



Jakarta, 16 Juli 2020

**PT Buana Lintas Lautan Tbk**  
**Panduan EBITDA dan Laba Bersih untuk Kuartal**  
**Kedua 2020**

PT Buana Lintas Lautan Tbk (“**BULL**”) melanjutkan strategi yang berimbang dengan menggabungkan pendapatan usaha dari kontrak *time-charter* yang stabil dengan margin laba yang tinggi dari kerjasama dengan *pool operator*, didukung oleh tarif sewa internasional yang tinggi pada kuartal kedua tahun 2020. Hal ini mengakibatkan kinerja perusahaan meningkat signifikan dibandingkan kuartal pertama 2020 yang sudah kuat, dan menghasilkan EBITDA dan Laba Bersih yang jauh lebih tinggi dibandingkan dengan kuartal yang sama di 2019, dan mencapai titik tertinggi baru. Dengan demikian, EBITDA pada tahun 2020 diperkirakan akan melebihi 2,5x dari tahun 2019 dan juga laba bersih akan meningkat 3,5x lebih tinggi dari tahun 2019.

Mengingat kinerja cemerlang yang diperkirakan, nilai pasar kami saat ini masih belum sepenuhnya mencerminkan kinerja kami karena PER kami tetap serendah 3,0 - 3,5x dan EV/EBITDA serendah 3,5x - 4,0x.

Hasil yang lebih baik ini disebabkan oleh pertumbuhan armada yang berkelanjutan pada kuartal kedua tahun 2020 di mana BULL menerima 3 kapal besar tambahan, yang mengembangkan armada menjadi 33 kapal dengan total kapasitas sebesar 2,3 juta DWT. Faktor lain yang meningkatkan kinerja BULL adalah dampak positif dari pandemi COVID-19.

Pandemi COVID-19 telah menghasilkan peningkatan yang signifikan dalam permintaan tambahan untuk kapal tanker minyak untuk tempat penyimpanan minyak terapung dan sempat mencapai titik tertinggi dimana lebih dari 400 kapal tanker digunakan untuk penyimpanan minyak terapung pada puncaknya, yang merupakan sekitar 10% dari armada tanker global. Ini mengimbangi lebih dari penurunan konsumsi dan produksi

Jakarta, 16 July 2020

**PT Buana Lintas Lautan Tbk**  
**EBITDA and Net Income Guidance for Second**  
**Quarter 2020**

PT Buana Lintas Lautan Tbk (“**BULL**”) continues to execute on its well-balanced strategy of combining stable time-charter contract revenues with high-profit margin pool employment, supported by strong market rates in the second quarter of 2020. This has resulted in the Company’s performance accelerating substantially further from the strong first quarter of 2020, resulting in significantly higher EBITDA and Net Profit compared to the corresponding quarters in 2019, achieving a new high. As such, EBITDA in 2020 is expected to exceed 2.5x of 2019 and correspondingly net income should be more than 3.5x of 2019.

Given the expected strong performance, our current market valuation still underestimates our performance as our PER remains as low as 3.0 - 3.5x and EV/EBITDA as low as 3.5x - 4.0x.

These stronger results are due to the continuing growth of the fleet in the second quarter of 2020 where BULL took delivery of another 3 large vessels, expanding the fleet to 33 vessels with a total of 2.3 million DWT. Another factor which has boosted BULL’s performance is the positive impact from the COVID-19 pandemic.

The COVID-19 pandemic has resulted in a significant jump in additional demand for oil tankers for floating storage of oil and reached as high as more than 400 tankers being used for storage at its peak, representing around 10% of the global fleet. This has compensated more than the decline in oil consumption and production from the shutdown economies and lockdowns.

minyak karena penutupan ekonomi dunia dan lockdown.

Dinamika ini tercermin dalam tingkat TCE yang melonjak di kuartal kedua 2020 dari tarif sewa rata-rata yang sudah cukup tinggi pada kuartal pertama tahun 2020. TCE rata-rata untuk kapal tanker Long Range 2 (LR2) (kapal tanker ukuran sekitar 110,000 DWT) meningkat sebesar 74,8% sedangkan TCE rata-rata untuk kapal tanker Handy (kapal tanker ukuran sekitar 30,000 - 40,000 DWT) turun menjadi 11,6% , sejalan dengan tren sebagian besar permintaan penyimpanan minyak terapung terkonsentrasi di segmen kapal tanker yang lebih besar.

Keterangan/ Description	1Q2020	2Q2020	Change
Tingkat TCE kapal tanker LR2/ <b>LR2 tanker TCE rate</b>	US\$24,489/day	US\$42,804/day	74.8%
Tingkat TCE kapal tanker Handy-sized/ <b>Handy-sized tanker TCE rate</b>	US\$18,869/day	US\$16,685/day	-11.6%

Namun, dampak COVID-19 lebih luas daripada hanya pada konsumsi dan produksi minyak. Karena sebagian besar ekonomi dunia memasuki masa *lockdown* dan pelabuhan-pelabuhan tidak beroperasi, termasuk semua negara pembangun kapal dan reparasi kapal terbesar, seperti China, Korea, Jepang, Singapura, yang menyebabkan penundaan pengiriman kapal baru yang sedang dibangun serta *docking* pemeliharaan yang diharuskan berdasarkan peraturan. Hal ini mengakibatkan antrian besar kapal yang harus melaksanakan *docking* pemeliharaan dan berhenti kerja sampai lebih dari 30 hari dalam beberapa bulan ke depan, setara dengan 5% dari armada tanker global. Bahkan selama Juni saja jumlah kapal yang sedang melaksanakan *docking* pemeliharaan 84% lebih banyak daripada di bulan Mei 2020. Sebanyak enam VLCC sedang melaksanakan *docking* pemeliharaan selama Juni dibandingkan dengan hanya satu pada bulan Mei.

*Lockdown* COVID-19 juga menutup semua galangan *scrap* kapal, sehingga banyak kapal yang terpaksa tetap dioperasikan, padahal seharusnya dibesi-tuakan. Ketika galangan *scrap* kapal di Asia Selatan mulai dibuka, ini akan memungkinkan sebanyak 3,1 juta DWT kapal yang sudah tua dan tidak efisien dikeluarkan dari armada kapal tanker yang beroperasi dan dibesi-tuakan menurut perkiraan Braemar ACM.

Pemulihan permintaan minyak China yang cepat yang telah mengakibatkan permintaan minyak

This dynamic is reflected in the TCE rates which jumped from the already very strong average of the first quarter of 2020 into the second quarter of 2020. Average TCE for Long Range 2 (LR2) tankers (which are each around 110,000 DWT) increased by 74.8% while the average TCE for Handy-sized tankers (which are each around 30,000 - 40,000 DWT) declined to 11.6%, in line with the trend for most of storage demand being concentrated in the larger tanker segments.

However, the impact of COVID-19 is even more widespread than just on oil consumption and production. Since most of the world's economies went into lockdown and ports were closed, including all of the major builders and repairers of ships, such as China, Korea, Japan, Singapore, this has delayed the deliveries of new ships under construction as well as the required statutory maintenance dockings. This created a huge backlog of ships which must be docked and taken out of service for as much as 30 days in the next few months, equivalent to as much as 5% of the global tanker fleet. In fact, June has seen 84% more tonnage in dock than in May. As many as six VLCCs were in dock in June compared to only one in May.

The COVID-19 lockdowns also shutdown ship demolition yards, thus keeping ships in the trading fleet, which would have been otherwise scrapped. As the South Asian demolition yards start to open, this will allow as much as 3.1 million DWT of older and inefficient ships to be taken out of the trading fleet and scrapped according to an estimate by Braemar ACM.

China's rapid oil demand recovery which has seen oil demand jump to 13 million bpd by the second

melonjak menjadi 13 juta barel per hari pada kuartal kedua dan diperkirakan akan lebih tinggi lagi YoY mulai kuartal ketiga 2020 dan seterusnya dibandingkan dengan 2019, menurut Wood Mackenzie, telah menyebabkan kepadatan pelabuhan yang parah dengan jumlah kapal yang menunggu untuk membongkar muatan mereka meningkat dari kurang dari 10 kapal pada bulan April menjadi lebih dari 70 kapal pada bulan Juni. Situasi ini diperkirakan akan berlangsung selama dua hingga tiga bulan karena impor China yang tetap kuat.

Ketika ekonomi negara lain dibuka kembali dan bergabung dengan China dalam mengimpor lebih banyak minyak, permintaan minyak diperkirakan akan melonjak dan kepadatan pelabuhan di seluruh dunia akan meningkat. Permintaan bahan bakar India yang telah turun 60% diperkirakan akan kembali ke tingkat pra-pandemi pada bulan September 2020, menurut Menteri Perminyakan India. Bahkan di Amerika Serikat pun permintaan BBM telah pulih dengan pesat dan telah kembali ke tingkat pra-coronavirus pada bulan Juli 2020. Kepadatan pelabuhan akan mengurangi ketersediaan tanker.

Yang lebih penting lagi, para produsen minyak dunia akan meningkatkan produksi mereka secara substansial di bulan Agustus. IEA memperkirakan produksi dari OPEC+ akan naik 2 juta barel per hari pada Agustus 2020 dan 2,7 juta barel per hari mulai Q3 2020 hingga Q4 2020. Produsen *shale oil* Amerika Serikat juga diperkirakan akan meningkatkan produksi mereka sebesar 1,5 juta barel per hari sejak Agustus. Bersama dengan pulihnya produksi minyak Libya yang menambahkan total 0,9 juta barel minyak per hari tambahan, dalam waktu dekat akan ada tambahan 4,4 - 5,1 juta barel minyak per hari dari produksi baru yang akan meningkatkan permintaan atas kapal tanker secara signifikan.

Mengingat besarnya pemulihan permintaan untuk kapal tanker dari peningkatan produksi minyak dan kendala ketersediaan kapal tanker karena kepadatan pelabuhan yang parah sebagai akibat dari pemulihan permintaan minyak yang cepat, kembalinya *scrap* kapal dan banyaknya kapal tanker yang akan berhenti operasi sementara untuk menjalankan kewajiban *docking* pemeliharaan, tarif kapal tanker internasional diperkirakan akan tetap tinggi hingga akhir tahun 2020 dan berlanjut hingga tahun 2021.

quarter and is expected to be higher YoY from 3Q 2020 onwards compared to 2019, according to Wood Mackenzie, has caused severe port congestions with the number of ships waiting to discharge their cargoes rising from less than 10 ships in April to over 70 ships by June. This situation is expected to last for two to three months as China's imports continue to remain strong.

As other economies reopen and join China in importing more oil, oil demand is expected to jump and port congestions around the world will rise. India's fuel demand which had crashed by 60% is forecasted to return to pre-pandemic levels by September, according to the Indian oil minister. Even the U.S. has seen a quick recovery in gasoline demand which has returned to pre-coronavirus levels by July. Port congestion reduces the effective supply of tankers.

Even more importantly, the world's oil producers are set to increase their production substantially in August. The IEA forecasts production from OPEC+ will rise by 2 million bpd in August and 2.7 million bpd from Q3 2020 into Q4 2020. The U.S. shale producers are also expected to boost their production by 1.5 million bpd in August. Together with the expected restarting of Libyan oil production totalling 0.9 million bpd, this is a combined 4.4 - 5.1 million bpd of new production which will take up a huge portion of the tanker fleet.

Given the significant return of demand for tankers from increased oil production and tanker supply constraints due to severe port congestions as a result of rapid oil demand recovery, return of ship demolition and the huge backlog of tankers which will be taken out of operations for mandatory maintenance dockings, the international tanker rates are expected to remain robust into the end of 2020 and continuing into 2021.

## Definisi

*Time charter equivalent* (TCE) adalah suatu tolok ukur yang digunakan dalam industri perkapalan untuk menghitung kinerja pendapatan harian rata-rata kapal. *Time charter equivalent* dihitung dengan mengambil pendapatan usaha, dikurangi dengan biaya perjalanan, bunker/bahan bakar, dan pelabuhan, lalu membagi totalnya dengan durasi perjalanan pulang pergi dalam beberapa hari. Ini adalah sebuah tolok ukur untuk membandingkan kinerja kapal dari periode-ke-periode meskipun ada perubahan dalam kombinasi jenis penyewaan (*spot charter*, *time charter* dan *bareboat*) di mana kapal digunakan antar periode.

## Tentang PT Buana Lintas Lautan Tbk

BULL adalah perusahaan pemilik kapal tanker minyak dan gas terbesar dengan pertumbuhan tertinggi di Indonesia dengan kapasitas 2.303.131 DWT pada akhir Juni 2020 yang beroperasi di perairan domestik Indonesia dan juga internasional. Perseroan diposisikan secara unik untuk menikmati arus kas yang konsisten karena sebagian besar pendapatannya berasal dari kontrak dari rekanan yang kuat seperti Pertamina dan pasar *cabotage* Indonesia untuk industri pelayaran. BULL merupakan perusahaan kapal tanker Indonesia satu-satunya yang beroperasi secara substansial di pasar internasional, yang diuntungkan oleh tingkat harga sewa kapal tanker internasional yang secara historis jauh lebih tinggi dibandingkan dengan tingkat harga sewa kapal tanker domestik di Indonesia. Hal di atas mencerminkan fokus perusahaan dalam mengidentifikasi, mengelola, dan meminimalkan risiko secara konsisten.

## Definitions

Time charter equivalent (TCE) is a shipping industry measure used to calculate the average daily revenue performance of a vessel. Time charter equivalent is calculated by taking voyage revenues, subtracting voyage expense, bunker/fuel, and port costs, and then dividing the total by the round-trip voyage duration in days. It is a measure to compare period-to-period vessel performance despite changes in the mix of charter types (i.e., spot charters, time charters and bareboat charters) under which the vessels may be employed between the periods.

## About PT Buana Lintas Lautan Tbk

BULL is the largest and the fastest growing oil and gas tanker shipowning company in Indonesia with 2,303,131 DWT capacity as of the end of June 2020 operating in domestic Indonesian waters as well as internationally. The Company is uniquely positioned to enjoy consistent cash flows as the majority of its revenues are from contracts with strong counterparties such as Pertamina and the Indonesian cabotage market for shipping. It is the only Indonesian tanker company with substantial operations in the international market, benefiting from international tanker rates which historically are at a substantial premium to Indonesian domestic tanker rates. The foregoing reflects the Company's intense focus on consistently identifying, managing, and minimizing risk.

---

Untuk informasi lebih lanjut, dapat  
menghubungi:

Sekretaris Perusahaan

Mr. Krisnanto Tedjaprawira ([investor@bull.co.id](mailto:investor@bull.co.id))

[www.bull.co.id](http://www.bull.co.id)

For media enquiries, please contact our:

Corporate Secretary

## Pernyataan Kedepan

Pengumuman ini berisi pernyataan dan informasi tertentu mengenai pernyataan kedepan yang berkaitan dengan Perseroan yang didasarkan pada kepercayaan manajemen Perseroan serta asumsi, harapan, proyeksi, niat dan keyakinan tentang peristiwa di masa depan, khususnya mengenai tarif sewa harian, tingkat penggunaan kapal, jumlah pengiriman kapal baru, harga minyak dan fluktuasi musiman dalam penawaran dan permintaan kapal. Ketika digunakan dalam pengumuman ini, kata-kata seperti "percaya", "bermaksud", "mengantisipasi", "memperkirakan", "proyeksi", "perkiraan", "rencana", "potensi", "akan", "mungkin", "harus" dan "berharap" dan ungkapan serupa dimaksudkan untuk mengidentifikasi pernyataan prospek usaha tetapi bukan secara khusus untuk memastikan pernyataan tersebut. Pernyataan-pernyataan ini mencerminkan pandangan Perseroan saat ini sehubungan dengan peristiwa di masa depan dan didasarkan pada asumsi dan mengandung risiko dan ketidakpastian. Mengingat adanya ketidakpastian ini, Anda tidak dapat hanya tergantung pada pernyataan prospek usaha ini. Pernyataan kedepan ini hanya mewakili perkiraan dan asumsi Perseroan pada tanggal pengumuman ini dan tidak dimaksudkan untuk memberikan jaminan apa pun atas hasil di masa mendatang. Perseroan tidak berkewajiban memperbarui atau merevisi pernyataan prospek usaha yang terkandung dalam pengumuman ini, walaupun dengan adanya informasi baru, kejadian di masa depan atau sebaliknya, kecuali sebagaimana diharuskan oleh peraturan perundang-undangan. Mengingat risiko, ketidakpastian, dan asumsi ini, kejadian prospek usaha yang dibahas dalam pengumuman ini mungkin tidak terjadi, dan hasil aktual yang diperoleh Perseroan dapat berbeda secara material dari yang diantisipasi dalam pernyataan kedepan ini.

## Forward Looking Statements

This press release contains certain forward-looking statements and information relating to the Company that are based on beliefs of the Company's management as well as assumptions, expectations, projections, intentions and beliefs about future events, in particular regarding daily charter rates, vessel utilization, the future number of newbuilding deliveries, oil prices and seasonal fluctuations in vessel supply and demand. When used in this document, words such as "believe," "intend," "anticipate," "estimate," "project," "forecast," "plan," "potential," "will," "may," "should" and "expect" and similar expressions are intended to identify forward-looking statements but are not the exclusive means of identifying such statements. These statements reflect the Company's current views with respect to future events and are based on assumptions and subject to risks and uncertainties. Given these uncertainties, you should not place undue reliance on these forward-looking statements. These forward-looking statements represent the Company's estimates and assumptions only as of the date of this press release and are not intended to give any assurance as to future results. The Company undertakes no obligation to publicly update or revise any forward-looking statements contained in this press release, whether as a result of new information, future events or otherwise, except as required by law. In light of these risks, uncertainties and assumptions, the forward-looking events discussed in this press release might not occur, and the Company's actual results could differ materially from those anticipated in these forward-looking statements.