

NEWSLETTER # 84
26 April 2021
RESULTS FOR THE FULL YEAR ENDED 31 DECEMBER 2020

Wintermar achieves gross profit of US\$1.1million for FY2020, turning around from a gross loss of US\$1.27mil in FY2019, as utilization picks up to 66% in Q42020.

Wintermar mencapai laba kotor sebesar US\$ 1,1juta untuk FY2020, berbalik dari rugi kotor sebesar US\$1,27juta untuk FY2019, dikarenakan utilisasi meningkat hingga 66% pada Q42020.

A rise in vessel utilization provided a boost to revenue of US\$ 11.9 million for 4Q2020 and brought the Company back to a gross profit for the full year 2020. A strong 4th quarter saw high tier vessel utilization reach 77% as several drilling projects commenced. Although revenue for FY2020 was 23% lower than FY2019, the significant cost control measures in the past year brought total direct expenses down by 26% YOY.

Peningkatan utilisasi kapal mendorong pendapatan sebesar US\$11,9juta untuk 4Q2020 dan membawa Perusahaan kembali membukukan laba kotor untuk tahun 2020. Kuartal ke-4 yang kuat terlihat dari utilisasi armada *high tier* mencapai 77% dengan dimulainya beberapa proyek pengeboran. Meskipun pendapatan FY2020 lebih rendah 23% dari FY2019, langkah-langkah pengendalian biaya yang signifikan di tahun lalu membuat total biaya langsung turun sebesar 26% YoY.

Owned Vessel Division

Divisi Kapal Milik

As oil prices stabilised, there was a recovery in drilling activity in 4Q2020, particularly benefitting the high tier fleet which saw utilization jump to 77% for the final quarter. This boosted Owned Vessel revenues by 24.4% QOQ to US\$9.1million in 4Q2020.

Seiring stabilnya harga minyak, terjadi pemulihan dalam aktivitas pengeboran di 4Q2020, secara khusus menguntungkan armada *high tier* yang utilitasinya melonjak menjadi 77% untuk kuartal terakhir. Hal ini meningkatkan pendapatan Kapal Milik sebesar 24,4% QOQ menjadi US\$9,1juta di 4Q2020.

Overall fleet utilization for FY2020 was 63% which was similar to FY2019. Total Owned Vessel revenue for FY2020 was US\$33.8million, a YOY decline of 18% compared to FY2019. However, the fleet streamlining and cost control measures implemented by management for the past year have borne fruit as reflected in a 23% decline in Owned vessel direct expenses at US\$ 34.0 million. Vessel sales over the past year and asset impairment contributed to lower depreciation of US\$14.8million in FY2020 compared to US\$23.4million in FY2019. Crew costs were 10% lower YOY at US\$9.0million while fuel costs fell 22% YOY to US\$2.3million. Operational costs, however, increased 21%YOY to US\$4.9million primarily due to COVID19 related costs and mooring costs when the vessel is idle.

Utilisasi armada secara keseluruhan untuk FY2020 adalah 63% serupa dengan FY2019. Total pendapatan Kapal Milik untuk FY2020 adalah US\$33,8juta, turun 18% YoY dibandingkan FY2019. Namun, langkah-langkah perampingan armada dan pengendalian biaya yang diterapkan oleh manajemen selama setahun terakhir telah membuahkan hasil sebagaimana tercermin dari penurunan biaya langsung Kapal Milik sebesar 23% menjadi US\$34,1juta. Penjualan kapal tahun lalu dan kebijakan penyesuaian nilai aset berkontribusi pada depresiasi yang lebih rendah sebesar US\$14,8 juta pada FY2020 dibandingkan dengan US\$23,4juta pada FY2019. Biaya awak kapal turun 10% YoY menjadi US\$9,0juta sementara biaya bahan bakar turun 22% YoY menjadi US\$2,3juta. Namun, biaya operasional meningkat 21% YOY menjadi US\$4,9juta terutama karena biaya terkait COVID19 dan biaya tambat saat kapal tidak beroperasi.



NO. 84/NL/IV/2021

Chartering and Other Services

Chartering activity was affected by COVID-19 and revenue for this division declined by 34% to US\$7.4million. Gross Profit from Chartering fell to US\$0.7million for FY2020 compared to US\$1.2million in FY2019.

Indirect Expenses and Operating Loss

Indirect Expenses declined by 23% YOY to US\$5.8million for FY2020, largely contributed by lower headcount of 141 at end December 2020 compared to 172 staff the year before, and a voluntary salary reduction led by the Directors of the Company and supported by the participation of all employees to help the Company through the COVID-19 pandemic. Staff salary was 20%YOY lower at US\$3.6million compared to US\$4.5million in the previous year. Other reductions were seen in Professional fees which fell by 38% to US\$ 0.4million, marketing and travelling which fell by 68% and 54% respectively due to the travel restrictions imposed for COVID-19. Office depreciation fell by 53% to US\$0.14million as certain equipment was fully depreciated.

The Operating Loss nearly halved to US\$4.7million for FY2020 compared to US\$8.8million in FY2019.

Other Income, Expenses and Net Attributable profit

As the Company has reduced overall bank debt by US\$8.5 Million to US\$46.1million by end of December 2020, the interest expenses saw a sharp decline of 26% YOY to US\$3.5million. However, this was offset by a loss from equity in associates of US\$1.6million for the year compared to a profit of US\$1million in FY2019. Profit from sale of fixed assets was US\$1million, arising from the sale of 5 vessels and a building in 2020. This was lower than the profit of US\$2.2million from the sale of 5 vessels in FY2019.

Net loss attributable to shareholders narrowed by 7.4% to US\$12.3 million for FY2020, compared to a net loss of US\$13.3 million in FY2019.

EBITDA for FY2020 was US\$10.3 million, compared to US\$14.9 million booked in FY2019.

Chartering dan Jasa Lainnya

Aktivitas Divisi Chartering dipengaruhi oleh COVID-19 dan pendapatan untuk divisi ini turun 34% menjadi US\$7,4juta. Laba Kotor dari Chartering turun menjadi US\$0,7juta untuk FY2020 dibandingkan dengan US\$1,2juta pada FY2019.

Biaya Tidak Langsung dan Rugi Operasional

Biaya Tidak Langsung turun sebesar 23% YoY menjadi US\$5,8juta untuk FY2020, sebagian besar berkontribusi dari jumlah karyawan yang lebih rendah yakni sebanyak 141 staf pada akhir Desember 2020 dibandingkan dengan 172 staf pada tahun sebelumnya, dan penyesuaian gaji sukarela yang dipimpin oleh Direksi Perusahaan serta didukung oleh partisipasi seluruh karyawan untuk membantu Perusahaan melewati pandemi COVID-19. Gaji staf turun 20% YoY menjadi US\$3,6juta dibandingkan dengan US\$4,5juta pada tahun sebelumnya. Penghematan lain terlihat dari biaya Profesional yang turun 38% menjadi US\$0,4juta, biaya pemasaran dan perjalanan dinas dihemat masing-masing sebesar 68% dan 54% karena pembatasan perjalanan yang diberlakukan karena COVID-19. Penyusutan peralatan kantor turun 53% menjadi US\$0,14juta karena peralatan tertentu telah tersusutkan sepenuhnya.

Rugi Operasional ditekan hampir setengahnya menjadi US\$4,7juta untuk FY2020 dibandingkan dengan US\$8,8juta pada FY2019.

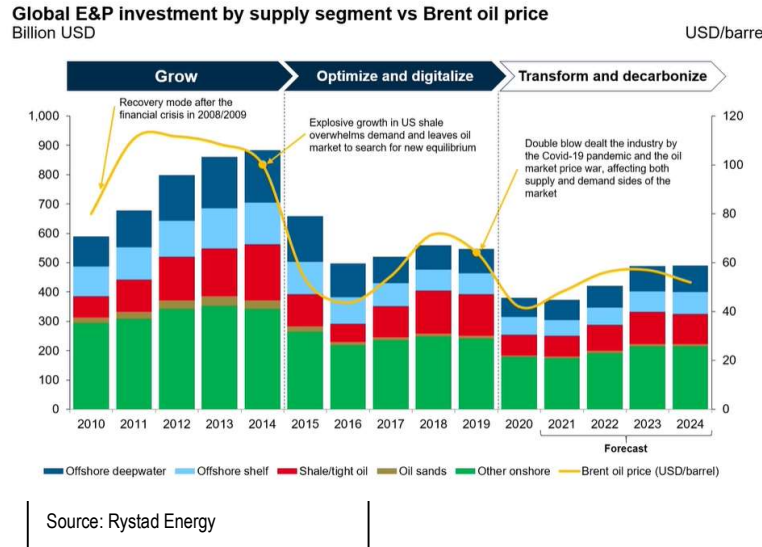
Pendapatan dan Beban Lain serta Laba yang Diatribusikan

Karena Perusahaan telah menurunkan hutang bank secara keseluruhan sebesar US\$8,5juta menjadi US\$46,1juta pada akhir Desember 2020, beban bunga mengalami penurunan tajam sebesar 26% YoY menjadi US\$3,5juta. Namun, hal ini dibarengi kerugian pada entitas asosiasi sebesar US\$1,6juta pada tahun tersebut dibandingkan laba sebesar US\$1juta FY2019. Keuntungan dari penjualan aktiva tetap adalah US\$1juta, berasal dari penjualan 5 kapal pada tahun 2020. Lebih rendah dari keuntungan US\$2,2juta dari penjualan 5 kapal FY2019.

Rugi bersih yang diatribusikan pada pemegang saham menyusut sebesar 7.4% menjadi US\$12,3juta untuk FY2020, dibandingkan dengan rugi bersih sebesar US\$13,3juta pada FY2019.

EBITDA FY2020 sebesar US\$10,3juta, dibandingkan dengan US\$14,9juta yang dibukukan pada FY2019.





Oil & Gas Industry

COVID-19’s disruptive effect on the world in 2020 caused an unprecedented impact to oil demand. Traffic literally came to a standstill in 2Q2020 when most countries restricted travel and movement to stop the transmission of COVID19. As a result, there was demand destruction of 9.9million bpd of oil in 2020, or about 10% of global output, causing inventory buildup and dampening oil prices.

Investment in upstream oil and gas, which had already seen a multi-year decline, continued to fall further by 20%, in 2020 as seen in the above chart.

Now that most major countries are targeting to reach a 50% vaccination rate by end of 2021, oil demand has picked up as economies started to open up in 2H2020. The global economic recovery resulted in most of the crude oil inventory to be drawn down, bringing a balance to the supply and demand for oil again. Oil prices are expected to trend higher as oil demand will benefit from economic recovery in many major world economies in 2H2021 and 2022.

Offshore Vessels

Last year at this time, the COVID-19 pandemic interrupted the seeds of optimism in the offshore vessel industry and caused suspension and even terminations in drilling projects. As the outlook for oil prices improves, the demand for offshore vessels is also starting to recover, with more tenders and projects in the pipeline. Rystad Energy is projecting a recovery in offshore capex starting in 2022 as

Industri Minyak dan Gas

Efek COVID-19 yang mangacaukan dunia pada tahun 2020 menyebabkan gangguan pada permintaan minyak yang belum pernah terjadi sebelumnya. Lalu lintas benar-benar terhenti pada 2Q2020 ketika sebagian besar negara membatasi perjalanan dan pergerakan untuk menghentikan penularan COVID19. Akibatnya, terjadi penurunan permintaan minyak sebesar 9,9 juta bph pada tahun 2020, sekitar 10% dari produksi global, yang menyebabkan terjadi penumpukan persediaan dan turunnya harga minyak.

Investasi hulu migas yang sempat mengalami penurunan multi tahun terus turun lebih lanjut sebesar 20% pada tahun 2020 seperti yang terlihat pada grafik di atas.

Saat ini mayoritas negara besar menargetkan pencapaian tingkat vaksinasi 50% di akhir 2021, permintaan minyak telah meningkat sejalan mulai terbukanya perekonomian pada 2H2020. Pulihanya ekonomi global membuat sebagian besar persediaan minyak mentah turun sehingga pasokan dan permintaan minyak kembali seimbang. Harga minyak diperkirakan cenderung lebih tinggi karena permintaannya akan diuntungkan dari pemulihan sektor-sektor utama ekonomi dunia pada 2H2021 dan 2022.

Kapal Lepas Pantai

Saat ini pada tahun lalu, pandemi COVID-19 memutus bibit optimisme di industri kapal lepas pantai dan menyebabkan penangguhan bahkan penghentian proyek pengeboran. Seiring dengan membaiknya prospek harga minyak, permintaan untuk kapal lepas pantai juga mulai pulih, dengan lebih banyak tender dan proyek yang sedang disiapkan. Rystad Energy memproyeksikan pemulihan belanja modal lepas pantai akan dimulai tahun 2022 seperti yang terlihat pada grafik di



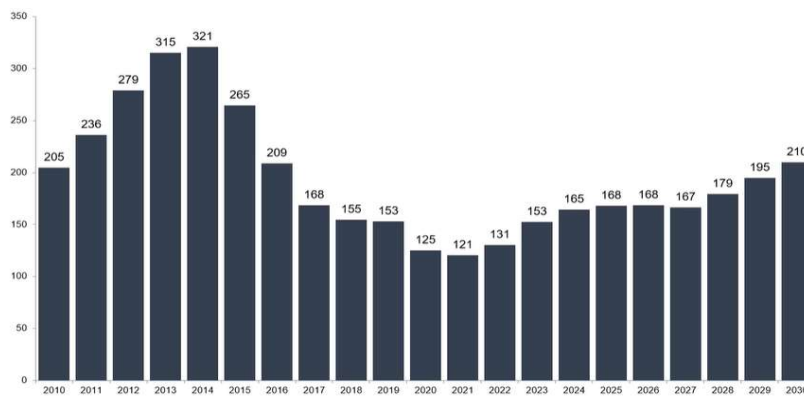
NO. 84/NL/IV/2021

seen in the chart below. This would bode well for the OSV industry which is starting to benefit from more work, albeit still relatively short term. With stronger oil prices, there is already a recovery in offshore drilling so far in 2021 with more demand for higher tier vessels in various markets. Some high tier vessels which had been seized by banks are being transacted in the first quarter of 2021, signalling optimism in the OSV industry after many years of downturn.

bawah. Ini akan menjadi pertanda baik bagi industri OSV, yang mulai mendapat untung dari lebih banyak pekerjaan walau periode pekerjaan masih relatif pendek. Dengan harga minyak yang lebih kuat, sejauh ini sudah ada pemulihan dalam pengeboran lepas pantai pada tahun 2021 ditandai dengan lebih banyaknya permintaan diberbagai pasar untuk kelas kapal yang lebih tinggi. Beberapa kapal *high tier* yang disita oleh bank sedang ditransaksikan pada kuartal pertama 2021, menandakan optimisme di industri OSV setelah bertahun-tahun mengalami penurunan.

Offshore capex taking a toll before coming back up

Global offshore investment
 Billion USD



Source: Rystad Energy UCube, Rystad Energy research and analysis

Source: Rystad Energy

Strategy and Outlook

There are more signs of OSV industry recovery, not just in due to a turnaround in the oil and gas sector, but also due to increased investment in offshore windfarms. There have been several drilling projects due to start in Indonesia which were delayed due to various factors like rig repair or inability to secure suitable vessels, proving that specific vessel segments are already seeing good demand. Although 2021 is likely to see some volatility and charter rates are still low, the trend for OSV demand looks positive. Management is optimistic that 2022 will be a better year and are positioning to tender for contracts in several markets. The Company has also started to work in the offshore wind industry for the first time with a short contract to transport monopiles for wind turbine construction.

The streamlining of the Company's fleet by selling out of low tier vessels has led to a lower cost structure as the focus is now on mid and high tier vessels which comprise 73% and 22% of our fleet as at end 2020. Other initiatives

Strategi dan Prospek

Ada lebih banyak tanda pemulihan industri OSV, tidak hanya karena pulihnya sektor minyak dan gas, tetapi juga karena peningkatan investasi di ladang angin lepas pantai. Ada beberapa proyek pengeboran yang akan dimulai di Indonesia, setelah tertunda karena berbagai faktor seperti perbaikan rig atau ketidakmampuan untuk menyediakan kapal yang sesuai, membuktikan bahwa segmen kapal tertentu telah mendapatkan permintaan yang baik. Meskipun tahun 2021 kemungkinan akan terjadi beberapa perubahan dan harga sewa masih rendah, tren permintaan OSV terlihat positif. Manajemen yakin tahun 2022 akan menjadi tahun yang lebih baik dan memosisikan diri untuk tender kontrak di beberapa pasar. Perusahaan juga telah mulai bekerja di industri angin lepas pantai dengan kontrak pendek pertama untuk mengangkut *monopiles* untuk konstruksi turbin angin.

Perampingan armada Perusahaan dengan menjual armada *low tier* telah menyebabkan struktur biaya yang lebih rendah karena fokusnya sekarang pada kapal *mid* dan *high tier* yang merupakan 73% dan 22% dari jumlah armada kami pada akhir tahun 2020. Inisiatif lainnya akibat



NO. 84/NL/IV/2021

to digitalise our internal HR and Logistics procedures through digital processes were accelerated by the pandemic last year. This has already resulted in operational efficiencies and a reduction of paper use, and lower travelling costs as virtual meetings and vessel inspections became the new normal.

pandemi tahun lalu adalah berupa percepatan dalam mendigitalkan prosedur internal SDM dan Logistik kami. Hal ini telah menghasilkan efisiensi operasional dan penghematan penggunaan kertas, dan biaya perjalanan yang lebih rendah karena pertemuan dan inspeksi virtual kapal menjadi hal yang biasa.

After paying down US\$8.5million of debt over the past year, the Company ends 2020 with a healthy balance sheet with low net debt/equity of 35%. Management has successfully negotiated to extend loan maturities until 2025, which provides a comfortable cash flow profile for the coming years. With the emphasis on keeping up the quality of services and fleet, Wintermar is poised to take a strong position in the coming industry recovery.

Setelah membayar hutang US\$8,5juta selama setahun terakhir, Perusahaan mengakhiri tahun 2020 dengan neraca yang sehat dengan perbandingan hutang bersih/ekuitas yang cukup rendah, yakni sebesar 35%. Manajemen telah berhasil bernegosiasi dalam memperpanjang jatuh tempo pinjaman hingga 2025, memberikan profil arus kas yang nyaman untuk tahun-tahun mendatang. Dengan penekanan pada menjaga kualitas layanan dan armada, Wintermar siap untuk mengambil posisi yang kuat dalam pemulihan industri yang akan datang.



Contracts on hand as at end February 2021 amount to US\$66 million.

Kontrak yang dimiliki Perusahaan pada akhir Februari 2021 berjumlah US\$66 juta.

Ms. Pek Swan Layanto, CFA
Investor Relations
 PT Wintermar Offshore Marine Tbk
 Tel (62-21) 530 5201 Ext 401
 Email: investor_relations@wintermar.com



SUMMARY PROFIT AND LOSS (FY 2020 vs FY 2019)

PT WINTERMAR OFFSHORE MARINE TBK AND SUBSIDIARIES (in US\$)

Description	FY 2020	FY 2019	FY 2020 vs FY 2019	
			Change	%
PROFIT AND LOSS				
Revenue				
Owned vessel	33,783,013	41,422,646	(7,639,633)	-18%
Chartering	7,443,957	11,275,185	(3,831,228)	-34%
Others	2,143,895	3,390,627	(1,246,732)	-37%
Total Revenue	43,370,865	56,088,459	(12,717,593)	-23%
Direct expense				
Owned vessel	34,067,268	44,172,144	(10,104,876)	-23%
Charter	6,726,274	10,060,764	(3,334,490)	-33%
Others	1,448,403	3,126,356	(1,677,953)	-54%
Total Direct expense	42,241,945	57,359,265	(15,117,320)	-26%
Total Indirect expenses	(5,817,292)	(7,541,290)	1,723,998	-23%
Operating profit (loss)	(4,688,373)	(8,812,097)	4,123,724	-47%
Other income (expenses)				
Interest expenses	(3,518,526)	(4,786,971)	1,268,445	-26%
Interest income	38,669	18,443	20,226	110%
Equity in net earning of associates	(1,588,823)	1,003,852	(2,592,675)	-258%
Net - Gain (loss) on sale of fixed assets	985,367	2,205,982	(1,220,615)	-55%
Forex gain (loss)	97,663	(73,212)	170,875	-233%
Impairment of assets	(4,534,446)	(4,328,394)	(206,052)	5%
Others	(962,416)	(1,144,049)	181,633	-16%
Total Other income (expenses)	(9,482,512)	(7,104,349)	(2,378,163)	33%
Net income (loss) before tax	(14,170,885)	(15,916,446)	1,745,561	-11%
Total tax benefit (expenses)	(762,444)	(925,972)	163,528	
Income (loss) before non controlling interest	(14,933,328)	(16,842,417)	1,909,089	-11%
Non controlling interest	(2,581,031)	(3,510,722)	929,691	
SHAREHOLDERS	(12,352,297)	(13,331,695)	979,398	-7.35%
EBITDA	10,257,480	14,923,754	(4,666,274)	-31%
Weighted Average EPS - USD Cents	(0.29)	(0.31)	0.02	-7.46%
Weighted Average EPS - Equivalent to IDR	(41.06)	(44.37)	3.31	-7.46%

Description	FY 2020	FY 2019	FY 2020 vs FY 2019	
			Change	%
Direct expense				
Owned vessel	34,067,268	44,172,144	(10,104,876)	-23%
Depreciation	14,806,195	23,440,966	(8,634,771)	-37%
Crewing	9,016,802	9,979,926	(963,124)	-10%
Operations	4,946,142	4,080,264	865,878	21%
Maintenance	3,003,337	3,736,032	(732,695)	-20%
Fuel Bunker	2,294,792	2,934,956	(640,164)	-22%
Charter	6,726,274	10,060,764	(3,334,490)	-33%
Others	1,448,403	3,126,356	(1,677,953)	-54%
Total Direct expense	42,241,945	57,359,265	(15,117,320)	-26%
Indirect expenses				
Administration	(120,112)	(169,409)	49,297	-29%
Depreciation office	(139,658)	(294,885)	155,227	-53%
Office utility	(521,386)	(588,039)	66,653	-11%
Professional fee	(454,836)	(734,890)	280,054	-38%
Staff salary	(3,640,511)	(4,538,273)	897,762	-20%
Staff training & recreation	(83,578)	(107,088)	23,510	-22%
Telecommunication	(45,012)	(41,640)	(3,372)	8%
Travelling	(84,900)	(191,835)	106,935	-56%
Marketing	(82,371)	(243,970)	161,599	-66%
Donation	(17,892)	(9,985)	(7,907)	79%
Employee Benefit	(627,036)	(621,276)	(5,760)	1%
Total Indirect expenses	(5,817,292)	(7,541,290)	1,723,998	-23%

