察

Capesize / VLOC 結構性市場分析 Structural Market Analysis

以鐵礦石長航線、Simandou 噸海里與受控供給為分析核心

1. 貨載需求 Cargo Demand

鐵礦石為核心；巴西、西非至中國長航線提升噸海里。

2. 船舶供給 Vessel Supply

Capesize 供給成長相對受控；但高運價下拆船有限。

3. 市場平衡 Market Balance

2026 受長航線與鐵礦出貨支撐；2027 需觀察中國鋼需。

4. 管理層觀點 Management View

保留乾散貨上行彈性，同時以較正常化運價管理中期預測。

核心論點 | 長航線鐵礦石與 Simandou 提升噸海里；供給相對受控，短期表現仍將隨中國鋼需與礦商出貨節奏波動。

US\$48.0K/day

Capesize 平均航次收益
(US\$/day)

2025: ~US\$29.9K/day
YoY: +61%

120Mt

Simandou 長期產能
(Mt/year)

2025: 初期出貨
長期情境

~650

等值 Capesize 航次
(voyages/year)

1–2%

Capesize 船隊成長
(YoY %)

2025: 同屬低增長
供給受控

Capesize / VLOC 貨載需求 Cargo Demand

鐵礦石長航線是 Capesize / VLOC 的核心需求，Simandou 為中長期變數

鐵礦石 Iron Ore

核心 | 中國進口需求、巴西與西非長航線為主要驅動。

巴西長航線 Brazil-China

正面 | 航程長於澳洲至中國，對噸海里貢獻較高。

Simandou

正面 | 長期滿產能力約 120Mt/年，可能新增西非至中國長航線貨量。

鋁土礦 Bauxite

補充 | 幾內亞至中國長航線亦可吸收大型船運力。

煤炭 Coal

中性 | 仍有貨量，但能源轉型與政策變動限制成長。

中國鋼需 China Steel

房地產、基建及鋼廠利潤影響鐵礦進口節奏。

需求結論 | 鐵礦石與長航線是主要支撐；Simandou 提供中長期增量，中國鋼鐵需求仍是短期重要觀察因素。

120Mt

Simandou 長期產能
(Mt/year)

2025: 初期出貨
逐步爬坡

3x

Guinea-China 航程
(相對澳洲)

結構性比較
非年度數字

~65%+

Simandou Fe 品位
(% Fe)

高品位鐵礦
長期品質

~650

等值 Capesize 航次
(voyages/year)

Capesize / VLOC 船舶供給 Vessel Supply

Capesize 供給成長相對受控，但高運價使拆船退出速度有限

現有船隊 Existing Fleet

觀察重點：船齡結構、非節能船比例、CII 對航速與有效供給的影響。
意涵：高齡船仍可在強市中維持營運，拆船速度需持續觀察。

訂單簿 Orderbook

觀察重點：Capesize 訂單簿占比、交船時程及新船效率。
意涵：供給相對受控，為中期市場提供支撐。

拆船 Demolition

觀察重點：老船池、scrap price、乾塢成本及運價獲利性。
意涵：高運價環境下老船可能續營，拆船速度是供給平衡的重要變數。

現有船隊 + 新船交付 - 拆船退出 = 名目供給；再依航速 / 壅塞 / 塢修 / CII 調整為有效供給

1-2%

Capesize 船隊成長
(YoY %)

2025: 相對低增長
延續受控

受控

訂單簿壓力

低於部分船型
中期支撐

有限

拆船速度

高運價環境
老船續營

CII

有效供給因素

航速與效率限制
非名目供給

VLCC 結構性市場分析 Structural Market Analysis

2026 年受長航線與地緣政治支撐；2027 年後持續觀察供給變化

1. 貨載需求 Cargo Demand

大西洋盆地至亞洲長航線、印度與東南亞煉油需求提供支撐。

2. 船舶供給 Vessel Supply

2027 起新船交付增加；實際影響仍取決於拆船、制裁與有效船隊變化。

3. 市場平衡 Market Balance

2026 盈餘彈性高；2027 後以較正常化運價假設規劃。

4. 管理層觀點 Management View

VLCC 是短期獲利彈性的主要來源；中期維持審慎且具彈性的營運策略。

核心論點 | VLCC 2026 年受長航線與供需重組支撐；2027+ 新船交付增加，市場將進入新的供需平衡階段。

US\$107.3K/day

VLCC 1Y TC Scrubber
(US\$/day)

2025: ~US\$45.5K/day
YoY: +136%

31.8%

訂單簿 / 現有船隊
(%)

2025: ~11–14%
+18–20ppt

20.7m dwt

2027 預定交船
(m dwt)

Forward 指標
非YoY

0.6m dwt

2026 YTD 拆船
(m dwt)

YTD: 年初至今
退出有限

VLCC 貨載需求 Cargo Demand

長航線原油運輸與地緣政治改道是 VLCC 需求核心

大西洋至亞洲 Atlantic-Asia

正面 | 美灣、巴西與西非出口至亞洲拉長航程。

中東至亞洲 MEG-Asia

核心 | 仍是 VLCC 最大基礎航線，受 OPEC 供應政策影響。

印度與東南亞 Refining

正面 | 煉油需求增長支持進口與長航線需求。

紅海與航線繞行 Rerouting

事件性正面 | 繞行延長航程，但持續性仍需觀察。

俄羅斯原油改道 Russia Flows

正面 | 制裁與貿易改道推升噸海里，後續仍取決於政策與貿易流向。

中國原油需求 China Demand

主要變數 | 煉廠開工、庫存及進口政策將影響即期需求。

需求結論 | 長航線與改道支撐 2026 年需求；部分增量來自航線重組，後續持續性仍需觀察。

長航線

主要需求來源

2026 支撐強於2025
Atlantic / MEG to Asia

印度 / 東南亞

煉油需求

印度 / 東南亞
進口支撐延續

改道

噸海里增量

紅海 / 俄油流向
事件性因素

中國

主要觀察因素

煉廠 / 庫存 / 進口政策
影響即期需求

VLCC 船舶供給 Vessel Supply

新船交付增加；實際供給影響取決於拆船與有效船隊變化

現有船隊 Existing Fleet

觀察重點：老舊 VLCC、影子船隊、scrubber / non-scrubber 及制裁影響。

意涵：名目船隊與可交易有效船隊可能不同。

訂單簿 Orderbook

觀察重點：訂單簿占比、2027 及 2028+ 交船節奏。

意涵：新船集中交付將推動市場進入新的供需平衡階段。

拆船 Demolition

觀察重點：YTD 拆船、老船維修成本、scrap price 及運價獲利性。

意涵：高收益環境下拆船速度通常較有限。

現有船隊 + 新船交付 - 拆船退出 = 名目供給；再依制裁 / 繞行 / STS / 港口效率調整為有效供給

31.8%

訂單簿 / 船隊
(%)

2025: ~11–14%
+18–20ppt

20.7m dwt

2027 交船
(m dwt)

Forward 指標
新增運能

64.7m dwt

2028+ 交船
(m dwt)

中期 orderbook
非YoY

0.6m dwt

2026 YTD 拆船
(m dwt)

YTD: 年初至今
同口徑待更新

總結 Summary

1

Strong H1 results

H1 EPS NT\$3.67，PBT 年增 954%，受營運改善及處分利益推動。

2

Disciplined asset recycling

Kondor 與 Chin Shan 完成處分，實現高齡船舶資產價值。

3

Subsequent fleet expansion

KMARIN 三艘 2016-built tankers 提供固定 BBC 現金流與期後船隊更新故事。

4

Balanced market stance

乾散貨受噸海里支撐，VLCC 具盈餘彈性，但 2027 供給風險需保守管理。

Q&A



Appendix

補充資料

航運業常用指標與收入認列 Operating Metrics and Revenue Recognition



Ownership Days

公司於期間內擁有船舶的日曆天數總和。

Available Days

Ownership Days 扣除計畫性維修、塢修等天數。

Operating Days

Available Days 扣除非預期停租，衡量實際可產生收入天數。

TCE

將不同租約型態轉換為可比較的每日收益指標。

Voyage Charter 按程租船

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 按時租船

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。

註：GBB 為 Gross Ballast Bonus (放空津貼)，非 Gross Blast Bonus。收入認列應依公司 IFRS policy 最終確認。

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 Ballast 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。

財務表現 Financial Performance

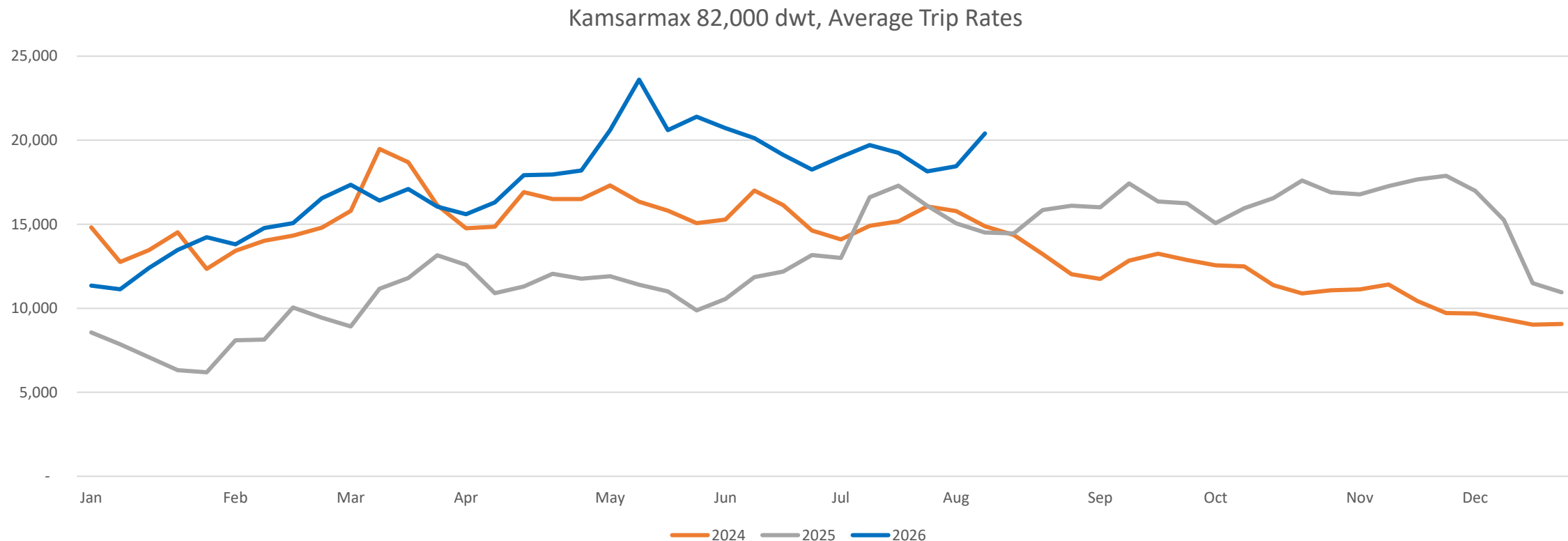
Q2 2026 QoQ

Item	Unit	Q2 26	Q1 26	Q2 26 / Q1 26	Q2 25	Q2 26 / Q2 25
Gross Revenue	NT\$M	1,330	1,367	97%	1,082	123%
Profit After Tax	NT\$M	1,761	387	455%	117	1505%
EPS	NT\$ per share	3.01	0.66	456%	0.20	1505%
Cash on Hand	NT\$M	10,402	4,877	213%	3,294	316%
ROA %	%	7.13	1.72	415%	0.55	1296%
ROE %	%	9.52	2.21	431%	0.70	1360%
Liability / Asset	%	26.88	22.98	117%	23.08	116%
Operating Cashflow	NT\$M	883	779	113%	695	127%

H1 2026 YoY

Item	Unit	H1 26	H1 25	H1 26 / H1 25
Gross Revenue	NT\$M	2,697	2,028	133%
Profit After Tax	NT\$M	2,148	130	1652%
EPS	NT\$ per share	3.67	0.22	1668%
Cash on Hand	NT\$M	10,402	3,294	316%
ROA %	%	8.87	0.61	1454%
ROE %	%	11.68	0.77	1517%
Liability / Asset	%	26.88	23.08	116%
Operating Cashflow	NT\$M	1,662	1,086	153%

卡薩姆型日租金 Kamsarmax Market Rates



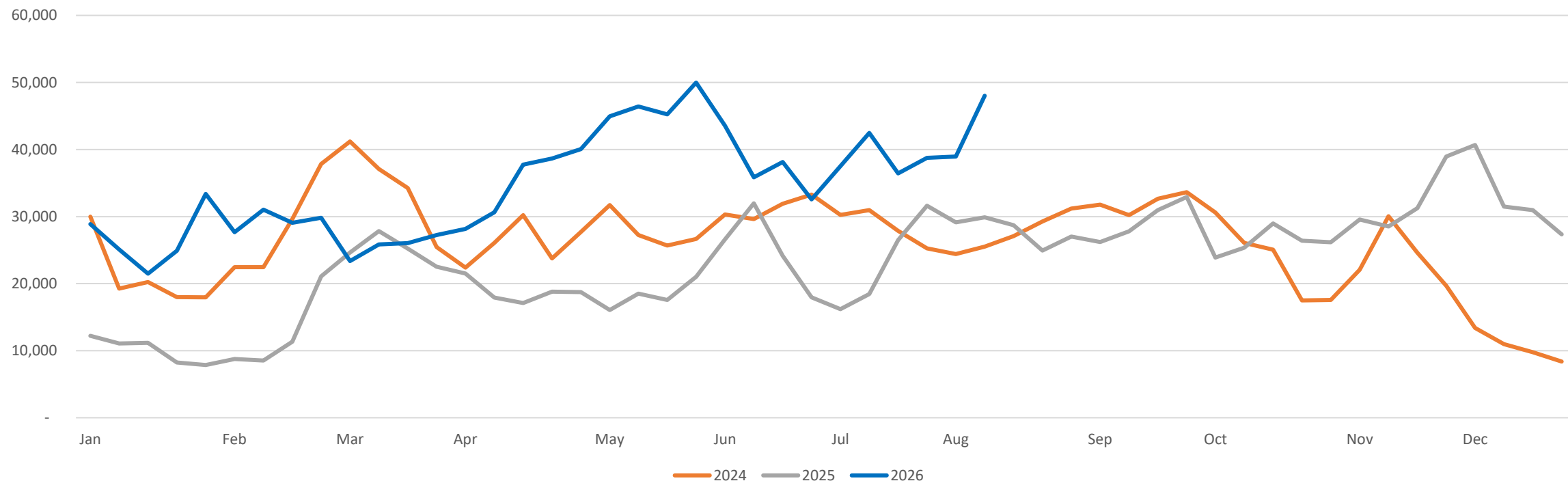
資料來源：Clarkson Shipping Intelligence

2026 年市場行情概況

- 2026 年 Kamsarmax 日租金自年初約 **US\$11K/day** 逐步回升，5 月一度升至約 **US\$23–24K/day** 高點。
- 進入 6–8 月後，運價自高點回落並維持約 **US\$18–21K/day**，整體仍明顯高於 2025 年同期。
- 市場改善主要反映穀物、大豆及小宗散貨需求回升，但運價仍具有季節性及波動性。
- 2026 年市場基本面仍偏穩，但 2027 年新船交付增加，運價較可能逐步正常化。

海岬型日租金 Capesize Market Rates

Capesize 180,000 dwt, Average Trip Rates



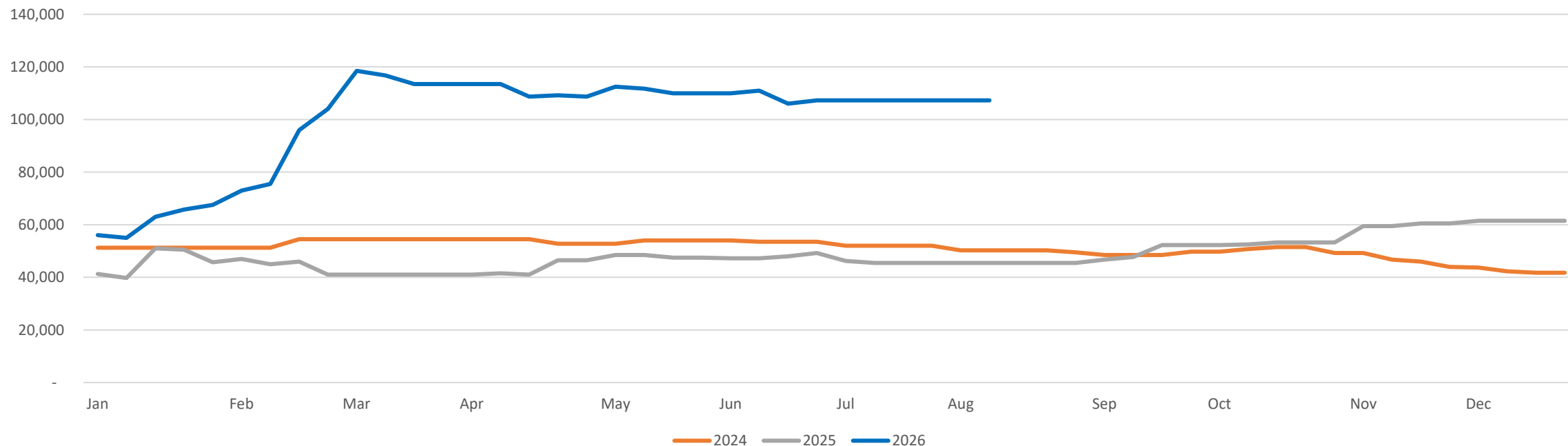
資料來源：Clarkson Shipping Intelligence

2026 年市場行情概況

- 2026 年 Capesize 日租金整體明顯高於 2025 年同期，年初約 **US\$21–29K/day**，第二季隨鐵礦石長航線需求改善快速走強。
- 5–6 月運價一度升至約 **US\$45–50K/day**，之後雖有明顯波動，但 8 月再度回升至接近 **US\$48K/day**。
- 市場主要受 巴西 / 西非至中國長航線、鐵礦石出貨節奏及相對受控的船隊供給支撐。
- Capesize / VLOC 仍是 SNC 乾散貨船隊中較具上行彈性的船型，但短期運價對中國鋼鐵需求、礦商出貨及港口 / 天候因素高度敏感。

超大型油輪日租金 VLCC Market Rates

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



資料來源：Clarkson Shipping Intelligence

2026 年市場行情概況

- 2026 年 VLCC 一年期 TC 租金自年初約 **US\$55–60K/day** 快速上升，3 月一度達約 **US\$118.5K/day**。
- 第二季後雖自高點回落，但大致維持在 **US\$106–114K/day** 的高檔區間，明顯高於 2024 及 2025 年同期。
- 租金快速上升反映市場對未來船舶供需及長航線需求的較強預期，也提高船東鎖定中期收益的機會。
- 2026 年 VLCC 仍具高度 earnings optionality，但目前 TC 水準已包含較強市場預期；2027 年後仍需審慎評估新船交付及航線正常化的供給風險。

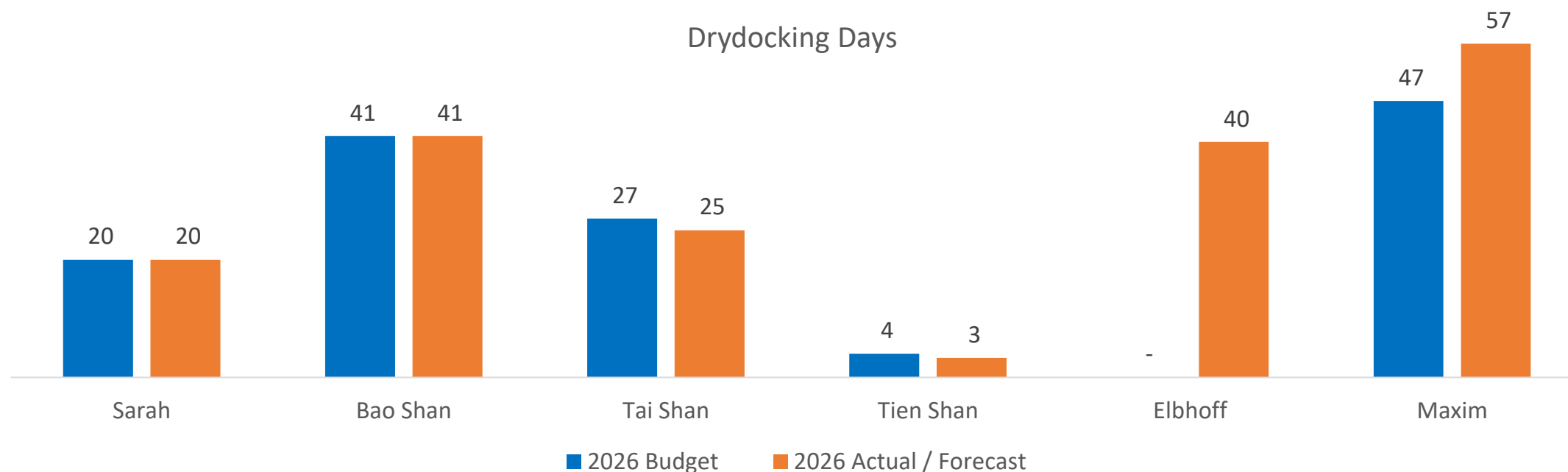
船隊明細 Fleet Detail

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	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			

- 折舊年限以 20 年估算。
- 塢修週期約每 2.5 年一次。

註：Kondor 已於 2026 年 4 月完成交船；Chin Shan 已於 2026 年 6 月完成交船。

2026塢修天數 Drydocking Days



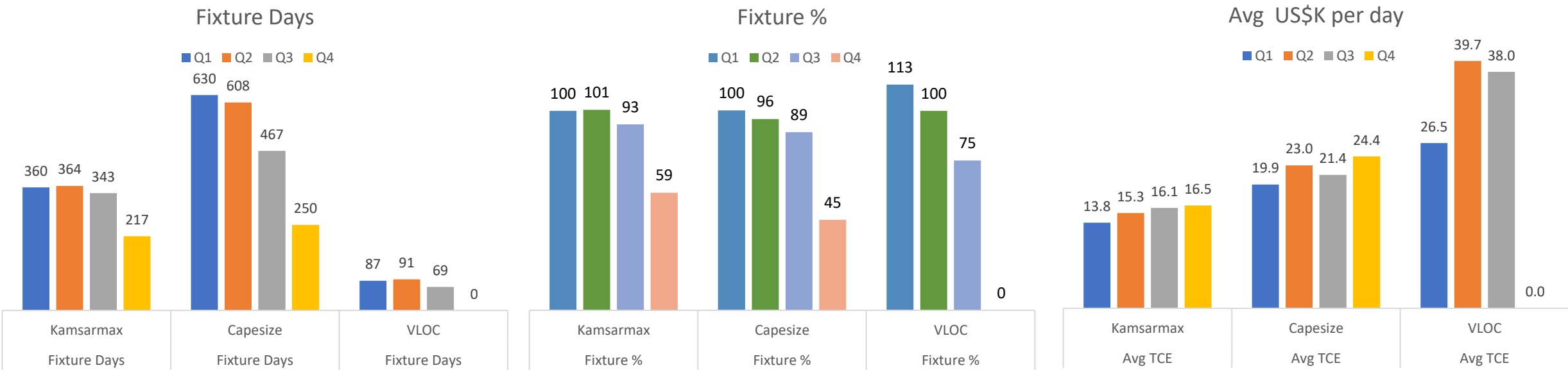
入塢維修天數：

- 天山輪：第一季入塢 3 天（期中檢驗）
- 美生輪：第二季入塢 57 天（特別檢驗）
- 泰山輪：第三季入塢 25 天（期中檢驗）
- 寶山輪：第三季預計入塢 41 天（特別檢驗）
- 聖娜輪：第四季預計入塢 20 天（期中檢驗）
- 海福輪：第三、四季預計入塢 40 天（期中檢驗）

2026 預計可供營運天數 Operating Days

No	Vessel	Q1	Q2	Q3	Q4	Total
1	Palona	90	90	92	92	364
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	90	51	92	323
7	Chou Shan	90	91	92	92	365
8	Tai Shan	90	89	66	92	337
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	90	77	67	324
14	Kondor	84	0	0	0	84
15	Maxim	90	34	92	92	308
		1,329	1,182	1,114	1,151	4,776
	Kamsarmax	360	363	368	348	1,438
	Capesize	629	604	485	552	2,270
	VLOC	77	91	92	92	352
	VLCC	264	124	169	159	716
		1,329	1,182	1,114	1,151	4,776

已簽約運務 Current Fixture 2026/08/17



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	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	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	Mineral Oak	Capesize	TC	May-26	Apr-27	30.5	28.6
7	Yue Shan	Capesize	TC	Jul-26	Apr-27	32.0	30.0
8	Tien Shan	VLOC	CVC	Apr-26	Apr-27	See “Note”	

註：C5 為 Baltic Exchange 海岬型船澳洲至中國航線代碼。