

NEWSLETTER # 113 28th October 2025 RESULTS FOR THE NINE MONTHS ENDING 30 SEPTEMBER 2025

Wintermar booked a 25.1%YOY rise in 9M2025 Operating Profit to US\$14.7million, supported by an 11.6% increase in Owned Vessel Revenue and rising Gross Margins

Owned Vessel Division

Owned Vessel Revenue rose by 11.6%YOY to US\$50.3million for 9M2025, driven by a significant increase in High Tier vessel utilization to 76% for 9M2025 compared to 59% in 9M2024.

Average charter rates for our fleet have risen around 5% since end 2024 whereas average utilization for 9M2025 was 60.4%, lower than utilization rates of 67% achieved in 9M2024. The lower utilization stemmed from the large number of spot contracts for our mid-tier fleet in 2025, which is characteristic of this early phase of the oil and gas investment cycle where most of the OSV demand is for seismic/survey or the exploration and construction, where projects tend to be completed in several weeks. In the mid-tier segment, the utilization of HLB was lower in 3Q2025 compared to 2Q2025 due to completion of spot contracts.

Overall, the higher charter rates for the fleet compensated for lower overall fleet utilization this year, leading to a rise in gross margins for the Owned Vessel Division to 38% from 30% in 9M2024. Total Gross Profit for the Owned Vessel Division amounted to US\$20.1million (+29.6%YOY) for 9M2025. Although the fleet is still impacted by fluctuations in quarter-to-quarter utilization as the majority of vessels are still on spot contracts, we are confident that there will be longer term contracts coming up in 2026-2027 as more projects head into the development and production phase of the oil and gas investment cycle.

Chartering Division and Other Services

Contribution from the Chartering Division has declined, with gross profit of US\$0.35million for 9M2025 compared to US\$1.2million in 9M2024. This was because a few chartered vessels completed a project which will not be resuming this year. This reduction has been offset by higher Gross Profit from Other Services, which rose 8.1%YOY to US\$1.8million

Wintermar membukukan kenaikan Laba Operasi sebesar 25.1%YOY pada 9M2025 menjadi US\$14.7juta, didukung oleh peningkatan Pendapatan Kapal Milik sebesar 11.6% serta kenaikan Marjin Kotor

Divisi Kapal Milik

Pendapatan Divisi Kapal Milik meningkat sebesar 11.6%YOY menjadi US\$50.3juta untuk periode 9M2025, didorong oleh peningkatan signifikan utilisasi kapal *high tier* menjadi 76% untuk 9M2025 dibandingkan dengan 59% pada 9M2024.

Tarif sewa rata-rata untuk armada kami meningkat sekitar 5% sejak akhir tahun 2024, sedangkan utilisasi rata-rata untuk 9M2025 sebesar 60.4%, lebih rendah dibandingkan tingkat utilisasi 67% pada 9M2024. Penurunan utilisasi ini disebabkan oleh banyaknya kontrak *spot* pada armada *mid-tier* di tahun 2025, yang merupakan karakteristik dari fase awal siklus investasi minyak dan gas ini, di mana sebagian besar permintaan OSV masih untuk kegiatan seismik/survey atau eksplorasi serta konstruksi, dengan proyek-proyek yang umumnya hanya berlangsung beberapa minggu. Pada segmen *mid-tier*, utilisasi kapal HLB lebih rendah pada 3Q2025 dibandingkan dengan 2Q2025 karena selesainya beberapa kontrak *spot*.

Secara keseluruhan, kenaikan tarif sewa armada mengkompensasi penurunan utilisasi armada secara keseluruhan tahun ini, sehingga margin kotor Divisi Kapal Milik meningkat menjadi 38% dari sebelumnya 30% pada 9M2024. Total Laba kotor Divisi Kapal Milik tercatat sebesar US\$20.1juta (+29.6%YOY) untuk 9M2025. Meskipun armada masih terdampak oleh fluktuasi utilisasi antar kuartal karena sebagian besar kapal masih berada pada kontrak *spot*, kami optimistis bahwa kontrak jangka panjang akan meningkat pada tahun 2026-2027, seiring dengan semakin banyaknya proyek yang memasuki tahap pengembangan dan produksi dalam siklus investasi minyak dan gas.

Divisi Kapal Sewa dan Layanan Lainnya

Kontribusi dari Divisi Kapal Sewa menurun, dengan laba kotor sebesar US\$0.35juta untuk 9M2025 dibandingkan US\$1.2juta pada 9M2024. Hal ini dikarenakan beberapa kapal sewa telah menyelesaikan proyek yang belum dilanjutkan pada tahun ini. Penurunan ini diimbangi oleh peningkatan Laba Kotor dari Layanan Lainnya, yang naik 8.1% YOY menjadi US\$1.8juta, didorong oleh

NO. 113/NL/X/2025

from an increase in commissions, fees and other service income.

Direct Expenses and Gross Profit

Total Owned Vessel Direct Costs rose by 2.2%YOY to US\$30.2million for 9M2025, due to higher depreciation and crewing costs. Depreciation rose to US\$10.5million (+3.6%YOY) with the operation of 3 additional HLB vessels and 1 PSV compared to 9M2024. Crewing costs rose to US\$8.1million (+7.6%YOY) as a result of a higher number of Dynamic Positioning (DP) vessels in the fleet and higher salaries for crew on international contracts. Fuel costs are borne by charterers while a vessel is on contract, and with more high tier vessels chartered out compared to the previous year, the overall fuel expenses fell by 19.1% YOY to US\$1.76million in 9M2025.

Indirect Expenses and Operating Profit

Total Indirect Expenses rose by 14%YOY or US\$0.9million to US\$7.5million for 9M2025, with salary costs, employee benefits and staff training accounting for US\$0.6million of this increase. As our business has expanded internationally, we have invested more heavily into human resources, particularly in the technical and technology divisions, and expanded our crew training and development programs to invest in developing young marine graduates and electrical engineers to have practical experience on board our fleet to be ready for future international operations.

Operating Profit grew by 25.1% YOY to US\$14.7million for 9M2025 compared to US\$11.8million in 9M2024.

Other Income, Expenses and Net Attributable Profit

Net interest expenses rose by US\$0.4million as higher interest expenses were offset by interest income. Net gearing stands at only 0.6% as at end September 2025.

Equity in Associate Companies fell to US\$0.6million in 9M2025, from US\$2.1million in 9M2024, due to poorer utilization in 3Q2025 and increased capital costs related to the award of a new long-term contract.

There were no vessel sales in 3Q2025, and only one vessel sold in 2Q2025, realizing a gain of US\$1.7million for 9M2025. This represents a sharp decline compared to 2024 which included a large one-off gain booked from vessel sales in 2024 where the Company made US\$17.4million from the

peningkatan komisi, biaya, dan pendapatan jasa lainnya.

Biaya Langsung dan Laba Kotor

Total biaya langsung Kapal Milik meningkat sebesar 2.2%YOY menjadi US\$30.2 juta untuk 9M2025, dikarenakan meningkatnya biaya depresiasi dan biaya awak kapal. Depresiasi naik menjadi US\$10.5 juta (+3.6%YOY) seiring pengoperasian 3 kapal HLB tambahan dan 1 kapal PSV dibandingkan dengan 9M2024. Biaya awak kapal naik (+7.6%YOY) menjadi US\$8.1juta, diakibatkan bertambahnya jumlah kapal dengan sistem *Dynamic Positioning (DP)* dalam armada serta kenaikan gaji awak kapal untuk kontrak internasional. Biaya bahan bakar ditanggung oleh pihak penyewa selama kapal disewa dan dengan meningkatnya jumlah kapal *high-tier* yang disewakan dibandingkan tahun sebelumnya, total biaya bahan bakar menurun sebesar 19.1%YOY menjadi US\$1.76juta pada 9M2025.

Biaya Tidak Langsung dan Laba Operasional

Total Beban Tidak Langsung meningkat sebesar 14%YOY atau US\$0.9juta menjadi US\$7.5juta pada 9M2025, dengan biaya gaji, tunjangan karyawan, dan pelatihan staf menyumbang US\$0.6 juta dari kenaikan tersebut. Seiring dengan perluasan bisnis secara internasional, kami telah meningkatkan investasi pada sumber daya manusia, khususnya di divisi teknis dan teknologi, serta memperluas program pelatihan dan pengembangan awak kapal untuk membekali lulusan baru bidang kelautan dan teknik elektro dengan pengalaman praktis di atas kapal, sehingga siap mendukung operasi internasional di masa mendatang.

Laba Operasi meningkat sebesar 25.1%YOY menjadi US\$14.7juta pada 9M2025, dibandingkan dengan US\$11.8juta pada 9M2024.

Pendapatan Lain, Beban Lain, dan Laba Bersih yang Dapat Diatribusikan

Beban bunga bersih meningkat sebesar US\$0.4juta, seiring kenaikan beban bunga yang diimbangi oleh pendapatan bunga. Rasio utang bersih tercatat hanya 0.6% pada akhir September 2025.

Ekuitas pada Perusahaan Asosiasi menurun menjadi US\$0.6juta pada 9M2025, dari US\$2.1juta pada 9M2024, seiring dengan penurunan tingkat utilisasi pada 3Q2025 serta meningkatnya biaya modal yang terkait dengan pemberian kontrak jangka panjang baru.

Tidak terdapat penjualan kapal pada 3Q2025, dan hanya satu kapal yang dijual pada 2Q2025, dengan keuntungan sebesar US\$1.7 juta untuk 9M2025. Hal ini menunjukkan penurunan tajam dibandingkan laba yang dibukukan dari penjualan kapal pada tahun 2024, dimana Perseroan memperoleh keuntungan satu kali (*one-off gain*) yang besar sebesar US\$17.4juta dari penjualan beberapa kapal,

sale of several vessels including a significant gain from the sale of a PSV.

Total Other Income for 9M2025 stood at US\$1.3million which resulted in a net income before tax of US\$16.1million for the nine months period year to date.

Net profit attributable to shareholders for 9M2025 amounted to US\$9.2million compared to US\$19.7million in 9M2024. Net income before Non-Controlling Interest in 9M2025 fell to US\$14.4million compared to US\$27.2million in 9M2024 which included the impact of the PSV sale.

EBITDA for 9M2025 rose by 15%YOY to US\$25.5million, compared to US\$22.1million in 9M2024. This reflects the strong cash flow enjoyed by the Company as most of the past vessel loans have been repaid.

Industry Outlook

The OSV industry was not spared from the global uncertainty in investor sentiment this year. Concerns over US tariffs and a potential global economic slowdown caused oil prices to trend lower, which led to a more cautious environment and delays in contract awards. Charter rates for OSVs which had risen sharply from 2021 to 2024 also saw a correction this year.

The Oil and Gas investment cycle is a long-term cycle over several years from award of concessions to production. Due to the lack of investment in new reserves over a 8-year period until 2021, we are firmly optimistic that the longer-term fundamentals indicate continued investment in oil and gas exploration.

In the Offshore Supply Vessel (OSV) industry, there has been nearly no newbuilding of high tier Dynamic Positioning (DP) equipped vessels from 2015 to 2022. The softening in OSV charter rates this year is expected to be short term in nature as the limited supply of operationally ready OSVs points to a sustained shortage of OSV supply in the coming years. This is illustrated in the chart below, which shows the active fleet compared with the small number of idle PSVs and charter rates for the period 2023-2025. From the data, demand continues to be high with overall global fleet utilization close to 90%.

NO. 113/NL/X/2025
 termasuk keuntungan signifikan dari penjualan satu kapal jenis PSV.

Pendapatan Lain-lain untuk 9M2025 tercatat sebesar US\$1.3juta, menghasilkan laba bersih sebelum pajak sebesar US\$16.1juta untuk periode sembilan bulan berjalan tahun ini.

Laba bersih yang dapat diatribusikan kepada pemegang saham pada 9M2025 mencapai US\$9.2 juta, dibandingkan dengan US\$19.7 juta pada 9M2024. Laba bersih sebelum Kepentingan Non-Pengendali pada 9M2025 menurun menjadi US\$14.4juta, dibandingkan dengan US\$27.2juta pada 9M2024, yang mencakup dampak dari penjualan kapal jenis PSV.

EBITDA untuk 9M2025 meningkat 15%YOY menjadi US\$25.5juta, dibandingkan dengan US\$22.1 juta pada 9M2024. Hal ini mencerminkan arus kas yang kuat yang diperoleh Perseroan karena sebagian besar pinjaman kapal sebelumnya telah dilunasi.

Prospek Industri

Industri OSV tidak luput dari ketidakpastian sentimen investor global pada tahun ini. Kekhawatiran terhadap tarif Amerika Serikat dan potensi perlambatan ekonomi global menyebabkan harga minyak bergerak menurun, yang berdampak pada lingkungan usaha yang lebih berhati-hati serta penundaan dalam pemberian kontrak. Tarif sewa kapal OSV, yang sebelumnya meningkat tajam dari tahun 2021 hingga 2024, juga mengalami koreksi pada tahun ini.

Siklus investasi di sektor Minyak dan Gas merupakan siklus jangka panjang yang berlangsung selama beberapa tahun, mulai dari pemberian konsesi hingga tahap produksi. Karena minimnya investasi pada cadangan baru selama periode delapan tahun hingga 2021, kami tetap optimistis bahwa fundamental jangka panjang akan mendorong keberlanjutan investasi dalam eksplorasi minyak dan gas.

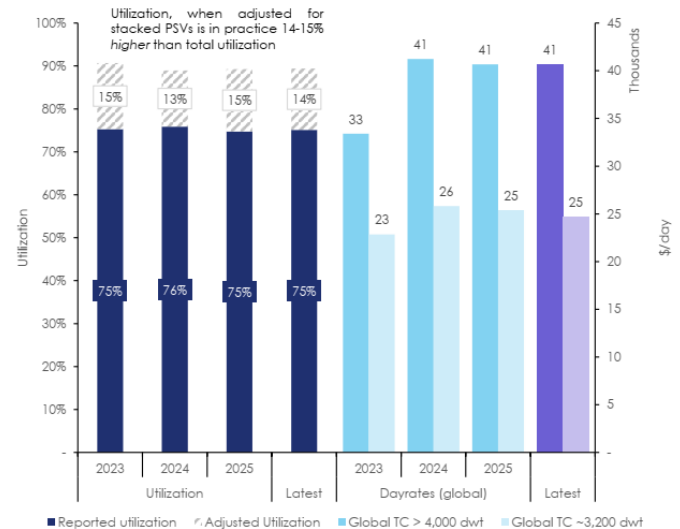
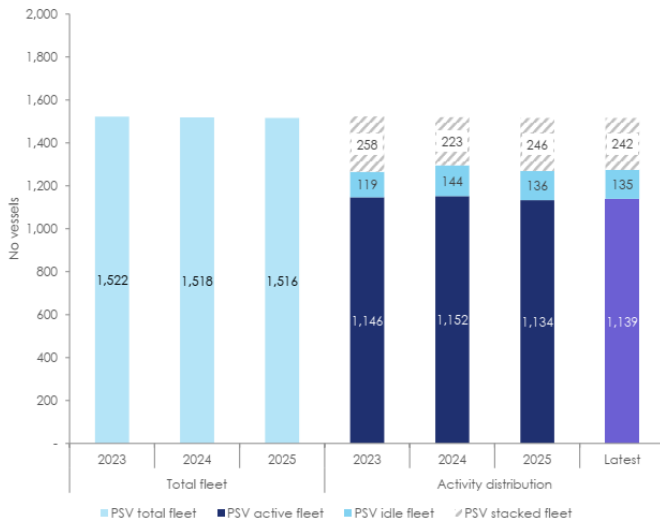
Dalam industri *Offshore Supply Vessel (OSV)*, hampir tidak ada pembangunan kapal baru jenis kelas tinggi dilengkapi dengan *Dynamic Positioning (DP)* selama periode 2015 hingga 2022. Pelemahan tarif sewa OSV yang terjadi pada tahun ini diperkirakan bersifat sementara, mengingat terbatasnya pasokan kapal OSV yang siap beroperasi, yang menunjukkan adanya kekurangan pasokan OSV yang berkelanjutan dalam beberapa tahun mendatang. Hal ini tergambar pada grafik di bawah ini, yang menampilkan perbandingan antara jumlah armada aktif dengan jumlah kapal PSV yang tidak beroperasi, serta pergerakan tarif sewa untuk periode 2023–2025. Data tersebut menunjukkan bahwa permintaan tetap tinggi, dengan tingkat utilisasi armada global mendekati 90%.

NO. 113/NL/X/2025

Global PSV Demand/Supply and Projected utilization and Charter Rates

Current demand decline is less than 1% from than peak of 2024

Adjusted utilization remains close to 90% despite 'weakness'



Source: Clarksons Sept 2025

Business Prospects

The short-term weakness in oil prices over the past quarter reflects the volatile geopolitical sentiment which has been driven by changing news flows more than industry fundamentals. The structural outlook for oil and gas supply support stable oil prices, resulting from years of underinvestment in new reserves. In 2025, there have been several projects in Indonesia which are still at the early stage of the investment cycle, where seismic and exploration work only necessitates spot contracts. This has caused volatility in our fleet utilization. However, the long investment cycle from exploration to production indicates that there will be more demand in the coming years as these projects will continue towards production targets in 2027. This will underpin OSV demand in the coming years. Taking into consideration the limited orderbooks for new OSVs to be delivered in the coming years, we remain very optimistic that charter rates and utilization will improve in the coming years, as we continue to add high value vessels.

Award of long-term contract in Brunei

Our associate company, Fast Offshore Supply Pte Ltd (FOS), based in Singapore, has been awarded a tender to supply 5 newbuild 55-metre Crew Transfer Vessels (CTVs) under a five-year charter contract in Brunei for delivery in 2027.

Prospek Bisnis

Pelemahan harga minyak dalam jangka pendek selama kuartal terakhir mencerminkan sentimen geopolitik yang bergejolak, yang lebih dipengaruhi oleh perubahan arus pemberitaan daripada oleh faktor fundamental industri. Prospek struktural pasokan minyak dan gas tetap mendukung harga minyak yang stabil, sebagai akibat dari minimnya investasi dalam cadangan baru selama beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2025, terdapat beberapa proyek di Indonesia yang masih berada pada tahap awal siklus investasi, di mana kegiatan seismik dan eksplorasi hanya memerlukan kontrak jangka pendek. Hal ini menyebabkan volatilitas pada tingkat utilisasi armada kami.

Namun demikian, siklus investasi jangka panjang dari tahap eksplorasi hingga produksi menunjukkan bahwa permintaan akan meningkat dalam beberapa tahun mendatang, seiring dengan berlanjutnya proyek-proyek tersebut menuju target produksi pada tahun 2027. Kondisi ini akan menjadi penopang permintaan kapal OSV di masa depan. Dengan mempertimbangkan terbatasnya pesanan pembangunan kapal OSV baru yang akan dikirimkan dalam beberapa tahun ke depan, kami tetap sangat optimistik bahwa tarif sewa dan tingkat utilisasi akan meningkat dalam beberapa tahun mendatang, seiring dengan penambahan kapal bernilai tinggi ke dalam armada.

Perolehan kontrak jangka panjang di Brunei

Perusahaan asosiasi Perseroan, Fast Offshore Supply Pte Ltd (FOS) yang berbasis di Singapura, telah memenangkan tender untuk menyediakan lima kapal baru jenis *Crew Transfer Vessel* (CTV) berukuran 55 meter dalam kontrak sewa selama lima tahun

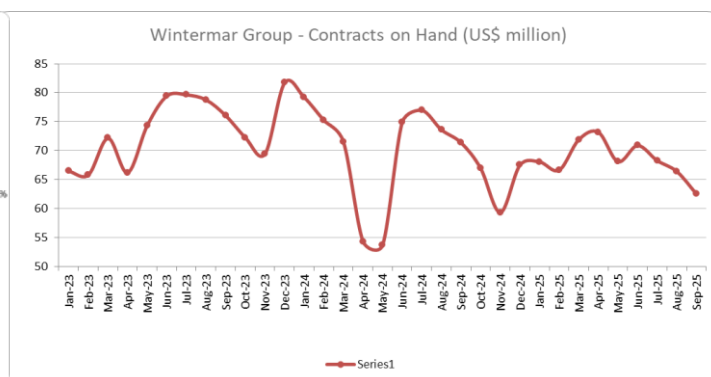
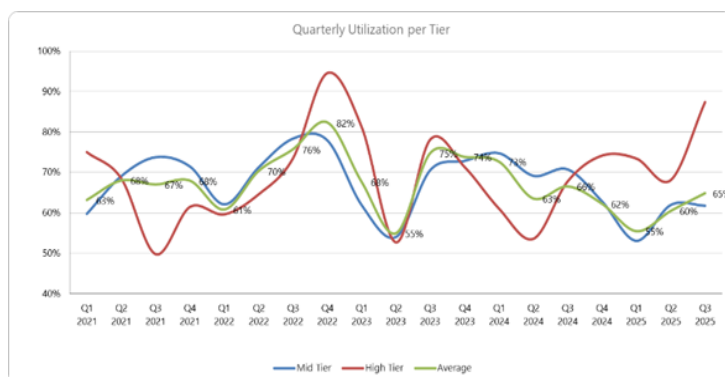


ISM Code & ISPS Compliant



Construction of the vessels has commenced, and WINS has participated in a rights issue to support this project. The vessels are being constructed by FOS in Singapore and Batam. This new long-term contract provides secure future earnings and fleet renewal for FOS, thereby improving the financial & revenue contribution to the Company.

NO. 113/NL/X/2025
 di Brunei, dengan jadwal pengiriman pada tahun 2027. Pembangunan kapal-kapal tersebut telah dimulai, dan WINS telah berpartisipasi dalam penerbitan saham untuk mendukung peluang ini. Kapal-kapal tersebut sedang dibangun oleh FOS di Singapura dan Batam. Kontrak jangka panjang yang baru ini memberikan pendapatan masa depan yang terjamin dan pembaruan armada bagi FOS, sehingga meningkatkan kontribusi keuangan dan pendapatan Perseroan.



Total contracts on hand as at end September 2025 amount to US\$62.6million.

Total kontrak yang dimiliki untuk dijalankan hingga akhir September 2025 dengan jumlah US\$62.6juta.

Ms. Pek Swan Layanto, CFA

Investor Relations

PT Wintermar Offshore Marine Tbk

Tel (62-21) 530 5201 Ext 401 Email: investor_relations@wintermar.com

DISCLAIMER

Certain statements made in this publication involve a number of risks and uncertainties that could cause actual results to differ materially from those projected. Certain statements relating to business and operations of PT Wintermar Offshore Marine Tbk and Subsidiaries (the Company) are based on management's expectations, estimates and projections. These statements are not guarantees of future performance and involve risks, uncertainties and assumptions that are difficult to predict. Certain statements are based upon assumptions as to future events that may not prove to be accurate. Therefore, actual outcomes and results may differ materially from what is expressed or forecasted in such statements. The Company makes no commitment, and disclaims any duty, to update or revise any of these statements. This publication is for informational purposes only and is not intended as a solicitation or offering of securities in any jurisdiction. The information contained in this publication is not intended to qualify, supplement or amend information disclosed under corporate and securities legislation of any jurisdiction applicable to the Company and should not be relied upon for the purpose of making investment decisions concerning any securities of the Company.

NO. 113/NL/X/2025

SUMMARY PROFIT AND LOSS (YTD Sep-2025 vs YTD Sep-2024)**PT WINTERMAR OFFSHORE MARINE TBK AND SUBSIDIARIES (in US\$)**

Description	YTD Sep 2025	YTD Sep 2024	YTD Sep-2024 vs YTD Sep- 2025	
			Change	%
PROFIT AND LOSS				
Revenue				
Owned vessel	50,288,877	45,045,771	5,243,106	11.6%
Chartering	4,069,832	11,469,639	(7,399,807)	-64.5%
Others	4,110,449	4,998,209	(887,760)	-17.8%
Total Revenue	58,469,158	61,513,619	(3,044,461)	-4.9%
Direct expense				
Owned vessel	30,188,339	29,536,067	652,272	2.2%
Charter	3,719,877	10,268,569	(6,548,692)	-63.8%
Others	2,314,282	3,336,742	(1,022,460)	-30.6%
Total Direct expense	36,222,498	43,141,378	(6,918,880)	-16.0%
Gross profit (loss)	22,246,660	18,372,241	3,874,419	21.1%
Gross profit (loss) - owned vessel	20,100,538	15,509,704	4,590,834	29.6%
Gross profit (loss) - chartering	349,955	1,201,070	(851,115)	-70.9%
Gross profit (loss) - others	1,796,167	1,661,467	134,700	8.1%
Total Indirect expenses	7,509,974	6,590,001	919,973	14.0%
Operating profit (loss)	14,736,686	11,782,240	2,954,446	25.1%
Other income (expenses)	25.2%	19.2%		
Interest expenses	(1,540,396)	(739,284)	(801,112)	108.4%
Interest income	732,708	300,726	431,982	143.6%
Equity in net earning of associates	608,893	2,112,722	(1,503,829)	-71.2%
Net - Gain (loss) on sale of fixed assets	1,654,343	17,366,919	(15,712,576)	-90.5%
Forex gain (loss)	(315,006)	150,672	(465,678)	-309.1%
Others	198,488	(80,593)	279,081	-346.3%
Total Other income (expenses)	1,339,030	19,111,162	(17,772,132)	-93.0%
Net income (loss) before tax	16,075,716	30,893,402	(14,817,686)	-48.0%
Total tax benefit (expenses)	(1,667,561)	(3,676,808)	2,009,247	-54.6%
Income before non controlling interest	14,408,155	27,216,594	(12,808,439)	-47.1%
Non controlling interest	5,179,519	7,527,318	(2,347,799)	-31.2%
ATTRIBUTABLE NET PROFIT	9,228,636	19,689,276	(10,460,640)	-53.1%
EBITDA	25,461,151	22,138,105	3,323,046	15.0%
Weighted Average EPS - USD Cents	0.21	0.45	(0.24)	-54.1%
Weighted Average EPS - Equivalent to IDR	34.51	68.59	(34.08)	-49.7%

NO. 113/NL/X/2025

SUMMARY PROFIT AND LOSS (YTD Sep-2025 vs YTD Sep-2024)**PT WINTERMAR OFFSHORE MARINE TBK AND SUBSIDIARIES (in US\$)**

Description	YTD Sep 2025	YTD Sep 2024	YTD Sep-2024 vs YTD Sep- 2025	
			Change	%
Direct expense				
Owned vessel	30,188,339	29,536,067	652,272	2.2%
Depreciation	10,501,437	10,131,956	369,481	3.6%
Crewing	8,181,245	7,601,903	579,342	7.6%
Operations	3,428,117	3,631,942	(203,825)	-5.6%
Maintenance	6,317,090	5,994,022	323,068	5.4%
Fuel Bunker	1,760,450	2,176,244	(415,794)	-19.1%
Charter	3,719,877	10,268,569	(6,548,692)	-63.8%
Others	2,314,282	3,336,742	(1,022,460)	-30.6%
Total Direct expense	36,222,498	43,141,378	(6,918,880)	-16.0%
Indirect expenses				
Administration	118,275	126,190	(7,915)	-6.3%
Depreciation office	223,028	223,909	(881)	-0.4%
Employee Benefits	375,360	320,867	54,493	17.0%
Profesional fee	295,346	254,356	40,990	16.1%
Staff salary	5,280,216	4,758,627	521,589	11.0%
Staff training & recreation	77,318	49,932	27,386	54.8%
Telecommunication	45,128	40,154	4,974	12.4%
Marketing	592,649	352,896	239,753	67.9%
Travelling	76,687	89,557	(12,870)	-14.4%
Donation	16,800	9,363	7,437	79.4%
Office utility	409,167	364,150	45,017	12.4%
Total Indirect expenses	7,509,974	6,590,001	919,973	14.0%

