

Laporan
Tahunan

Annual Report

2021

ADAPTABILITY:

KEY TO THE FUTURE LANDSCAPE OF MARITIME TRANSPORT

KEBOLEHSESUAIAN:

PENENTU LANDSKAP MASA DEPAN PENGANGKUTAN MARITIM



KANDUNGAN CONTENT

2

... **Visi, Misi dan Nilai-nilai Teras**
Vision, Mission and Core Values

3

... **Selamat Datang Ke Pelabuhan Klang**
Welcome to Port Klang

7

... **Profil Korporat LPK**
PKA Corporate Profile

9

... **Jemaah Lembaga**
Board of Directors

11

... **Pengurusan Kanan**
Senior Management

13

... **Carta Organisasi**
Organisation Chart

14

... **Jawatankuasa Audit LPK**
PKA Audit Committee

15

... **Jawatankuasa Perunding Pelabuhan**
Port Consultative Committee

17

... **Tadbir Urus Korporat**
Corporate Governance

21

... **Ulasan Pengerusi**
Chairman's Review

25

... **Petunjuk Utama Kewangan LPK**
Financial Highlights of PKA

27

... **Ulasan Pengurus Besar**
General Manager's Review

41

... **Laporan Pembangunan Khas**
Special Development Report

45

... **Kad Laporan Pelabuhan Klang**
Port Klang Report Card

47

... **Gambar Sepanjang Tahun**
The Year in Pictures

51

... **Penyata Kewangan LPK**
Financial Statements PKA

85

... **Laporan Pelabuhan Melaka**
Port of Malacca Report

91

... **Penyata Kewangan LPM**
Financial Statements MPA

RASIONAL MUKA HADAPAN

COVER RATIONALE



Bulatan yang memaparkan imej pelabuhan dan logo LPK menggambarkan komitmen Pelabuhan Klang ke arah pelabuhan yang mempunyai kebolehsesuaian, berdaya tahan, mampan serta mempunyai ekosistem pelabuhan dan pengangkutan maritim yang mesra alam. Lakaran grafik tangan menunjukkan bahawa manusia dan teknologi saling berkait bagi menyesuaikan diri di dalam menghadapi cabaran dan peluang dalam normal baharu. Secara keseluruhannya, reka bentuk keseluruhan melambangkan keupayaan Pelabuhan Klang untuk menyesuaikan diri dengan trend baru yang muncul dalam landskap maritim dan perniagaan global agar kekal berdaya tahan, mampan dan mesra alam.

The circle enclosing the images of port scenes and the PKA logo suggests Port Klang's commitment towards an adaptable, resilient, sustainable and eco-friendly port and maritime transport ecosystem. The graphical representation of a hand suggests that people and technology working hand-in-hand are pivotal in being able to adapt to meet challenges and opportunities in the new normal. Put together, the overall

design scheme suggests the importance of Port Klang's ability to adapt to emerging trends in the global maritime and business landscape in order to remain resilient, sustainable and eco-friendly.

VISI, MISI DAN NILAI-NILAI TERAS VISION, MISSION AND CORE VALUES

VISI / VISION

Pelabuhan Klang sebagai Pusat Muatan Negara di samping menjadikannya sebagai Hab Logistik Pilihan di Rantau Asia.

Port Klang as the National Load Centre Whilst Developing it as the Preferred Logistics Hub for the Asian Region.

MISI / MISSION

- Menyediakan standard tertinggi bagi keselamatan kargo, sekuriti dan tenaga kerja serta selamat bagi persinggahan kapal.

Provide the highest standards of cargo safety, security and workforce whilst ensuring a safe haven for ships.

- Menyediakan perkhidmatan-perkhidmatan yang kos efektif melalui perkhidmatan pelabuhan bertaraf antarabangsa.

Provide cost-effective services through port performance of international standards.

- Menyediakan prasarana perdagangan yang kondusif kepada pengguna bagi meningkatkan daya saing di pasaran dunia.

Provide a conducive commercial environment for traders to have a competitive edge in the world market.

- Memastikan kemudahan infrastruktur dan perkhidmatan pelabuhan yang mampan dan sentiasa melebihi permintaan.

To ensure supply-driven and environmentally sustainable port infrastructure facilities and services.

NILAI-NILAI TERAS / CORE VALUES

Pelanggan / Customers

Memenuhi keperluan dan jangkauan pelanggan.

Meeting customers' needs and expectations.

Kecemerlangan / Excellence

Berusaha bagi memperolehi keputusan terbaik setiap masa.

Striving for the best results at all times.

Masyarakat / People

Menghormati, menghargai dan mengambil berat antara satu sama lain dalam mengejar kecemerlangan.

Respect, value and care for one another in pursuit of excellence.

Komuniti dan alam sekitar / Community and environment

Mengambil berat terhadap komuniti dan kehijauan alam sekitar.

Caring for the community and greening the environment.

SELAMAT DATANG KE PELABUHAN KLANG WELCOME TO PORT KLANG

Pelabuhan Klang adalah pelabuhan kontena kedua belas tersibuk di dunia dan merupakan pemain utama dalam rantaian bekalan global yang menghubungkan 350 pelabuhan di 130 negara.

Dua terminal pelabuhan swasta di Pelabuhan Klang – Northport dan Westports - menyediakan jumlah kapasiti pengendalian tahunan sebanyak hampir 20.6 juta TEU selain kemudahan untuk kargo pukal pecah, pukal kering dan pukal cecair. Zon perindustrian bebas dan komersial bersepadu pertama di Malaysia, Zon Bebas Pelabuhan Klang seluas 1000 ekar yang terletak bersebelahan dengan Westports, menawarkan kemudahan zon bebas untuk operasi komersial dan perindustrian.

Infrastruktur Pelabuhan Klang adalah setanding dengan pelabuhan terbaik dunia. Lokasinya yang strategik di sepanjang Selat Melaka di samping pangkalan kargo tempatan di kawasan Lembah Klang yang membangun dan dihubungkan dengan perkhidmatan perkapalan global yang dikendalikan oleh 40 operator perkapalan utama menjadikan Pelabuhan Klang sebagai pintu masuk dagangan maritim utama Malaysia sedunia.

Kemudahan pengangkutan yang ada di pelabuhan mempunyai jaringan yang sangat baik, dihubungkan melalui rangkaian lebuh raya dan kereta api yang meliputi Semenanjung Malaysia, juga dihubungkan melalui udara menggunakan Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur.

Pencapaian prestasi pecah rekod Pelabuhan Klang selama ini adalah bukti komitmennya untuk bukan sahaja menjadi pelabuhan mesra perniagaan tetapi juga terus bertambah baik melalui pembaharuan kawal selia, pendigitalan, penggunaan teknologi dan inovasi.

Port Klang is the twelfth busiest container port in the world and a key player in the global supply chain with links to 350 ports in 130 countries.

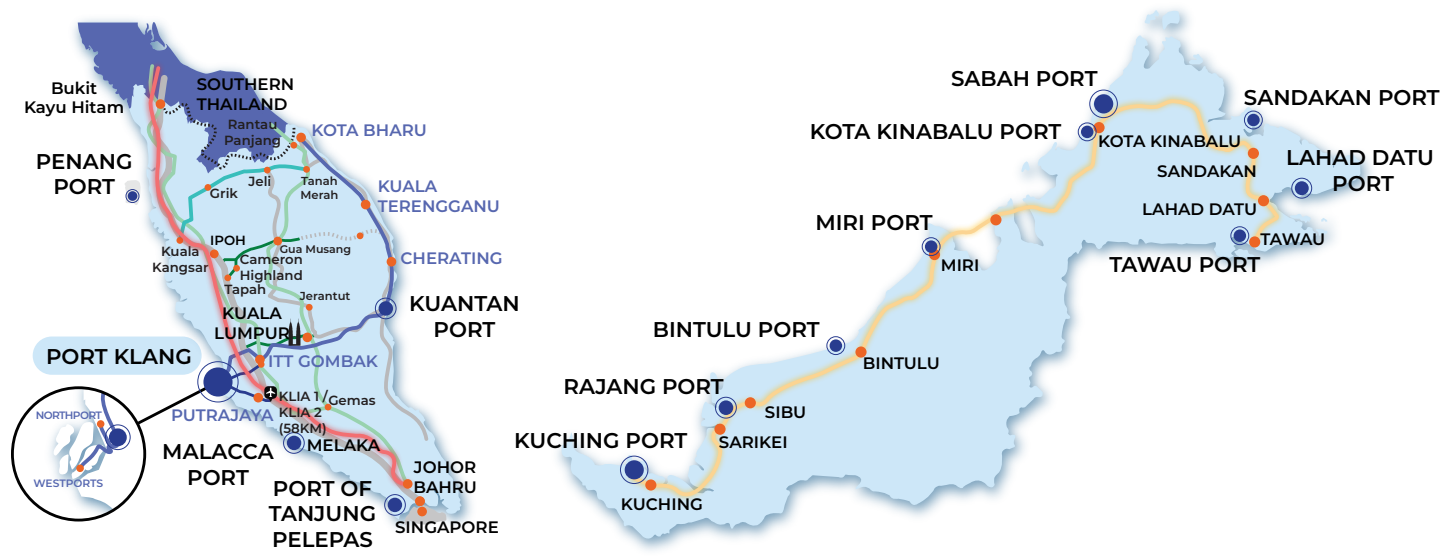
The port's two privatised terminals – Westports and Northport – provide a combined annual handling capacity of nearly 20.6 million TEU besides facilities for breakbulk, dry bulk and liquid cargoes. Malaysia's first integrated industrial and commercial free zone, the 1000-acre Port Klang Free Zone located next to Westports, offers free zone advantages for commercial and industrial operations.

Port Klang's infrastructure is on par with the best in the world. Its strategic location along the Straits of Malacca together with a strong indigenous cargo base in the highly developed Klang Valley hinterland combined with global shipping services provided by 40 mainline operators makes Port Klang the premier maritime gateway for Malaysia's trade with the world.

The hinterland's well-developed transport infrastructure provides excellent connectivity via an extensive network of highways and railways that covers the length and breadth of Peninsular Malaysia while airlinks are provided via the Kuala Lumpur International Airport.

Port Klang's achievement of record-breaking performances over the years is testimony to its commitment to not only be a business-friendly port but one that is continuously improving through regulatory reforms, digitalisation, technology adoption and innovation.

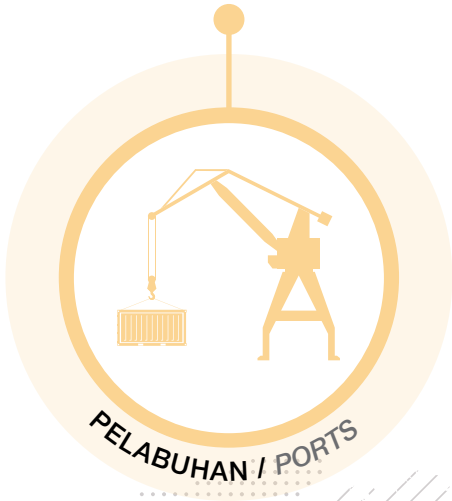
- North-South Expressway
- ECRL Line
- KTM Railway
- Pan Borneo Highway



350

130

40



AMERIKA UTARA
NORTH AMERICA

EROPAH DAN MEDITERRANEAN
EUROPE & MEDITERRANEAN

TELUK / SUB BENUA INDIA
GULF / INDIAN SUBCONTINENT

AMERIKA SELATAN
SOUTH AMERICA

AFRIKA
AFRICA

AUSTRALASIA
AUSTRALASIA

INTRA-ASIA

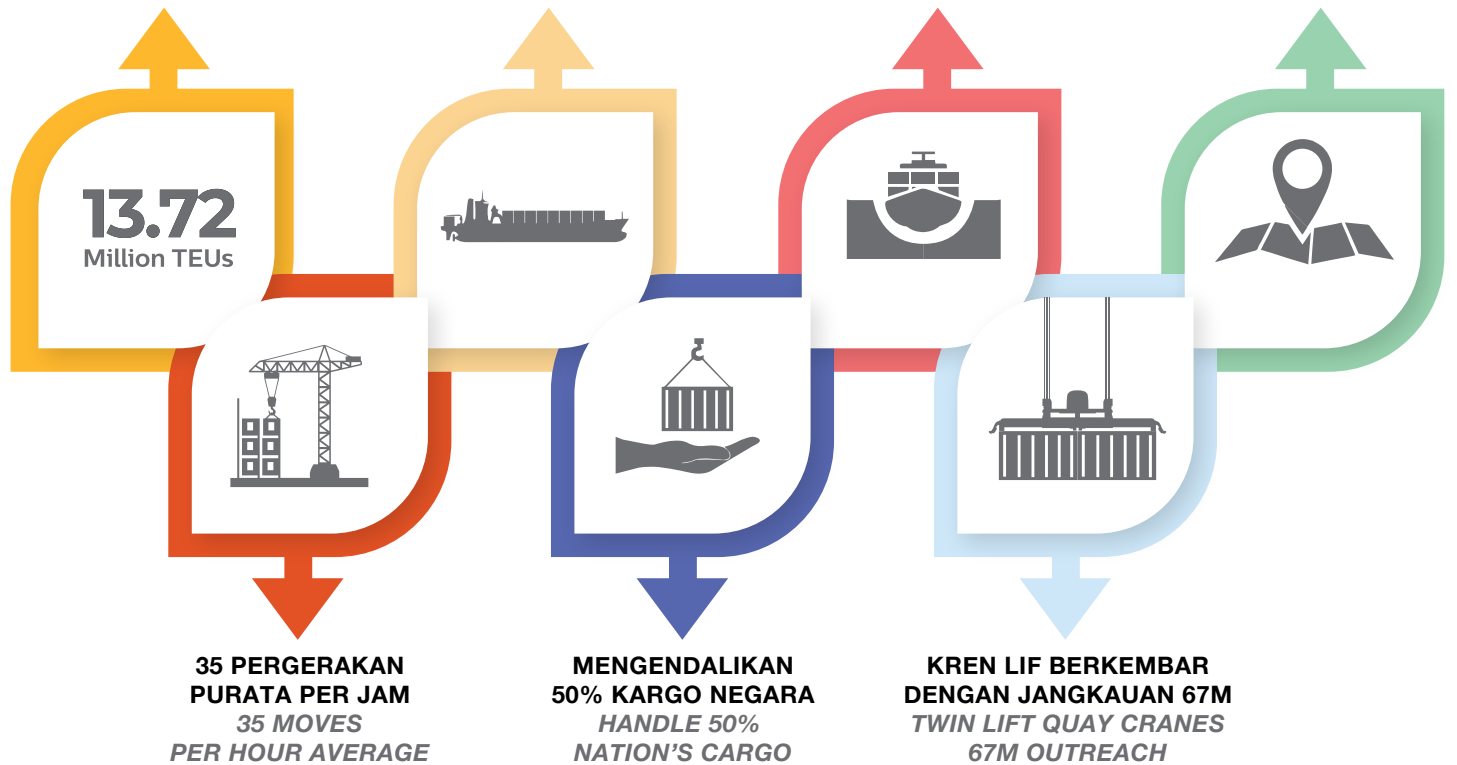


JUMLAH KENDALIAN 2021
TOTAL THROUGHPUT
IN 2020

20.6 JUTA TEU
KAPASITI TAHUNAN
20.6 MIL TEU
ANNUAL CAPACITY

ALUR PELAYARAN DENGAN
KEDALAMAN 18.5 M
DEEPER ACCESS PORT
CHANNEL 18.5 M DEPTH

KEDUDUKAN YANG
STRATEGIK
STRATEGICALLY
POSITIONED



PELABUHAN PELBAGAI GUNA / MULTIPURPOSE PORT



LEMBAGA PELABUHAN KELANG / PORT KLANG AUTHORITY

Lembaga Pelabuhan Kelang (LPK) telah ditubuhkan pada 1963 sebagai sebuah badan berkanun bagi mengambil alih pentadbiran pelabuhan yang ketika itu diuruskan oleh Keretapi Tanah Melayu. Pada tahun 1983, LPK juga telah diberi kuasa untuk mengawal selia Pelabuhan Tanjung Bruas di Melaka.

Sejak penswastaaan dua terminal pelabuhan di Pelabuhan Klang, fungsi utama LPK adalah daripada mengawal selia kemudahan dan perkhidmatan yang diswastakan, perancangan dan pembangunan pelabuhan, bertindak sebagai pihak berkuasa zon bebas, pengurusan aset dan kemudahan perdagangan.

LPK menjadi peneraju di dalam memperkenalkan beberapa pembaharuan dalam pembangunan kemudahan pelabuhan, termasuk pelabuhan dalam bandar pertama Malaysia (Terminal Kargo Ipoh), distripark pertama (Port Klang Distripark) dan zon bebas komersial dan perindustrian bersepadu pertama negara (Port Klang Free Zone). LPK juga menerajui pembaharuan kawal selia berkaitan pelabuhan dalam peranannya sebagai fasilitator perdagangan, termasuk penubuhan Pusat Sehenti, mendapatkan status zon komersial percuma untuk keseluruhan pelabuhan, penyediaan bunkering dan perkhidmatan sampingan pelabuhan lain dan pembangunan Sistem Komuniti Pelabuhan Klang dan Sistem Pengurusan Trafik Kapal.

LPK mempunyai satu anak syarikat, Port Klang Free Zone Sdn Bhd dan dua buah syarikat bersekutu, Ipoh Cargo Terminal dan Segamat Inland Port Sdn Bhd. LPK bertindak sebagai tuan tanah dan badan kawalselia kepada Northport (Malaysia) Bhd dan Westports Malaysia Sdn Bhd, operator terminal yang diswastakan.

The Port Klang Authority (PKA) was established in 1963 as a statutory corporation to take over the administration of the port which was then managed by Malayan Railway. In 1983, Tanjung Bruas Port, Malacca was also placed under the regulatory oversight of PKA.

Since the privatisation of the port's two terminals, PKA's core functions comprise regulatory oversight of the privatised facilities and services, port planning and development, acting as the free zone authority, asset management and trade facilitation.

PKA led the way in introducing innovations in the development of port facilities, including Malaysia's first inland port (Ipoh Cargo Terminal), the first distripark (Port Klang Distripark) and the country's first integrated commercial and industrial free zone (Port Klang Free Zone). PKA also spearheaded many port-related regulatory reforms in its role as trade facilitator, including the setting up of a One-Stop Centre, securing free commercial zone status for the entire port, provision of bunkering and other port ancillary services and the development of the Port Klang Community System and Vessel Traffic Management System.

PKA has a subsidiary, Port Klang Free Zone Sdn Bhd and two associate companies, Ipoh Cargo Terminal and Segamat Inland Port Sdn Bhd. It is landlord and regulator to Northport (Malaysia) Berhad and Westports Malaysia Sdn Bhd, operators of the privatised terminals.

FUNGSI / CORE FUNCTIONS

PENGURUSAN ASET
ASSET MANAGEMENT



PERANCANGAN DAN PEMBANGUNAN PELABUHAN
PORT PLANNING AND DEVELOPMENT



PEMUDAH CARA PERDAGANGAN
TRADE FACILITATION



PIHAK BERKUASA ZON BEBAS
FREE ZONE AUTHORITY



KAWAL SELIA PERKHIDMATAN DAN KEMUDAHAN YANG DISWASTAKAN
REGULATORY OVERSIGHT OF
PRIVATISED FACILITIES AND SERVICES

STRUKTUR ORGANISASI / ORGANISATION STRUCTURE



MINISTRY OF TRANSPORT MALAYSIA



SUBSIDIARY



PORT OPERATORS



ASSOCIATE COMPANIES



JEMAAH LEMBAGA BOARD OF DIRECTORS



DATUK CHONG SIN WOON
Pengerusi / *Chairman*



CAPT. K. SUBRAMANIAM
Pengurus Besar
General Manager



DATUK ISHAM BIN ISHAK
Wakil Kementerian
Pengangkutan Malaysia /
*Representative of Ministry of
Transport Malaysia*



DATUK NG CHOK SIN
Ahli Bebas
Independent Member



DR. KANG TONG HUM
Wakil Kementerian Kewangan
Malaysia / *Representative of
Ministry of Finance Malaysia*

Dilantik / *Appointed*
13.08.2021



DATO' LOO KOOI THIAM
Ahli Bebas
Independent Member



**DATUK HAJI MOHD ROSLEE
BIN ABD. HAMID**
Ahli Bebas
Independent Member



**MURUGAVELU
A/L SUBRAMANIAM**
Ahli Bebas
Independent Member



**MOHAMAD SHAKIRIEN
BIN DATO' ABD RAZAK**
Ahli Bebas
Independent Member

Tiada dalam gambar /
Not in picture

ROSANIZI BINTI AHMAD
Wakil Kementerian Kewangan
Malaysia / *Representative of
Ministry of Finance*
Meletak Jawatan / *Resigned*

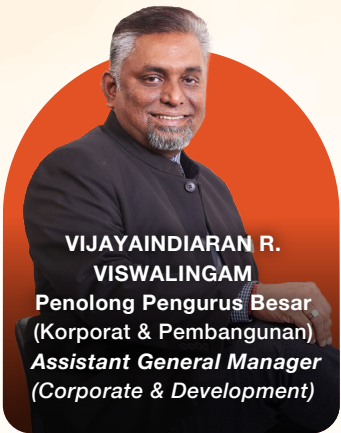
1.06.2021

Statistik Kehadiran Mesyuarat Jemaah Lembaga LPK bagi Tahun 2021
PKA Board Meeting Attendance Statistics for the Year 2021

No.	Tarikh / Date	% Kehadiran / Attendance
1.	25 Januari 2021	100%
2.	25 Februari 2021	100%
3.	26 Mac 2021	80%
4.	23 April 2021	100%
5.	25 Mei 2021	100%
6.	29 Jun 2021	100%
7.	30 Ogos 2021	90%
8.	6 Oktober 2021	100%
9.	25 November 2021	100%
10.	23 Disember 2021	90%

PENGURUSAN KANAN

SENIOR MANAGEMENT





CAPT. AZMI BIN MAARIS
Pengurus (Gerakan Marin)
Manager (Marine Operations)



KUMARESEN SILVARAJOO
Pengurus (Pusat Sehenti)
Manager (One Stop Centre)



MUHAMAD BIN BHAUDDIN
Pengurus (Bomba)
Manager (Fire Services)



**MOHD. SHAH NAS BIN
MOHD. FAWZI**
Pengurus
(Penswastaan & Pelaburan)
*Manager
(Privatisation & Investment)*



NUBHAN BIN BASARUDIN
Pengurus
(Dagangan Berbahaya)
*Manager
(Dangerous Goods)*



**SUPT. ABDUL HALID
BIN LUDIN**
Pengurus (Keselamatan)
Manager (Security Services)

Dilantik / Appointed
01.07.2021



**NOOR AKMAL BIN
KAMARUDIN**
Pengurus (Auditan)
Manager (Internal Audit)



**WAN SITI FATIMAH
BINTI WAN AHMAD**
Pengurus (Khidmat
Pengurusan & Perolehan)
*Manager (Management
Services & Procurement)*



MOHD AZMI BIN EMBONG
(Memangku) Pengurus
(Teknologi Maklumat)
*(Acting) Manager
(Information Technology)*



KOH CHIAN CHEAT
(Memangku) Pengurus
(Komunikasi Korporat)
*(Acting) Manager
(Corporate Communications)*

TIADA DALAM GAMBAR / NOT IN PICTURE

NORAIDAH BINTI MOHD. SAID
Pengurus (Teknologi Maklumat)
Manager (Information Technology)

Bersara wajib pada / Retired
29.01.2021

MOHD BAKRI BIN ABDULLAH
Pengurus (Khidmat Pengurusan &
Perolehan) / *Manager (Management
Service & Procurement)*

Bersara wajib pada / Retired
02.03.2021

SUPT. LEE WAI LEONG
Pengurus (Keselamatan)
Manager (Security Services)

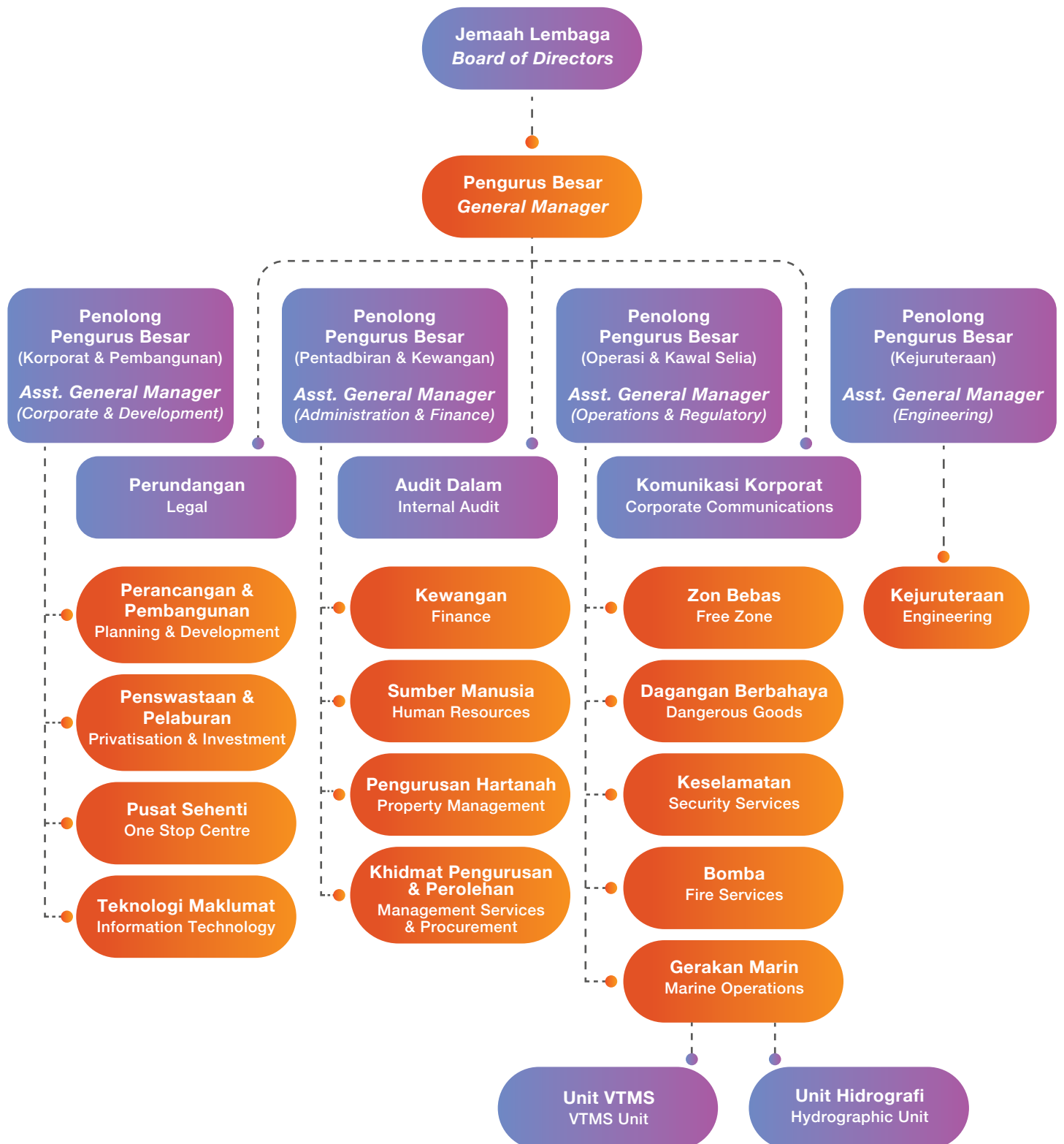
Bertukar jabatan pada
Changed department
12.04.2021

CARTA ORGANISASI

ORGANISATION CHART

Pengurusan Tertinggi LPK bertanggungjawab menyelia semua bahagian dan jabatan di dalam melaksanakan pelbagai tugas di LPK seperti yang digambarkan di bawah:

The Top Management team oversees all the divisions and departments that are directly responsible for carrying out PKA's various responsibilities, as illustrated below:



JAWATANKUASA AUDIT LEMBAGA PELABUHAN KELANG [JKA LPK] PORT KLANG AUTHORITY AUDIT COMMITTEE

Bagi membantu Jemaah Lembaga dalam mengkaji, menilai dan melaporkan perkara-perkara berkaitan pengauditan, Jawatankuasa Audit Lembaga Pelabuhan Kelang (JKA LPK) telah ditubuhkan sejak Disember 1997 selaras dengan kehendak Surat Pekeliling Am Bil. 3 Tahun 1998 dan bertanggungjawab ke atas rancangan pengauditan, polisi dan prosedur dalaman, keberkesanan sistem kawalan dalaman, dan pematuhan terhadap undang-undang dan peraturan. Jawatankuasa Audit LPK dianggotai oleh tiga (3) orang Ahli Jemaah Lembaga Pelabuhan Kelang, seorang wakil daripada Kementerian Pengangkutan Malaysia, wakil Pengurusan LPK dan Jabatan Audit Dalam LPK sebagai setiausaha / urus setia.

To assist the Board in reviewing, evaluating and reporting on auditing matters, the Audit Committee of the Port Klang Authority (JKA LPK) has been established since December 1997 in accordance with the requirements of the General Circular Letter No. 3 Of 1998 and responsible for auditing plans, internal policies and procedures, the effectiveness of internal control system, and compliance with rules and regulations. The PKA Audit Committee comprises of three (3) Board Members from the Authority, a representative from the Ministry of Transport Malaysia and the Management with the Internal Audit Department of the PKA as the secretary / secretariat.

SENARAI KEAHLIAN JAWATANKUASA / COMMITTEE MEMBERSHIP LIST

... PENERUSI / CHAIRMAN

DATUK NG CHOK SIN

Ahli Jemaah Lembaga LPK
Board of Director, PKA

Dilantik / Appointed
11.11.2020

... WAKIL KEMENTERIAN PENGANGKUTAN MALAYSIA / REPRESENTATIVE OF MINISTRY OF TRANSPORT MALAYSIA

SUHAIMI BIN ALI

SETIAUSAHA BAHAGIAN PENTADBIRAN DAN KEWANGAN
UNDER SECRETARY ADMINISTRATION AND FINANCE DIVISION

Dilantik / Appointed
02.08.2016

... AHLI / MEMBER

MURUGAVELU A/L SUBRAMANIAM

Ahli Jemaah Lembaga LPK
Board of Director, PKA

Dilantik / Appointed
11.11.2020

... WAKIL PENGURUSAN LPK / PKA MANAGEMENT REPRESENTATIVE

Pengurus Besar, LPK/Wakil
General Manager, PKA/Representative

... SETIAUSAHA / SECRETARY

Pengurus (Auditan), LPK
Manager (Internal Audit), PKA

MOHAMAD SHAKIRIEN BIN DATO' ABD RAZAK

Ahli Jemaah Lembaga LPK
Board of Director, PKA

Dilantik / Appointed
11.11.2020

... URUSETIA / SECRETARIAT

Jabatan Audit Dalam, LPK
Internal Audit Department, PKA



JAWATANKUASA PERUNDING PELABUHAN

PORT CONSULTATIVE COMMITTEE

Jawatankuasa Perunding Pelabuhan (PCC) dilantik oleh YB. Menteri Pengangkutan Malaysia beserta wakil-wakil Agensi Kerajaan dan industri logistik. Pihak Lembaga akan berunding dengan Jawatankuasa Perunding Pelabuhan mengenai isu-isu pelabuhan khususnya berkaitan perubahan ke atas caj-caj yang ditetapkan oleh Lembaga, sebarang perkembangan atau pembangunan pelabuhan dan lain-lain perkara yang boleh menjejaskan industri logistik.

Mesyuarat Jawatankuasa Perunding Pelabuhan (PCC) Pelabuhan Klang Tahun 2021 telah diadakan pada 23 Disember 2021 dan telah dihadiri oleh wakil-wakil daripada kementerian, Jabatan, Agensi dan Persatuan berkaitan yang dilantik oleh YB Menteri Pengangkutan.

Antara perkara-perkara yang dibincangkan dalam mesyuarat PCC tersebut adalah berkaitan:

- Status dan kemajuan projek pembinaan infrastruktur di Pelabuhan Klang (termasuk projek dalam perancangan);
- Status dan kemajuan penyelenggaraan infrastruktur di Pelabuhan Klang;
- Status prestasi, pembangunan dan pencapaian Pelabuhan Klang (termasuk LPK, Northport, Westports dan PKFZ) bagi tahun 2021;
- Unjuran pengendalian bagi tahun 2022; dan
- Perancangan pembangunan dan perbelanjaan modal (CAPEX) bagi tahun 2022 dan 2023



The Port Consultative Committee (PCC) is appointed by the Minister of Transport Malaysia with representatives from the government and the logistics industry. The Authority may consult the Port Consultative Committee on any matters concerning the port, particularly in matters involving substantial changes in the charges prescribed by the Authority, any major expansion or development of the port and other matters that may affect the logistics industry.

The Port Consultative Committee (PCC), which held its meeting on 23 December 2021 was attended by representatives from relevant ministries, departments, agencies and associations appointed by the Minister of Transport.

Among the matters discussed at the PCC meeting were:

- Status and progress of infrastructure projects in Port Klang (including projects being planned);
- Status and progress of infrastructure maintenance in Port Klang;
- Status of performance, development and achievements in Port Klang (including PKA, Northport, Westports and PKFZ) in 2021;
- Throughput forecast for 2022; and
- Development plan and capital expenditure for 2022 and 2023.



Berikut adalah Ahli-Ahli Jawatankuasa Perunding Pelabuhan Klang Sesi 2021/2022:
The following are the PCC members for 2021-2022:

- 1 Ketua Setiausaha, Kementerian Pengangkutan Malaysia atau wakilnya
Secretary General, Ministry of Transport / Representative
- 2 Ketua Setiausaha, Kementerian Perdagangan Antarabangsa dan Industri atau wakilnya;
Secretary General, Ministry of International Trade & Industry / Representative
- 3 Pengarah, Jabatan Kastam DiRaja Malaysia, Selangor atau wakilnya;
Director, Royal Malaysian Customs Department Selangor / Representative
- 4 Pengarah, Jabatan Kerja Raya Negeri Selangor atau wakilnya;
Director, Public Works Department Selangor / Representative
- 5 Yang DiPertua, Majlis Perbandaran Klang atau wakilnya;
Klang Municipal Council President / Representative
- 6 Pengarah, Jabatan Perkhidmatan Kuarantin dan Pemeriksaan Malaysia Negeri Selangor atau wakilnya;
Director, Malaysia Quarantine and Inspection Services (MAQIS) Selangor State / Representative
- 7 Pengarah, Unit Perancang Ekonomi Negeri (UPEN) Selangor atau wakilnya;
Director, Selangor State Economic Planning Unit (UPEN) / Representative
- 8 Ketua Pegawai Eksekutif, Northport (Malaysia) Bhd atau wakilnya;
CEO, Northport (Malaysia) Bhd / Representative
- 9 Ketua Pegawai Eksekutif, Westports Malaysia Sdn. Bhd. atau wakilnya;
CEO, Westports Malaysia Sdn. Bhd.
- 10 Ketua Pegawai Eksekutif, Port Klang Free Zone Sdn. Bhd. atau wakilnya;
CEO, Port Klang Free Zone Sdn. Bhd.
- 11 Presiden, Keretapi Tanah Melayu Bhd atau wakilnya;
President, Keretapi Tanah Melayu Bhd / Representative
- 12 Presiden, Persatuan Perkapalan Malaysia atau wakilnya;
President, Shipping Association of Malaysia (SAM) / Representative
- 13 Pengerusi, Persatuan Pemilik Kapal Malaysia atau wakilnya;
Chairman, Malaysian Shipowners' Association (MASA) / Representative
- 14 Presiden, Persatuan Perkapalan Wilayah Tengah atau wakilnya;
President, Central Region Shipping Association (CRSA) / Representative
- 15 Presiden, Persatuan Ejen – Ejen Penghantaran & Logistik Selangor atau wakilnya;
President, Selangor Freight Forwarders & Logistics Association (SFFLA) / Representative
- 16 Presiden, Persatuan Perkhidmatan Penghantaran Malaysia atau wakilnya;
President, Malaysia Association of Freight Forwarders (MAFFA) / Representative
- 17 Presiden, Persatuan Haulier Malaysia atau wakilnya;
President, Association of Malaysian Hauliers (AMH) / Representative
- 18 Presiden, Persekutuan Pekilang – kilang Malaysia atau wakilnya;
President, Federation of Malaysian Manufacturers (FMM) / Representative
- 19 Pengerusi, Majlis Pengguna-Pengguna Kapal Kebangsaan Malaysia atau wakil;
Chairman, Malaysian National Shippers' Council (MNSC) / Representative
- 20 Presiden, Dewan Perniagaan dan Industri Antarabangsa Malaysia atau wakilnya;
President, Malaysian International Chamber of Commerce & Industry (MICCI) / Representative
- 21 Presiden, Gabungan Dewan Perniagaan dan Perindustrian Cina Malaysia atau wakilnya;
President, The Associated Chinese Chambers of Commerce and Industry of Malaysia (ACCCIM) / Representative
- 22 Presiden, Persatuan Pengusaha Kecil dan Sederhana Malaysia atau wakilnya.
President, SME Association of Malaysia / Representative

TADBIR URUS KORPORAT

CORPORATE GOVERNANCE

Dalam menjalankan tadbir urus yang baik, Jemaah Lembaga amat menekankan dan memastikan bahawa pentadbiran dan hal-hal berkaitan Lembaga adalah berlandaskan kepada doktrin serta prinsip-prinsip tadbir urus korporat yang baik seperti integriti, ketelusan, akauntabiliti serta tatalaku dan etika yang bertanggungjawab, selaras dengan arahan pekeliling yang dikeluarkan oleh Jabatan Perkhidmatan Awam dan Perbendaharaan Malaysia.

The Board of Directors of the Port Klang Authority (PKA) is committed to ensuring that administrative and other matters involving PKA are performed in accordance with the doctrines and principles of best corporate practices such as integrity, transparency, accountability as well as responsible conduct and ethics, in line with Public Service Department and Treasury Circulars.

KOMPOSISI JEMAAH LEMBAGA / COMPOSITION OF THE BOARD OF DIRECTORS

Lembaga Pelabuhan Kelang (LPK) merupakan sebuah Badan Berkanun Persekutuan (di bawah Kementerian Pengangkutan Malaysia) yang ditubuhkan di bawah Port Authorities Act 1963. Lembaga Pelabuhan Kelang ditadbir oleh Jemaah Lembaga yang terdiri daripada seorang Pengerusi, yang dilantik oleh Yang di-Pertuan Agong, Pengurus Besar dan sembilan (9) orang ahli-ahli Jemaah Lembaga yang terdiri daripada wakil-wakil Kementerian, dan ahli-ahli bebas, yang dilantik oleh YB. Menteri Pengangkutan berdasarkan Seksyen 2(4) *Port Authorities Act 1963*

The PKA was established as a statutory corporation under the Port Authorities Act 1963 and placed under the jurisdiction of the Ministry of Transport. It is administered by a Board of Directors comprising the chairman appointed by the Yang di-Pertuan Agong, the General Manager and nine members who are representatives from various Ministries and independent directors appointed by the Minister of Transport pursuant to Section 2(4) of the Port Authorities Act 1963.

RANGKA KERJA PEMATUHAN / COMPLIANCE FRAMEWORK

... Kod Tatalaku dan Etika Perniagaan / Code of Conduct and Business Ethics

LPK telah menggunakan Kod Tatalaku dan Etika yang memberi arahan yang jelas tentang cara berniaga, berinteraksi dengan masyarakat, kerajaan dan pihak berkepentingan dan tingkah laku umum di tempat kerja. Ia turut termasuk panduan pendedahan konflik kepentingan, mengekalkan kerahsiaan dan pendedahan maklumat, amalan yang baik, kawalan dalaman dan tanggungjawab untuk melapor jika berlaku sebarang pelanggaran Kod Tatalaku dan Etika.

Kod Tatalaku dan Etika telah disebar kepada semua warga kerja menerusi pelbagai kaedah dan memastikan Kod Tatalaku dan Etika difahami sepenuhnya oleh semua warga kerja.

PKA's Code of Conduct and Ethics provides clear instructions on conducting business, interactions with society, government and stakeholders as well as general conduct at the workplace. Guidelines are also provided on disclosure of interests, maintaining confidentiality and disclosure of information, best practices, internal controls and responsibility to report any violation of the Code.

The Code of Conduct and Ethics has been disseminated to all employees through various channels and is fully understood by all employees.

... POLISI DAN PROSEDUR PEMBERI MAKLUMAT (WHISTLEBLOWER) / WHISTLEBLOWER POLICIES AND PROCEDURES

Polisi & Prosedur Pemberi Maklumat telah diwujudkan oleh Jemaah Lembaga pada 16 Disember 2009 bagi membolehkan kakitangan, pembekal, rakan kongsi perniagaan dan pelanggan menyuarakan rungutan dan kebimbangan mereka tentang sebarang salah laku yang melibatkan LPK tanpa perlu bimbang akan akibat daripada tindakan mereka.

The policies and procedures with regard to whistleblowers were drawn up by the Board on 16 December 2009 to enable staff, suppliers, business partners and customers to voice out their grievances and concerns about PKA without fear of repercussions.

PENGURUSAN JEMAAH LEMBAGA / BOARD MANAGEMENT

Jemaah Lembaga akan bermesyuarat sekurang-kurangnya 4 kali setahun di mana notis mesyuarat diedar kepada ahli Jemaah Lembaga 7 hari sebelum tarikh mesyuarat dan kertas mesyuarat akan diedarkan 3 hari bekerja sebelum mesyuarat. Ini bagi membolehkan Jemaah Lembaga mempunyai masa yang mencukupi untuk membuat semakan dan jika perlu, mencari nasihat profesional.

Sesiapa di kalangan ahli Jemaah Lembaga yang mempunyai kepentingan secara langsung atau dijangka mempunyai kepentingan dalam bahan transaksi atau bahan perkiraan perlu membuat pengisytiharan dan tidak boleh terlibat di dalam perbincangan dan keputusan.

Keputusan mesyuarat Jemaah Lembaga boleh dibuat secara sebulat suara atau mengikut konsensus di mana pandangan yang disuarakan oleh mana-mana Jemaah Lembaga akan direkod.

Komitmen Ahli untuk menjalankan tugas dan tanggungjawab mereka akan disahkan melalui kedatangan mereka di dalam mesyuarat Jemaah Lembaga yang diadakan. Ketidakhadiran Ahli atau kegagalan mengambil bahagian dalam perbincangan mesyuarat tidak melepaskan Ahli itu dari bertanggungjawab ke atas semua keputusan yang dibuat oleh mesyuarat berkenaan.

Ahli Jemaah Lembaga LPK sentiasa menyedari bahawa mereka mewakili Kerajaan dalam Jemaah Lembaga dan mempunyai hubungan fidusiari dengan LPK dan sentiasa bersikap jujur apabila membuat keputusan, menyokong atau menentang sesuatu perakuan.

Ini termasuklah :

- Tidak menggunakan kedudukannya bagi mendapatkan keuntungan bagi dirinya khususnya menyalahgunakan sebarang wang harta atau maklumat LPK;
- Tidak melakukan sesuatu yang bercanggah dengan kepentingan LPK;
- Tidak menyerahkan tugas fidusiari kepada pihak ketiga ;
- Menjalankan tugasnya dengan bersungguh serta dengan kemahiran dan ketekunan sewajarnya dan jika perlu mendapatkan nasihat ikhtisas mengenai perkara tertentu;
- Menghormati kepercayaan dan keyakinan yang telah diamanahkan kepadanya.

Jemaah Lembaga akan memastikan LPK berjalan berasaskan akta tubuhnya, dasar dan arahan Kerajaan dan juga memastikan Pengurusan tidak menjalankan kegiatan bertentangan dengan keputusan Jemaah Lembaga, dasar serta arahan Kerajaan.

Jemaah Lembaga juga bertanggungjawab menentukan bahawa LPK mempunyai sistem dan peraturan yang jelas dan berterusan mengenai pengurusan LPK. Selain itu, Jemaah Lembaga bertanggungjawab memastikan LPK mempunyai sistem perancangan yang baik bagi melaksanakan program dan projek.

The Board meets at least four times a year. Notices of meeting are distributed to the members seven days before the date of a meeting while memoranda for the meetings are distributed three working days in advance to allow sufficient time for the members to make revisions, if necessary, or to seek professional advice.

Any Board member who has a direct interest or arrangement is required to make a declaration to this effect and is not allowed to be involved in any related deliberations or decision.

The decision of the Board can be made unanimously or by consensus and the views expressed by any member of the Board are recorded.

The commitment of the members towards performing their duties and responsibilities is reflected in their attendance at Board meetings. Absence from meetings or failure to participate in discussions at meetings does not exempt a member from being held accountable for the decisions made by the Board.

The Board members are cognisant of the fact that they represent the government and have a fiduciary relationship with PKA and are sincere in making decisions, whether in support of or in opposition to a recommendation, including:

- *In not using their positions to profit themselves, especially in abuse of PKA financial assets or information;*
- *In not acting in any manner that is prejudicial to the interests of PKA;*
- *In not assigning fiduciary duties to third parties;*
- *In performing duties diligently and skillfully and in seeking professional advice on certain matters; and*
- *In respecting the trust and confidence placed on them.*

The Board ensures that PKA is administered in compliance with the act by which it was established and in accordance with government policies and directions and that the management does not engage in any activities that would be in conflict with the decisions of the Board nor with the policies and directions of the government.

The Board also ensures that there is a clear and continuous system and rules for the management of PKA as well as a good planning system to implement programmes and projects.

JAWATANKUASA-JAWATANKUASA DI BAWAH JEMAAH LEMBAGA / COMMITTEES UNDER THE BOARD OF DIRECTORS

Berdasarkan Second Schedule, *Port Authorities Act*, 1963 memperuntukkan seperti berikut:

3. (1) *The authority may appoint such committees of its members, with or without other persons, as they may determine.*
- (2) *Subject to any directions of the authority, the quorum and procedure of a committee shall be determined by the committee.*

Selaras dengan maksud di atas, Jawatankuasa-Jawatankuasa berikut telah ditubuhkan dimana keahlian Jawatankuasa merangkumi wakil Jemaah Lembaga, wakil Kementerian Pengwas (Kementerian Pengangkutan) dan ahli bebas seperti berikut:

*** JAWATANKUASA AUDIT

Jawatankuasa Audit pula ditubuhkan berdasarkan Surat Pekeliling Am Bilangan 3 Tahun 1998. Jawatankuasa ini berfungsi antaranya: Mengkaji keperluan Unit Audit Dalam termasuk piagamnya; Mengkaji keberkesanan dan kemampuan system pengawalan dalaman dari dalam; Mengkaji laporan daripada Juruaudit Dalam dan Luar dan memperakukan tindakan – tindakan susulan yang perlu kepada Lembaga Pengarah; dan Melaporkan kepada pihak pengurusan mengenai kakitangan yang didapati telah melakukan sebarang penyelewengan, untuk tindakan yang sesuai.

*** JAWATANKUASA PELABURAN

Jawatankuasa ini bertanggungjawab untuk membincang dan memastikan isu-isu berkaitan pelaburan tunai yang dilakukan oleh LPK adalah sah dan mematuhi garis panduan yang ditetapkan oleh Kementerian Kewangan Malaysia serta memaksimumkan penjana pendapatan LPK.

*** JAWATANKUASA PERKHIDMATAN

Ia bertanggungjawab dan mengendalikan perkara-perkara yang berhubung dengan pelantikan, pengesahan jawatan, peletakan ke dalam perkhidmatan tetap dan berpencon, kenaikan pangkat, gaji, elaun-elaun, syarat-syarat perkhidmatan dan penamatan perkhidmatan dan turun pangkat pegawai-pegawai Kumpulan Pengurusan & Profesional dan Kumpulan Sokongan termasuk menerimapakai pekeliing-pekeliing yang berkaitan dengan perkhidmatan.

*** JAWATANKUASA KENAIKAN PANGKAT KUMPULAN PENGURUSAN TERTINGGI

Di mana ia akan mengendalikan perkara-perkara yang berhubung dengan pengurusan kenaikan pangkat pegawai-pegawai dalam Kumpulan Pengurusan Tertinggi LPK meliputi: Melaksanakan urusan kenaikan pangkat dan pemangkuan pegawai mengikut peraturan sedia ada.

*** JAWATANKUASA KENAIKAN PANGKAT KUMPULAN PENGURUSAN & PROFESIONAL

Ia bertanggungjawab untuk mengendalikan perkara-perkara yang berhubung dengan pengurusan kenaikan pangkat pegawai-pegawai dalam Kumpulan Pengurusan Tertinggi LPK meliputi, Melaksanakan urusan kenaikan pangkat dan pemangkuan pegawai mengikut peraturan sedia ada, meneliti, menimbang dan membuat perakuan pegawai yang layak dinaikkan pangkat atau memangku selaras dengan peraturan-peraturan kenaikan pangkat dan skim perkhidmatan;

*** JAWATANKUASA JAWATANKUASA TATATERTIB DAN JAWATANKUASA RAYUAN TATATERTIB

Ia ditubuhkan adalah mengikut seksyen 6 dan 7, Akta Badan-Badan Berkanun (Tatatertib Dan Surcaj) 2000 (Akta 605) untuk menangani perkara-perkara yang berkaitan dengan pengurusan tatatertib di samping menyeragamkan peraturan-peraturan tatatertib bagi semua Badan-Badan Berkanun Persekutuan. Skop dan bidang kuasa Jawatankuasa Tatatertib adalah merangkumi semua perkara yang berhubung dengan kelakuan dan tatatertib setiap kategori/gred pegawai seperti yang dinyatakan di bawah Jadual Ketiga (Seksyen 6 dan 7), Akta Badan-Badan Berkanun (Tatatertib dan Surcaj) 2000 (Akta 605).



Pursuant to the Second Schedule of the Port Authorities Act, 1963, which states:

3. (1) The authority may appoint such committees of its members, with or without other persons, as they may determine.

(2) Subject to any directions of the authority, the quorum and procedure of a committee shall be determined by the committee.

In accordance with the above, the following committees were established with membership comprising representatives from the Board and the Ministry of Transport and independent members:

*** **AUDIT COMMITTEE**

The Audit Committee was established in accordance with General Circular No. 3, 1998.

The committee is tasked with setting the requirements of the Internal Audit Unit, including its charter, effectiveness and internal controls capability preparing internal and external audit reports for the Board's consideration as well as making recommendations for appropriate actions to be taken against any personnel found to have committed any irregularities.

*** **INVESTMENT COMMITTEE**

The committee is tasked with studying and ensuring that any investments made by PKA are legitimate and in compliance with the guidelines set by the Ministry of Finance and that these investments will generate maximum returns for PKA.

*** **SERVICE COMMITTEE**

The committee is tasked with handling any matters related to the appointment, confirmation, resignation, emplacement in permanent service and pension, promotion, salaries, allowances, terms of service, termination of service and demotion of officers in the management, professional and support group, including the adoption of circulars related to service.

*** **COMMITTEE FOR SENIOR MANAGEMENT GROUP PROMOTIONS**

The committee handles matters related to promotion of officers in the Senior Management Group, including implementing the promotion or appointment in an acting capacity in accordance with existing regulations as well as to examine, consider and recommend officers who are eligible for promotion or to be in an acting capacity in accordance with the rules of promotion and scheme of service.

*** **DISCIPLINARY COMMITTEE AND DISCIPLINARY APPEAL COMMITTEE**

The committee was established in accordance with Section 6 and 7 of the Statutory Bodies (Discipline and Surcharge) Act 2000 (Act 605) to handle matters related to disciplinary management as well as in standardising all disciplinary rules for federal statutory bodies. The committee's scope and field of authority include all matters related to conduct and discipline for each category and grade of officers as stated under the Third Schedule (Section 6 and 7) of the Statutory Bodies Act (Discipline and Surcharge) 2000 Act (Act 605).

PELAN ANTI RASUAH (OACP) LPK (2019 – 2023) / ORGANISATIONAL ANTI-CORRUPTION PLAN

Pelan Antirasuah Organisasi / Organisational Anti-Corruption Plan (OACP) LPK 2019-2023 adalah komitmen dan matlamat LPK di dalam memerangi sebarang bentuk pelakuan jenayah rasuah dan salah laku di dalam tadbir urus organisasi.

OACP LPK dibangunkan selaras dengan kehendak kerajaan yang telah dinyatakan dalam Pelan Antirasuah Nasional (NACP), inisiatif mandatori di bawah Strategi 2: Memperkukuhkan Kecekapan Penyampaian Perkhidmatan dalam sektor awam. Melalui pengwujudan 4 Strategi, 9 Objektif Strategi dan 127 inisiatif, pelan yang telah dibangunkan ini merupakan satu pelan yang komprehensif yang mengambil kira risiko, kelemahan dan ketirisan yang dikenalpasti dalam aspek pentadbiran dan tadbir urus di LPK.

Berdasarkan arahan Kerajaan melalui Pelan Antirasuah Nasional 2019-2023 dalam OBJEKTIF STRATEGIK 2.1: Merekayasa Perkhidmatan Awam ke Arah Tadbir Urus Baik dimana setiap agensi perlu melaksanakan Pensijilan Anti-Bribery Management System (ABMS). LPK kini di dalam proses bagi mendapatkan pensijilan ABMS.

The PKA Organisational Anti-Corruption Plan, 2019 -2023 (PKAOACP) is a commitment and objective of PKA in dealing with any act of corruption and misconduct in the organisation's corporate governance.

PKAOACP is designed to meet government requirements as stated in the National Anti-Corruption Plan and mandatory initiatives under Strategy 2 are aimed to enhance efficiency in service delivery in the public sector. PKAOACP, which has four strategies, nine strategic objectives and 127 initiatives, is a comprehensive plan to address risks, weaknesses and leakages as potentially occurring in the administration and governance of PKA.

In accordance with Strategic Objective 2.1: Engineering the Public Service Towards Good Governance in the National Anti-Corruption Plan, each government agency is required to obtain the Anti-Bribery Management System (ABMS) certification. PKA is now in the process of obtaining the ABMS certification.



ULASAN PENGGERUSI CHAIRMAN'S REVIEW

Kesan pandemik COVID-19 terus menjejaskan aktiviti ekonomi dan pekerjaan serta kehidupan sosial. Gangguan dalam rantai bekalan global berlaku dan menimbulkan cabaran besar yang belum pernah berlaku sebelum ini kepada industri pengangkutan maritim.

Walaupun impak wabak Covid-19 ke atas jumlah dagangan maritim adalah lebih rendah daripada yang dijangkakan, namun ia tetap memberi kesan yang berpanjangan serta menghalang proses pemulihan. Kebangkitan semula dalam pasaran perdagangan maritim adalah tidak sekata dan dihalang oleh gangguan dan ketidakpastian dalam rantai bekalan maritim, seperti kapasiti perkapalan yang terhad, jadual kapal yang berubah disebabkan sekatan pergerakan yang dikenakan, kadar tambang yang melambung tinggi, peningkatan bayaran dan surcaj, kekurangan kontena perkapalan global, kesesakan di pelabuhan serta gangguan dan kelewatan sepanjang rantaian logistik.

Di samping itu, Pelabuhan Klang telah mencapai prestasi yang membanggakan di dalam pelbagai aspek melalui penglibatan aktif bersama pemegang taruh bagi menyelesaikan beberapa cabaran termasuk isu-isu yang mengganggu keberkesanan dan persaingan pelabuhan.

Pada tahun 2020, ketika wabak Covid-19 melanda ekonomi global, jangkaan awal mendapati akan berlakunya pengurangan sebanyak 16% dari segi jumlah pengendalian kontena dalam tahun 2020. Namun begitu, setelah ekonomi domestik dibuka semula pada pertengahan tahun tersebut, pelabuhan hanya mencatatkan penurunan sebanyak 2.5%. Dalam tahun 2021, di samping kesesakan dan beberapa isu operasi yang berlaku, Pelabuhan Klang bangkit dan mencapai rekod pengendalian baharu iaitu 13.72 juta TEU. Ini merupakan pencapaian terbaik sejak operasi kontena dimulakan di Pelabuhan Klang pada tahun 1973.

Semasa isu kesesakan di pelabuhan berlaku pada tahun 2020 dan 2021, Lembaga Pelabuhan Kelang (LPK) telah dilantik bagi mengetuai pasukan petugas yang terdiri daripada pelbagai pihak berkepentingan di kalangan komuniti pelabuhan untuk menyelesaikan isu tersebut. Pelan tindakan yang dirangka oleh pasukan petugas membantu menyelesaikan kesesakan di tepi dermaga dan kawasan yad dengan cepat. Keutamaan berubah diberikan kepada kapal yang mempunyai lebih banyak aktiviti punggah masuk daripada punggah keluar manakala kapal feeder yang mengambil kontena transshipment juga diberi keutamaan. Syarikat perkapalan turut menyediakan kapal tambahan bagi mengosongkan kontena eksport dan pindah kapal dari pelabuhan. Jabatan Kastam Diraja dan Jabatan Perkhidmatan Kuarantin dan Pemeriksaan Malaysia (MAQIS) menambah tenaga kerja di terminal untuk mempercepatkan pelepasan kontena dari kawasan pelabuhan. Ejen penghantar dan syarikat pengangkut juga bersama-sama dengan penerima (consignees) turut memainkan peranan memastikan kontena import diambil dalam tempoh 24 jam selepas 'gate pass' dikeluarkan.

Kerjasama semua pihak berkepentingan – LPK, Northport, Westports, syarikat perkapalan, Jabatan Kastam Diraja, MAQIS, penyedia perkhidmatan logistik, syarikat pengendali pengangkutan dan penghantar – menyumbang ke arah menyelesaikan isu keadaan kesesakan, memberi gambaran sebuah kerjasama dan semangat berpasukan yang sangat baik.

Mengambil kira aspek kepentingan kesihatan awam, LPK juga telah menerajui inisiatif Program Vaksinasi Sektor Pengangkutan (Maritim) di kerjasama dengan Jabatan Laut, Northport, Westports dan Port Klang Free Zone.

Demi memelihara alam sekitar, usaha bersepadu Pelabuhan Klang bagi memastikan amalan kelestarian alam sekitar sekali lagi mendapat pengiktirafan antarabangsa dengan penganugerahan pensijilan APEC Port Services Network (APSN) Green Port 2020 untuk kali kedua sejak 2017.

LPK bersama Northport dan Westports telah terlibat dalam program penghijauan pelabuhan yang menggalakkan penggunaan tenaga alternatif, pemuliharaan, penggunaan jentera pengendalian kargo yang cekap tenaga dan mesra alam, pemantauan pelepasan karbon daripada jentera dan kenderaan pelabuhan, pemantauan kualiti air marin, transaksi tanpa kertas dan penubuhan prosedur operasi standard pengurusan sisa.



LPK dengan pihak berkepentingan bersama-sama terlibat untuk menyelesaikan isu yang menjejaskan kecekapan dan daya saing, termasuk isu penahanan, pemeriksaan dan pelepasan kontena serta bayaran caj deposit ke atas kontena oleh syarikat perkapalan. Cadangan untuk menyelesaikan isu ini telah dikemukakan kepada Kementerian Pengangkutan.

Pandemik telah mengakibatkan seluruh ekonomi global termasuk industri pengangkutan maritim untuk melihat dengan lebih dekat aspek ketahanan dan kelestarian yang tidak pernah berlaku sebelum ini. Semasa di kemuncak pandemik, penggunaan teknologi yang mengurangi risiko seperti aplikasi berasaskan web dan telefon mudah alih, kerja dari jarak jauh, operasi secara automatik dan transaksi tanpa kertas untuk berhubung dengan komuniti pelabuhan semuanya membantu dalam memastikan kesinambungan dalam operasi pelabuhan.

Penggunaan platform pertukaran elektronik seperti sistem komuniti pelabuhan dan pelaksanaan *Single Window* adalah penting untuk memudahkan aliran perdagangan antara sempadan.

Pelabuhan Klang perlu seiring dengan trend masa kini. Salah satu projek digitalisasi yang dilaksanakan oleh LPK ialah pembangunan eCommunity System (eCS). eCS ialah platform tunggal yang menyediakan akses segera kepada pelbagai sistem logistik di Pelabuhan Klang, termasuk agensi kerajaan berkaitan pelabuhan. Ia bukan sahaja dapat membantu memastikan kesinambungan operasi semasa situasi krisis seperti wabak tetapi juga akan meningkatkan kecekapan dan daya saing.

Di peringkat antarabangsa, LPK aktif dalam penglibatan di dalam organisasi maritim serantau dan global. LPK berbangga dengan pemilihan Pengurus Besar LPK sebagai Presiden International Association Ports and Harbours (IAPH) pada Mei untuk tempoh dua tahun. IAPH merupakan persatuan global dengan 156 ahli dan 118 organisasi berkaitan pelabuhan di 85 negara.

DATUK CHONG SIN WOON
Pengerusi

PENGHARGAAN

“

Walaupun sepanjang tahun ini penuh dengan kesibukan dan pelbagai cabaran perlu ditempuhi, namun ia juga merupakan tahun yang merakamkan pelbagai kejayaan. Ini semua adalah usaha semua pihak berkepentingan pelabuhan. Kepada anda semua -Northport, Westports, agensi kerajaan yang berkaitan dengan pelabuhan, syarikat dan ejen perkapalan, syarikat pengangkutan, dan pemain logistik serta syarikat penghantaran - saya ucapkan terima kasih dan tahniah atas kerjasama ini yang membolehkan kita semua melihat satu lagi tahun pencapaian bermakna - yang kita capai semasa krisis ekonomi dan kesihatan.

”

CHAIRMAN'S REVIEW

The impact of the COVID-19 pandemic continued to affect economic activities and work and social life. Vulnerabilities in global supply chains were exposed and the maritime transport industry reeled from the unprecedented challenges.

Though the impact of the pandemic on maritime trade volume was less severe than had been anticipated, its knock-on effects were still damaging and extensive and continued to hamper recovery. The rebound in maritime trade was asymmetric and impeded by disruptions and uncertainty in the maritime supply chain, such as limitations in shipping capacity, unreliable liner schedules due to lockdowns, soaring freight rates, increased fees and surcharges, a global shortage of shipping containers, port congestion as well as disruptions and delays all the way down the logistics chain.

On the home front, Port Klang achieved significant performance on various fronts through active engagement with stakeholders in addressing the many challenges, including issues that affect the efficiency and competitiveness of the port.

In 2020, when COVID-19 was wreaking havoc on economies globally, a severe contraction in container traffic had looked inevitable for Port Klang. A 16% contraction in container volume in 2020 was forecasted though, fortunately, with the partial re-opening of economies domestically and globally in the latter half of the year, the port ultimately recorded a decline in container volume of only 2.5%. In 2021, despite the continuing pandemic-induced congestion and other operational challenges, Port Klang rebounded to achieve a new container handling record of 13.72 million TEU. This is the best performance since containerisation commenced in Port Klang in 1973.

When congestion hit the port in 2020 and into 2021, the Port Klang Authority (PKA) was appointed to head a task force comprising various stakeholders of the port community to resolve the issue. The action plans formulated by the task force helped to speedily resolve congestion at wharfside and onshore. Berthing priority was given to ships with more loading than discharging of containers while priority was also given to feeder vessels that picked up transshipment boxes. Shipping lines mobilised additional vessels to clear export and transshipment containers from the port. The Royal Customs Department and Malaysian Quarantine and Inspection Services department (MAQIS) increased manpower at the terminals to speed up clearance of containers from the terminals. Forwarding agents and haulage operators together with consignees did their part by picking up import containers within 24 hours of issuance of the gate pass.

This partnership of stakeholders – PKA, Westports, Northport, shipping lines, Royal Customs Department, MAQIS, logistics services providers, haulage operators and shippers – in contributing towards the speedy easing of the congestion situation, is an excellent illustration of the power of collaboration and teamwork.

On the public health front, PKA took the lead in implementing the Transportation Sector (Maritime) Vaccination Programme in collaboration with the Marine Department, Westports, Northport and Port Klang Free Zone.

On the environment front, Port Klang's concerted efforts to adopt environmentally sustainable practices once again received international recognition with the award of the APEC Port Services Network (APSN) Green Port 2020 certification for the second time since 2017. PKA together with Northport and Westports have been engaged in greening-the-port programmes which encourages the use of alternative energy, conservation, investing in more energy-efficient and environmentally friendly cargo-handling fleets, monitoring of carbon emissions from port equipment and vehicles, monitoring of marine water quality, paperless transactions and establishment of waste management standard operating procedures.

PKA took the lead in engaging with stakeholders to resolve issues that affect efficiency and competitiveness, including the detention, inspection and release of containers as well as the imposition of deposits on containers by shipping lines on shippers. Proposals on resolving these issues have been submitted to the Ministry of Transport.

The pandemic has forced the global economy, including the maritime transport industry, to take a closer look at resilience and sustainability issues as never before. At the height of the pandemic, risk-mitigating technologies such as web- and mobile phone-based applications, remote working, automated operations and paperless transactions for port community interactions all helped in ensuring continuity in port operations. Electronic exchange platforms such as Port Community System and Single Window were crucial in facilitating cross-border trade flows.

Port Klang cannot afford to lag in keeping pace with these trends. One of the projects PKA is implementing in accordance with our digitalisation road is the development of the eCommunity System. The eCS is a single platform that provides immediate access to various logistics systems in Port Klang, including port-related government agencies. This will not only help to ensure continuity of operations during crisis situations like the pandemic but will also boost efficiency and competitiveness.

On the international front, PKA continued to engage with regional and global maritime organisations. PKA is indeed honoured that our General Manager was elected as president of the International Association of Ports and Harbours (IAPH) in May for a two-year term. IAPH is a global alliance with 156 member-ports and 118 port-related organisations in 85 countries.

APPRECIATION

“

It has been a busy and challenging year for Port Klang yet it was also one that saw many accomplishments. This is the outcome of the efforts of all stakeholders of the port. To all of you - Westports, Northport, port-related government agencies, shipping lines and agents, freight forwarders and logistics players and shippers - may I extend my thanks and congratulations for this partnership that enabled us all to see yet another year of achievements, which is particularly significant considering that they were attained amid an economic and health crisis.

”

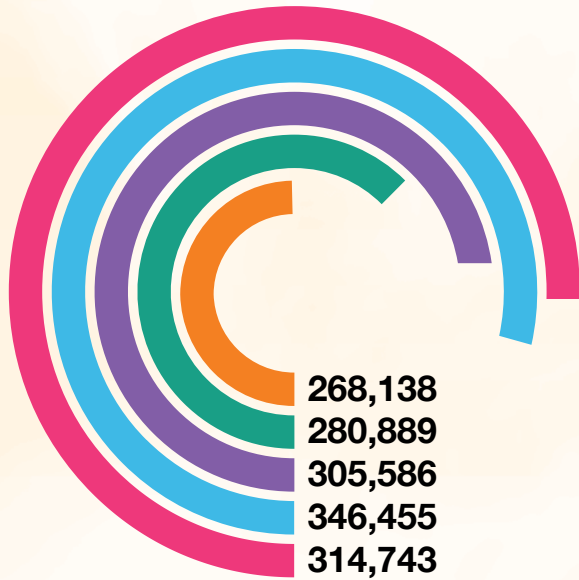
DATUK CHONG SIN WOON
Chairman



PETUNJUK UTAMA KEWANGAN

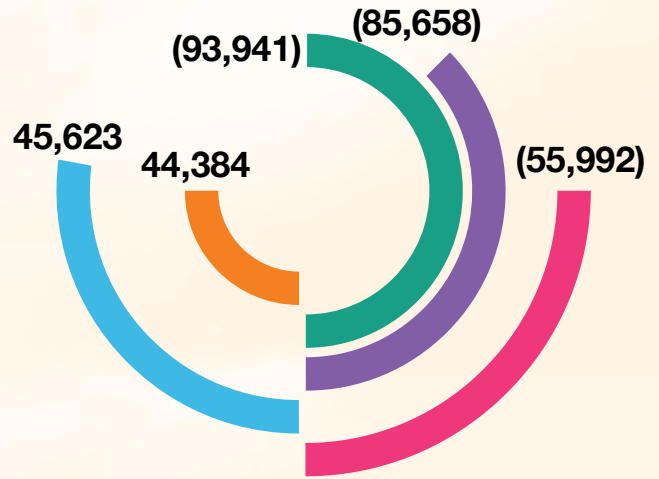
FINANCIAL HIGHLIGHTS

HASIL
REVENUE
RM'000

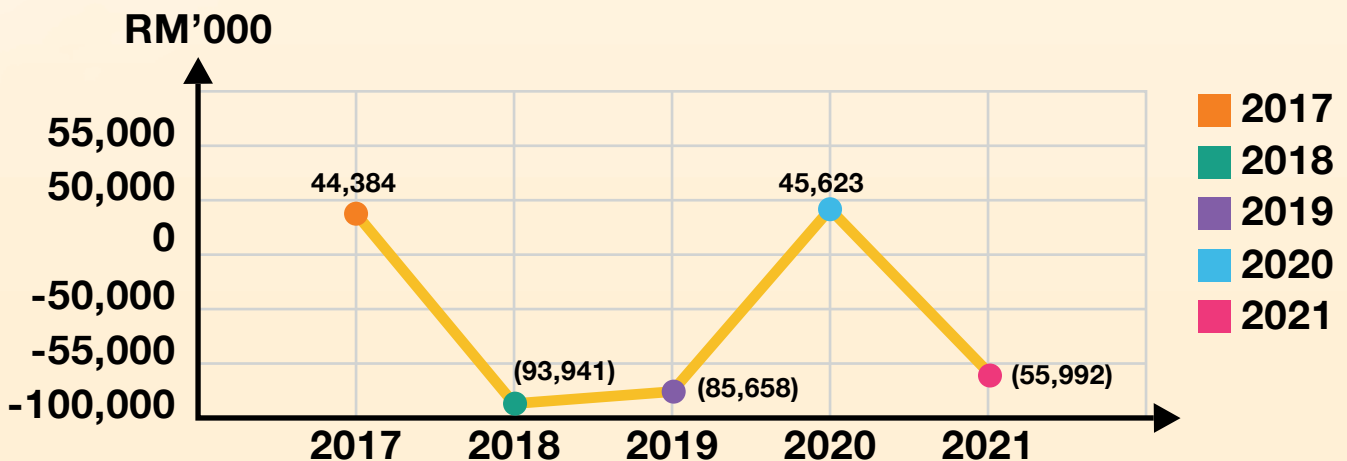
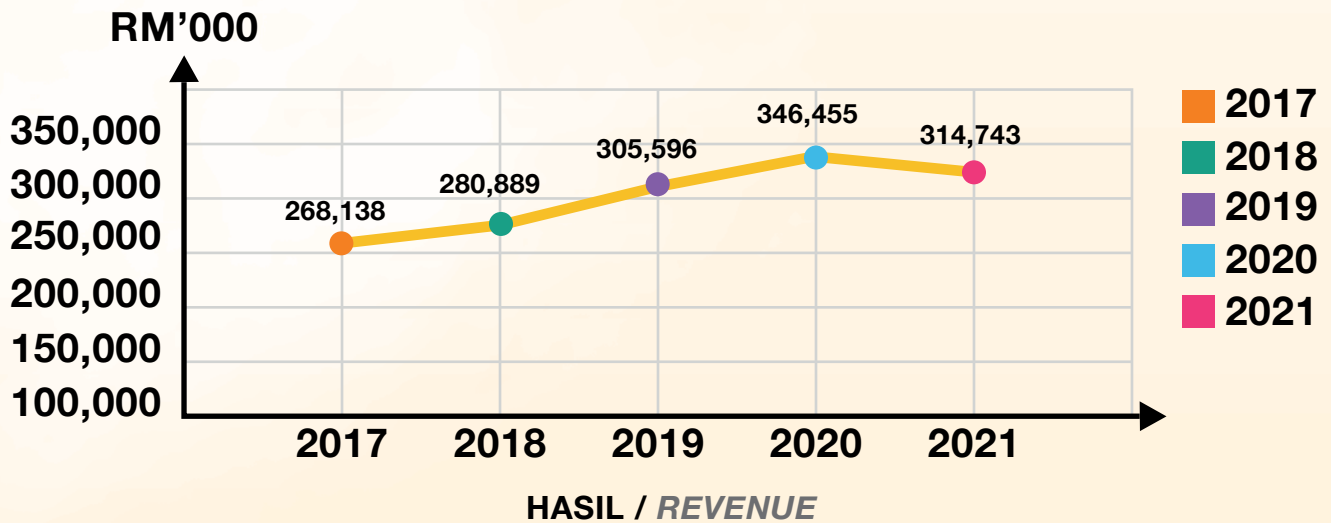


2017 2018 2019 2020 2021

LEBIH/(KURANGAN) SEBELUM CUKAI
PROFIT/(LOSS) BEFORE TAXES
RM'000



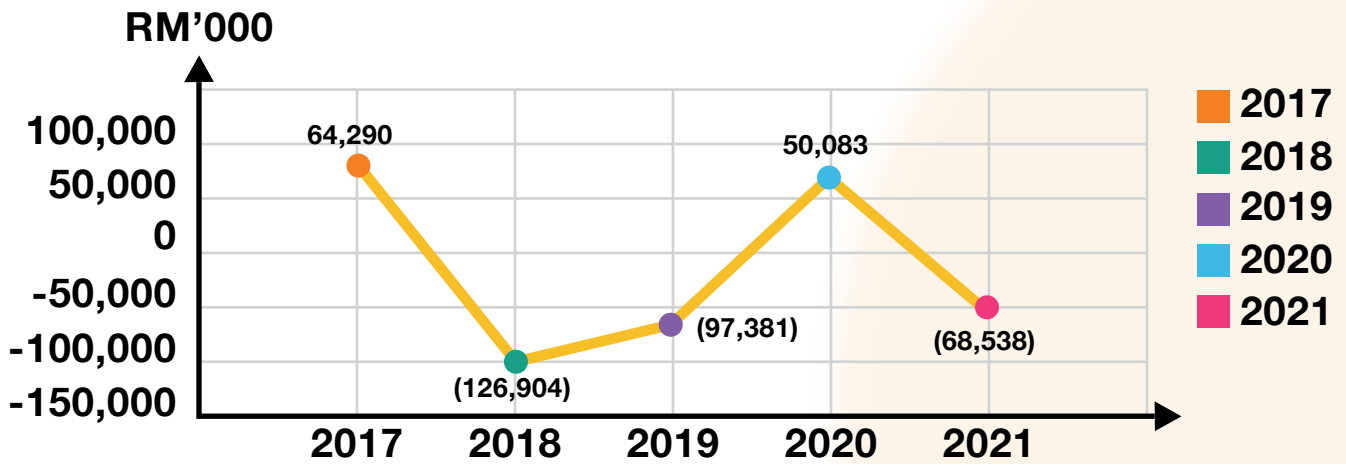
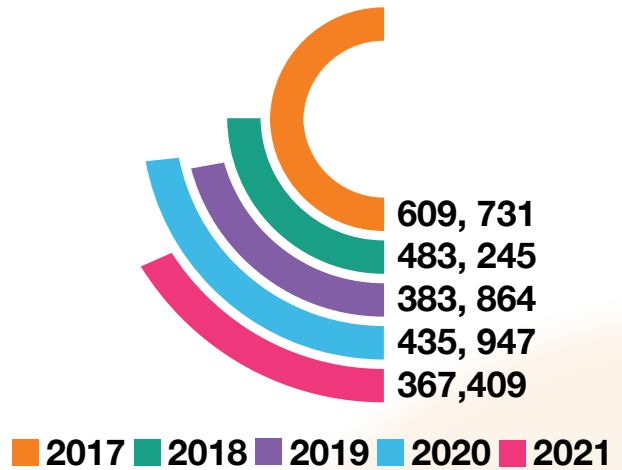
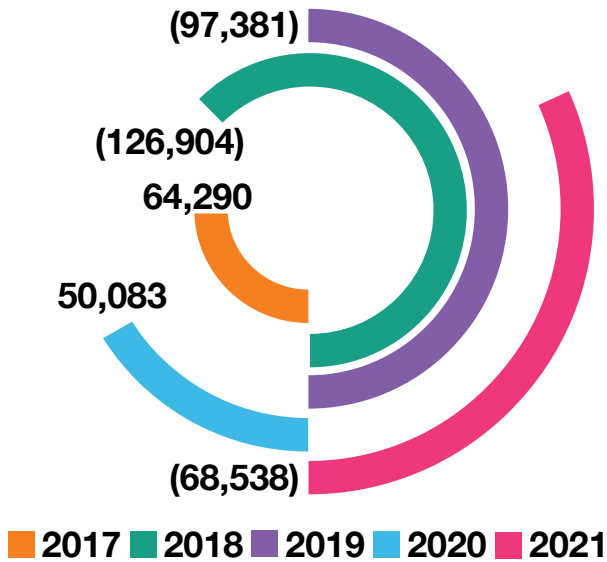
2017 2018 2019 2020 2021



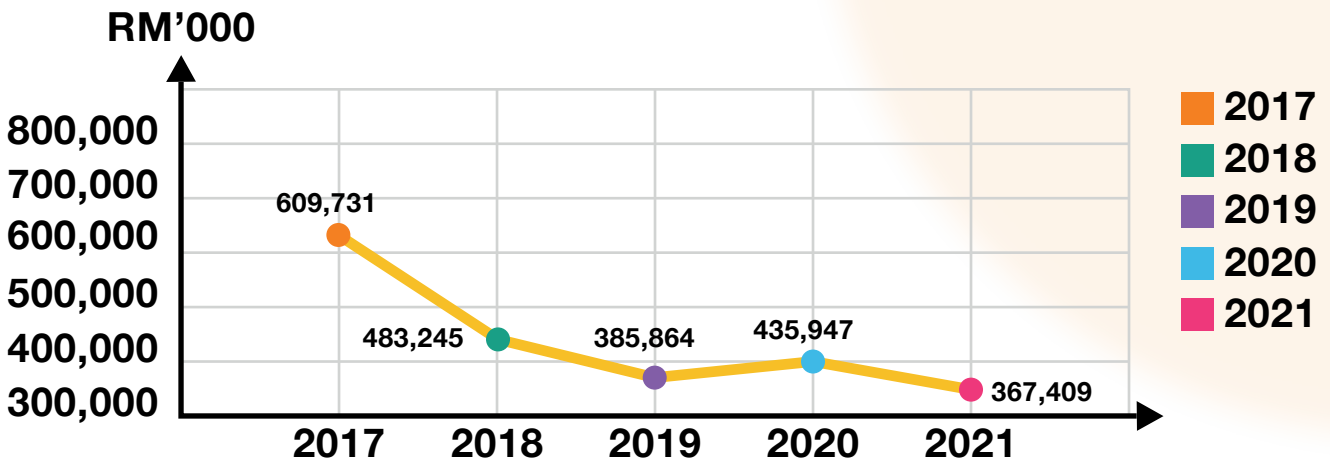
LEBIH/(KURANGAN) SEBELUM CUKAI / *PROFIT/(LOSS) BEFORE TAXES*

LEBIH/(KURANGAN) SELEPAS CUKAI
PROFIT/(LOSS) AFTER TAXES
RM'000

ASET BERSIH
NET ASSETS
RM'000



LEBIH/(KURANGAN) SELEPAS CUKAI / PROFIT/(LOSS) AFTER TAXES



ASET BERSIH / NET ASSETS

ULASAN PENGURUS BESAR GENERAL MANAGER'S REVIEW

GAMBARAN KESELURUHAN

Walau berdepan dengan pelbagai cabaran yang wujud disebabkan pandemik, LPK sentiasa berusaha menyelesaikan isu- isu yang memberi impak kepada kecekapan dan daya saing Pelabuhan Klang, termasuk memperkenalkan Prosedur Operasi Standard berkaitan penahanan, pemeriksaan dan pelepasan kontena oleh agensi penguatkuasaan serta isu bayaran deposit kontena yang dikenakan oleh syarikat perkapalan. LPK juga telah menerajui pelaksanaan kempen vaksinasi COVID-19 untuk pekerja sektor pengangkutan; bekerjasama dengan komuniti Pelabuhan Klang dalam pelbagai program CSR; meningkatkan program pendigitalan pelabuhan; memastikan kemajuan pembangunan kapasiti, pendigitalan dan program alam sekitar; dan penglibatan berterusan dengan pelabuhan berkembar dan organisasi maritim global dan serantau.

Pencapaian gemilang bagi Pelabuhan Klang pada tahun 2021 sudah pastinya pemecahan rekod prestasi pengendalian sebanyak 13.7 juta TEU, iaitu yang tertinggi sejak operasi pengendalian kontena dimulakan di pelabuhan pada tahun 1973. Rekod baharu ini dicapai semasa keadaan yang mencabar dan berdepan banyak kekangan, dimana pelabuhan terpaksa berhadapan beberapa isu seperti kesesakan pada awal tahun dan juga banjir masuk Disember yang membawa gangguan lagi kepada pelabuhan dan aktiviti logistik.



Pandemik telah mendedahkan beberapa kelemahan dalam penetapan operasi dan infrastruktur pelabuhan di seluruh dunia. LPK sedang menilai keadaan semasa bagi memastikan bahawa kita mempunyai keupayaan dan kemampuan untuk menangani cabaran daripada pandemik secara berkesan serta berdaya tahan dalam menghadapi krisis masa hadapan.



PRESTASI PELABUHAN

Pengendalian kontena di Pelabuhan Klang meningkat 3.6% kepada rekod baharu iaitu 13.72 juta TEU berbanding 13.24 juta TEU pada 2020. Rekod sebelumnya sebanyak 13.58 juta TEU direkodkan pada 2019.

Kontena eksport meningkat 3.4% kepada 2.65 juta TEU manakala import meningkat 4.9% kepada 2.68 juta TEU. Kontena pindah kapal meningkat sebanyak 3.3% kepada 8.39 juta TEU.

Jumlah pengendalian kontena di Northport mencatatkan pertumbuhan 21.3% sebanyak 3.32 juta TEU berbanding 2.74 juta TEU pada 2020. Sebahagian besar pengendalian di Northport berasal dari perdagangan China, India dan intra-ASEAN. Peningkatan jumlah itu disebabkan oleh lima belas perkhidmatan baharu yang bermula di Northport pada 2021 serta peralihan perkhidmatan lain dari Westports yang mengalami kesesakan ketika sekatan pergerakan di seluruh negara. Pelabuhan Klang dijangka mengendalikan 13.8 juta TEU pada 2022, dengan Westports menyumbang 10.8 juta TEU dan Northport 3 juta TEU.

Westports mengendalikan 75.8% atau 10.40 juta TEU daripada jumlah keseluruhan pengendalian di Pelabuhan Klang sepanjang tahun, menurun 1% dari tahun sebelumnya. Jumlah kontena import dan eksport masing-masing turun 3% dan 2% disebabkan oleh gangguan dalam rantai bekalan global manakala kontena pindah kapal berkurang sebanyak 0.2% kesan sekatan di pelabuhan di India, Bangladesh, Vietnam dan Myanmar serta gangguan dalam rangkaian perkapalan global.

Jumlah keseluruhan pengendalian kargo konvensional di Pelabuhan Klang yang terdiri daripada pukal pecah, pukal kering dan pukal cecair, meningkat 5.2% tahun ke tahun kepada 26.75 juta fwt pada 2021. Jumlah kendalian kargo pecah pukal meningkat 31.4% kepada 8.34 juta fwt manakala kendalian pukal cecair mencatatkan peningkatan sebanyak 0.8% hingga 8.58 juta fwt. Jumlah kargo pukal kering menurun sebanyak 6.9% kepada 9.83 juta fwt.

Di Northport, jumlah kendalian kargo konvensional meningkat 15% pada 2021 kepada 9.66 juta fwt, sebahagian besarnya adalah pengendalian bijirin, biojisim dan bahan berasaskan arang batu, pukal pecah dan kargo ro-ro.

Jumlah pengendalian kargo konvensional di Westports pula meningkat 8% kepada 13.25 juta fwt. Kendalian pukal pecah melonjak 65.9% berpunca daripada peningkatan pengendalian jongkong logam. Jongkong tersebut sebelum ini telah dibawa di dalam kontena tetapi kini dihantar melalui cara konvensional berikutan kadar pengangkutan kontena yang melambung tinggi. Pertumbuhan dalam penghantaran produk logam juga menyumbang kepada pertumbuhan besar dalam perdagangan pukal pecah di terminal. Kargo pukal kering mencatatkan peningkatan sebanyak 1% melalui peningkatan pengendalian baja, bahan binaan, tanah liat dan tembaga manakala jumlah kendalian kargo pukal cecair menurun sebanyak 4%. Kargo Ro-ro mencatatkan peningkatan 41.3% berikutan pengumuman kerajaan tentang pengecualian cukai jualan ke atas kenderaan dari Januari hingga Mei 2021.

Jumlah kendalian di jeti persendirian merekodkan penurunan 19.2% kepada 3.84 juta fwt, yang disebabkan oleh penurunan penghantaran arang batu akibat penutupan penjaja di Stesen Janakuasa Kapar dari Januari hingga Jun 2021 untuk penyelenggaraan dan pembaikan.

Persinggahan kapal di Pelabuhan Klang berkurangan 11.9% kepada 11,717 pada 2021 berbanding 13,294 pada 2020. Jumlah kemasukan kapal kontena, yang turun 14.8% kepada 8,704, disebabkan oleh gangguan perkhidmatan perkapalan akibat penutupan dan sekatan pergerakan di seluruh dunia.

PRESTASI PORT KLANG FREE ZONE

Port Klang Free Zone mencatatkan perolehan RM108.04 juta (2020: RM105.28 juta) dan keuntungan sebelum cukai RM88.11 juta pada 2021 (2020: RM85.31 juta).

Pada masa ini, semua tanah di zon perindustrian serta 512 Unit Industri Ringan (LIU) telah digunakan sepenuhnya manakala 50% kawasan terbuka di zon komersial telah dipajak.

Untuk memaksimumkan pulangan daripada ruang terbiar dan kosong, PKFZ sedang mencari rakan kongsi strategik bagi sama-sama mencipta kandungan dan tarikan untuk pembangunan perniagaan. Turut dipertimbangkan ialah rancangan untuk mempelbagaikan aliran hasil melalui memanfaatkan peningkatan permintaan e-dagang, menjadikan PKFZ sebagai pusat kecemerlangan industri logistik maritim dan hab logistik automotif.

Program pendigitalan PKFZ yang berterusan untuk meningkatkan kecekapan operasi sedang berjalan dan telah 30% siap. Fasa program seterusnya ialah persepaduan sistem dengan agensi kerajaan berkaitan pelabuhan. Satu lagi projek yang akan dimulakan pada 2022 ialah pembangunan Universiti Rantaian Bekalan dan Pengurusan Logistik sementara rancangan juga sedang dibuat untuk mewujudkan pelabuhan berkembar dengan pelabuhan lain, termasuk hubungan zon bebas berkembar dengan zon perdagangan bebas Qinzhou di Guangxi, China.

PKFZ mengendalikan 374,485 TEU pada 2021, mencatatkan penurunan 22% berbanding 480,913 TEU pada 2020. Dari segi tan, jumlah volum yang dikendalikan ialah 3.79 juta fwt berbanding 4.51 juta fwt pada 2020.

PRESTASI KEWANGAN

LPK mencatatkan pendapatan hasil kasar sebanyak RM314.74 juta pada 2021, menurun kira-kira 9% berbanding RM346.45 juta pada 2020.

Penurunan hasil adalah disebabkan oleh:

- Penurunan 9.5% dalam kutipan sewa dan pajakan, daripada RM285.79 juta pada 2020 kepada RM258.53 juta
- Penurunan 3.9% dalam kutipan cukai pelabuhan, daripada RM27.45 juta pada 2020 kepada RM26.38 juta
- Pengurangan 19.6% dalam kutipan hasil daripada jeti swasta
- Kadar pulangan yang rendah, pada hanya 1.8% pada 2021, daripada pelaburan tunai disebabkan oleh OPR semasa yang rendah

Perbelanjaan mengurus LPK bagi tahun ini meningkat sebanyak 23.24%, daripada RM300.83 juta pada 2020 kepada RM370.73 juta berikutan kenaikan gaji daripada kenaikan gaji tahunan pegawai dan kakitangan serta penyambungan semula pembayaran pinjaman kepada kerajaan pada 2021 selepas tamat tempoh moratorium pada suku ketiga dan keempat 2020.

LPK mencatatkan defisit RM68.53 juta selepas cukai pada 2021 berbanding lebih RM50.08 juta pada 2020.



PEMBANGUNAN PELABUHAN

Terminal Pukal Cecair 5

Terminal Pukal Cecair 5 (LBT5) di Westports, yang dibuka pada 2021, sebagai hab penyimpanan dan pengedaran serantau bagi gas petroleum cecair (LPG) dan cecair gas asli (LNG). LBT5 adalah merupakan usahasama bernilai RM1.2 bilion antara dua syarikat global, Global Petro Storage Group Singapore dan Equinor ASA Norway.

Terminal tersebut boleh mengendalikan kedua-dua LPG dan LNG, mempunyai kedalaman sepanjang 14 meter dan direka bentuk untuk menampung Very Large Gas Carriers (VLGC), jenis pembawa LNG terbesar di dunia, serta kapal Q-Max.

Terminal seluas 134,000 meter persegi itu mempunyai tangki simpanan berasingan untuk gas propane dan butane yang disejukkan dan kemudahan untuk pemanasan dan pencampuran untuk menghasilkan pelbagai campuran LPG. Perkhidmatan tersebut disediakan di LBT5 termasuk pengendalian, penyimpanan, pengadunan, pecah pukal dan pengedaran ke pasaran tempatan dan serantau.

Seluas 15 ekar lagi tanah telah dikhaskan untuk membangunkan terminal penyimpanan, import dan pengedaran LNG bebas.

LBT5, yang dikendalikan oleh Global Petro Storage Klang Terminal (GPSKT), iaitu pengendali terminal LPG dengan tangki penyejuk pertama di Asia Tenggara. Terminal itu membolehkan penyimpanan rizab strategik kritikal dan meningkatkan kebolehpercayaan dalam rantaian bekalan LPG di Malaysia serta membuka peluang kepada firma domestik untuk membekalkan ke negara lain di rantau ini.

Gudang Baharu di Westports

Kerja-kerja pembinaan kemudahan pergudangan sedang dijalankan di sebidang tanah seluas 85 ekar di belakang Terminal Kontena 8 dan 9 Westports.

Syarikat Logistik Petikemas Sdn Bhd sedang membina dua blok gudang am dengan keluasan keseluruhan 770,000 kaki persegi. Gudang tersebut akan siap pada suku pertama 2022, berfungsi sebagai pusat pengedaran serantau untuk resin polimer.

Infinity Logistics and Transport Sdn Bhd sedang membina 12 gudang am untuk aktiviti konsolidasi kargo. Gudang itu yang berkeluasan keseluruhan 312,000 kaki persegi dijadualkan siap pada suku kedua 2022.

Talke Malaysia Sdn Bhd sedang membina dua blok gudang untuk kargo am dan bahan kimia serta dagangan berbahaya. Gudang itu, yang akan siap pada April 2023 mempunyai keluasan keseluruhan 386,000 kaki persegi.

Sea Hawk Global Lines sedang membina dua blok gudang dengan keluasan keseluruhan 600,000 kaki persegi. Satu blok akan digunakan untuk kargo am manakala satu lagi untuk barangan kimia dan berbahaya. Kerja-kerja pembinaan dijadualkan siap pada September 2023.

Projek Westports 2

Kajian kebolehlaksanaan teknikal dan reka bentuk projek Westports 2 telah disiapkan dan diluluskan oleh LPK pada Januari 2020. Projek tersebut melibatkan pembinaan lapan dermaga yang dapat meningkatkan kapasiti pengendalian tahunan daripada 15 juta TEU semasa kepada tambahan 13 juta TEU lagi.

Kelulusan Penilaian Impak Alam Sekitar daripada Jabatan Alam Sekitar telah diperolehi pada Januari 2021 serta Penilaian Impak Sosial daripada PLANMalaysia pada 1 April 2021. Manakala kelulusan daripada Majlis Perancang Fizikal Negara diperolehi pada Mei 2021 dan Permit Perancangan untuk pembangunan CT10 hingga CT13 di bawah Fasa 1 projek diterima daripada Majlis Perbandaran Klang pada Ogos 2021.

Westports kini dalam peringkat perbincangan dan rundingan terakhir dengan kerajaan persekutuan mengenai syarat penting perjanjian konsesi pelabuhan.

Northport Distripark



Northport Distripark Sdn Bhd 2 telah disiapkan pada separuh tahun pertama 2021. Tiga gudang serbaguna baharu itu menyediakan hampir 350,000 kaki persegi kawasan penyimpanan untuk menyokong matlamat Northport untuk menjadi hab serantau dan logistik. Sebagai sebahagian daripada inisiatif pelabuhan hijau Northport, gudang dipasang dengan panel sistem *photovoltaic* atas bumbung.

Pembangunan Semula CT1 Northport

Pembangunan semula Terminal Kontena 1 yang melibatkan penempatan semula Depot On-Dock Yi Chun telah siap pada bulan November. Manakala penggunaan semula RTG Blok E telah selesai pada bulan Oktober. Jentera pengendalian kontena Northport ditambah baik dengan pembelian 23 RTG baharu menjelang Oktober 2022 diikuti dengan penambahan 10 kren dermaga baharu antara 2023 dan 2025 dan pembinaan blok RTG baharu menjelang Mac 2022.

Operasi LNG Ship-to-Ship Bunkering Pertama



Pembekalan bahan api bunker LNG secara ship-to-ship pertama telah dijalankan di Pelabuhan Klang pada 19 Jun 2021. Kapal bunker kendalian Petronas, Avenir Advantage, memindahkan 7,500 meter padu LNG ke Solar Roma, sebuah kapal tangki minyak dan kimia, di kawasan yang ditetapkan khas di Pintu Gedung.

LPK sedang berbincang dengan pemain industri seperti Petronas untuk menyediakan kemudahan bunkering di pelabuhan dengan matlamat menjadikan Pelabuhan Klang sebagai hab bunkering LNG pada masa hadapan.

Untuk memastikan Pelabuhan Klang akan dilengkapi dengan secukupnya untuk menyediakan perkhidmatan ini, LPK bekerjasama dengan operator terminal, Jabatan Laut dan pemain industri lain untuk menyediakan Prosedur Operasi Standard serta garis panduan keselamatan mengikut piawaian antarabangsa untuk pengendalian Bunker LNG.

Penyelenggaraan Pengerukan di Pintu Masuk Perairan Pelabuhan



Kerja-kerja pengerukan bagi memastikan kedalaman draf berada di tahap yang selamat di perairan Pelabuhan Klang telah dijalankan dan siap pada bulan Oktober 2021. Kerja-kerja pengerukan termasuk di laluan masuk perairan selatan dan utara, Northport Inner Fairway 1A, Northport Inner Fairway 1B, laluan perairan ke Southport, Jeti awam Pulau Ketam, Anchorage A dan Anchorage B.

INISIATIF DIGITALISASI

Sistem Komuniti Pelabuhan Digital

Selaras dengan matlamat Dasar Pengangkutan Negara untuk memendekkan masa pelepasan kapal dan kargo serta mempromosi dan menggalakkan platform data terbuka untuk menyegerakan pelepasan kapal dan kargo serta menggalakkan penggunaan platform data terbuka yang menghubungkan jaringan perkhidmatan pengangkutan yang lebih bersepadu, LPK sedang meningkatkan program pendigitalannya dengan pembangunan Sistem Komuniti Pelabuhan Digital (DPCS) ke arah meningkatkan produktiviti dan daya saing Pelabuhan Klang.

Buat masa ini, segala transaksi berkaitan pelabuhan dan perkapalan masih lagi dilakukan secara separa manual – menggunakan kertas, e-mel, faks dan aplikasi Whatsapp yang menelan kos yang lebih tinggi namun kurang berkesan, selain tiada mekanisme untuk jejak penghantaran, dan akhirnya memberi kesan kepada kecekapan daya saing pelabuhan. DPCS merupakan satu inisiatif sektor awam-swasta di bawah pelan halatuju digitalisasi LPK, sebuah sistem komuniti yang direka bentuk khusus untuk logistik pelabuhan dan perdagangan yang menghubungkan pemain utama menggunakan satu platform log masuk yang sama, manakala pengguna boleh mendapatkan akses segera kepada pelbagai sistem logistik.

Di bawah Fasa 1 projek tersebut yang dijadualkan siap menjelang 2023, DPCS akan menampilkan modul untuk ID kapal, nombor panggilan kapal (SCN), pelepasan kapal, pelepasan dokumen elektronik untuk zon bebas (eDCFZ v.20), repositori, Aplikasi mudah alih 1.0, dashboard untuk pengesanan jejak (tracking and tracing), dashboard untuk maklumat pengurusan dan sistem dalaman LPK.

Fasa 2 dijangka siap pada 2024, dengan beberapa ciri tambahan seperti pengesanan jejak dan penambahbaikan Aplikasi Mudah Alih DPCS 2.0, dashboard pengesanan dan e-DCFZ v2.0 serta pengintegrasian dengan Sistem Kastam dan Agensi Kerajaan Lain, Sistem Operasi Terminal dan Sistem Tempahan CargoMove. Fasa ketiga projek itu yang akan siap menjelang 2025 akan merangkumi sistem operasi logistik.

Sistem CargoMove

Sistem Tempahan CargoMove merupakan platform tempahan tunggal untuk Syarikat Haulier yang mana sedang digunapakai di Northport mulai Disember 2021 berikutan pelaksanaan sistem ini di On-Dock Depot sejak akhir 2019. Sistem ini juga digunapakai di Westports termasuk On-Dock Depot yang beroperasi di dalam Westports sejak tahun 2018.

Sistem CargoMove merupakan usaha bersama di antara LPK, Northport, Westports dan satu syarikat swasta bertujuan bagi mengurangkan kesesakan dan masa menunggu Haulier di get Terminal dan On-Dock Depot. Sistem ini membolehkan Syarikat Haulier untuk membuat tempahan awal mengikut kesesuaian slot masa terpilih. Dalam masa yang sama, lokasi trak yang berada jalan perjalanan ke Terminal juga akan dikemaskini di Sistem Pengesanan CargoMove bagi membolehkan pergerakan trafik yang lebih lancar dan mengurangkan keperluan menunggu lama di Terminal / On-Dock Depot.

Fasiliti *e-Documentation* juga telah ditambah ke dalam modul tempahan pada Mac 2021 supaya Container Movement Order (CMO) dan Consignment Note (CN) boleh dimuatnaik ke dalam sistem. Selain daripada membuat tempahan, ia juga membolehkan Operator On-Dock Depot menyemak inventori sebelum memproses tempahan. Pemandu hauliers tidak lagi perlu membawa salinan dokumen bersama mereka untuk pengesanan di pintu pagar.

Kajian Kebolehlaksanaan di Pelabuhan Ketiga

Kajian kebolehlaksanaan pembangunan pelabuhan ketiga di Pulau Carey yang dijalankan selama 18 bulan telah siap pada April 2021. Laporan tersebut telah pun dibentangkan kepada Kementerian Pengangkutan.

Cadangan pembangunan terminal di Pulau Carey adalah untuk memastikan Pelabuhan Klang mempunyai kapasiti untuk menampung permintaan masa akan datang dan kekal berdaya saing dengan pelabuhan lain sebagai pusat muatan negara.

INISIATIF PENYELESAIAN ISU OPERASI PELABUHAN

SOP Berkaitan Penahanan, Pemeriksaan dan Pelepasan Kontena

LPK telah merangka Prosedur Operasi Standard untuk penahanan, pemeriksaan dan pelepasan kontena di Pelabuhan Klang bagi mengelakkan kelewatan pelepasan kargo disebabkan ketiadaan prosedur yang jelas. SOP yang dicadangkan adalah hasil rundingan bersama pelbagai pihak berkepentingan seperti pihak Jabatan Kastam DiRaja Malaysia (JKDM) dan Lain-lain Agensi Kerajaan (OGA), Operator-Operator Terminal dan pemain-pemain industri pelabuhan. SOP ini telah disahkan di dalam Mesyuarat Pasukan Petugas Logistik Kebangsaan (NLTF) pada Mac 2022 dan telah berkuatkuasa mulai 1 Mei 2022.

Di dalam SOP yang dicadangkan, kontena yang ditahan oleh Agensi Penguatkuasaan akan dilepaskan dalam tempoh 3 hari kecuali ia disita, di mana dalam kes sedemikian, kargo perlu dipunggah dan kontena dilepaskan dalam tempoh 30 hari. Pengguna-pengguna pelabuhan boleh mengemukakan aduan secara atas talian melalui Sistem e-Feedback sekiranya caj penyimpanan atau pengalihan dikenakan disebabkan oleh kelewatan di pihak Agensi Penguatkuasaan atau Operator Terminal, termasuk kontena disita yang tidak tersedia untuk dipulangkan kepada Ejen Perkapalan yang menuntut dalam tempoh 30 hari.

Pelaksanaan Skim Alternatif Kutipan Deposit Kontena di Pelabuhan Klang

Amalan kutipan deposit kontena oleh Syarikat Perkapalan / Ejen Perkapalan / NVOCCs menyebabkan bebanan kewangan kepada Pengimport dan Ejen Penghantaran dan secara tidak langsung telah menyebabkan peningkatan kos dalam menjalankan perniagaan.

Mesyuarat Pasukan Petugas Logistik Kebangsaan (NLTF) dipengerusikan oleh YB. Menteri Pengangkutan telah diadakan pada 17 Disember 2019, yang mana ahlinya termasuk persatuan-persatuan yang mewakili Syarikat Perkapalan, Pengimport, Pengeksport dan Ejen Penghantaran telah mengesahkan cadangan terhadap tiga (3) skim alternatif kutipan deposit kontena. Skim tersebut meliputi caj *demurrage*, caj *detention*, tuntutan kerosakan dan kehilangan kontena. Tiga (3) skim alternatif yang dicadangkan ialah:

- Skim *Non-Cheque Deposit* (NCD) diuruskan oleh Persatuan Ejen-Ejen Penghantaran dan Logistik Selangor (SFFLA).
- Skim *Container Ledger Account* (CLA) diuruskan oleh D&D Control (M) Sdn Bhd.
- iCargo+ diuruskan oleh Quantum Ivory Sdn Bhd.

Kementerian Pengangkutan Malaysia mengeluarkan surat kepada Syarikat Perkapalan / Ejen Perkapalan / NVOCCs, Pengimport dan Ejen Penghantaran bertarikh 23 September 2020 untuk mematuhi keputusan yang dibuat oleh Pasukan Petugas Logistik Kebangsaan (NLTF).

Ejen Penghantaran / Konsaini yang telah melanggan salah satu daripada tiga (3) skim alternatif yang dinyatakan akan dikecualikan daripada membayar deposit kontena.

TANGGUNGJAWAB SOSIAL KORPORAT DAN AKTIVITI KOMUNITI LAIN

Vaksinasi untuk Pekerja Perkhidmatan Pelabuhan dan Logistik

LPK merupakan penyelaras Program Imunisasi Sektor Pengangkutan (Maritim) yang dijalankan pada 25 Jun hingga 27 Julai di Pelabuhan Klang. Seramai 10,000 orang terdiri daripada kakitangan Jabatan Laut, Northport, Westports dan Port Klang Free Zone termasuk pelaut, pekerja syarikat penghantaran, ejen penghantar, ejen kapal, pemandu lori, pekerja gudang dan penyewa premis pelabuhan telah menerima dua dos vaksin pada akhir program. Vaksinasi juga dilakukan di atas kapal untuk kru kapal semasa singgah di Pelabuhan Klang.

Pertukaran kru kapal mengikut Prosedur Operasi Standard yang ditetapkan oleh Kementerian Kesihatan telah dibenarkan di Pelabuhan Klang mulai Disember. Tempoh kuarantin di hotel bagi kru *sign-on/sign-off* yang telah menerima vaksin dalam pelayaran domestik dan antarabangsa dikurangkan daripada 14 hari kepada 7 hari di hotel yang dikhaskan.

Bantuan Banjir

LPK bekerjasama dengan terminal dan komuniti pelabuhan secara amnya untuk memberikan bantuan dalam bentuk makanan dan barangan keperluan rumah kepada mangsa banjir pada Disember 2021. Sumbangan dalam bentuk wang tunai, makanan dan barangan rumah daripada Northport, Westports, PKFZ, persatuan industri pelabuhan dan syarikat perkapalan, disampaikan kepada mangsa banjir di dalam dan sekitar Pelabuhan Klang, termasuk masyarakat Orang Asli di Pulau Carey dan Kuala Langat.

Penubuhan Traffic Response Team Pelabuhan Klang

LPK telah menubuhkan Traffic Response Team Pelabuhan Klang bagi membantu menyelesaikan isu berkaitan pengurusan lalu lintas yang disebabkan oleh kemalangan atau kerosakan kenderaan di sepanjang laluan ke terminal dalam masa satu jam.

Program Pembersihan Pelabuhan

LPK bekerjasama dengan Northport dan Westports dalam menganjurkan program kebersihan pelabuhan pada 16 September Program tersebut bertujuan untuk meningkatkan kesedaran tentang kepentingan menjaga kebersihan di persekitaran pelabuhan di kalangan pengguna pelabuhan. Sebanyak 1,000 'Foldable Dustbin', topeng muka dan pembasmi kuman tangan telah diedarkan kepada pengguna pelabuhan.

Pada 8 April yang lalu, LPK juga telah bekerjasama dengan Majlis Perbandaran Klang dalam untuk membersihkan kawasan di bawah jambatan menuju ke terminal.



HUBUNGAN ANTARABANGSA

Pelabuhan Klang menjalin kerjasama dengan pelabuhan lain di peringkat antarabangsa dengan mewujudkan hubungan pelabuhan berkembar serta penyertaan aktif dalam organisasi maritim global. Sehingga kini, Pelabuhan Klang mempunyai kerjasama dengan 20 pelabuhan berkembar di seluruh Asia, Eropah, Afrika dan Amerika Selatan.

Di peringkat serantau, Pelabuhan Klang terus mengukuhkan hubungan dengan pelabuhan di China di bawah naungan China-Malaysia Port Alliance (CMPA). Keahlian CMPA terdiri daripada 12 pelabuhan dari China dan 9 dari Malaysia.

PETUNJUK PRESTASI UTAMA

LPK telah mencapai semua sasaran KPI pada 2021 kecuali prestasi kewangan. Sasaran pencapaian prestasi pelabuhan sebanyak 13.5 juta TEU bagi tahun tersebut telah melepasi rekod baharu iaitu 13.7 juta TEU manakala KPI kewangan berada di bawah sasaran pendapatan RM317,196 juta, dengan jumlah hasil berjumlah RM314,723 juta disebabkan oleh pelbagai faktor seperti yang dinyatakan sebelum ini dalam laporan ini.

Program digitalisasi pelabuhan LPK mara selangkah lagi dengan kelulusan Pelan Strategik Teknologi Maklumat 2020-2025 oleh Jemaah Lembaga dan telah dihantar kepada Kementerian Pengangkutan. Projek data terbuka dengan kerjasama MAMPU juga telah siap; dan Sistem Pengurusan Keselamatan Maklumat LPK telah mengekalkan pensijilan ISMS 27001: 2013.

Inisiatif kemudahan perdagangan untuk pihak berkepentingan yang dilaksanakan oleh LPK termasuk webinar mengenai CargoMove 3.0 - Pendigitalan Industri; cadangan mengenai Prosedur Operasi Standard untuk penahanan, pemeriksaan dan pelepasan kontena oleh kastam; program vaksinasi untuk kru kapal yang singgah di Pelabuhan Klang; dan penubuhan *Port Klang Traffic Response Team* untuk membantu menyelesaikan masalah lalu lintas di jalan raya menuju ke terminal.

LPK telah bekerjasama dengan pihak berkepentingan dalam melaksanakan program CSR sepanjang tahun, termasuk menyediakan bantuan mangsa banjir di dalam dan sekitar Pelabuhan Klang serta menjalankan beberapa program pembersihan pelabuhan.

CAPT. K. SUBRAMANIAM
PENGURUS BESAR

JANGKAAN MASA HADAPAN

Ulasan Pengangkutan Maritim UNCTAD 2021 melaporkan bahawa perdagangan maritim menguncup sebanyak 3.8% pada 2020 dan tinjauan jangka sederhana mendapati walaupun dalam keadaan positif, keadaan pasaran tetap mencabar dengan ketidakpastian yang berlaku dan risiko yang meningkat.

Ekonomi Malaysia dijangka bertambah baik pada tahun 2022 sejajar dengan pembukaan semula aktiviti ekonomi secara berterusan dengan pertumbuhan diunjurkan antara 5.3% hingga 6.3%. Walau bagaimanapun, terdapat peningkatan risiko penurunan termasuk proses pemulihan yang tidak sekata, peningkatan konflik geopolitik dan ketegangan perdagangan, gangguan rantaian bekalan yang semakin teruk, impak pandemik COVID-19 dan peningkatan ketidakpastian pasaran kewangan, yang semuanya akhirnya akan menjejaskan prestasi Pelabuhan Klang.

Walaupun apa pun, berkat kerjasama semua pemain utama industri di dalam komuniti Pelabuhan Klang, kita telah bangkit daripada pengalaman dua tahun lepas untuk bergerak ke hadapan dengan lebih bersedia dan yakin dengan keupayaan untuk menghadapi cabaran yang mendatang.

Bagi pihak LPK, saya ingin merakamkan penghargaan dan terima kasih kepada semua pihak berkepentingan komuniti pelabuhan kerana bekerjasama dengan kami dalam menangani pelbagai isu dan cabaran yang telah dihadapi pada tahun 2021.



GENERAL MANAGER'S REVIEW

OVERVIEW

Amid the continuing challenges from the pandemic, PKA was kept busy with efforts to resolve various issues which impact Port Klang's efficiency and competitiveness, including the introduction of a Standard Operating Procedure on detention, inspection and release of containers by enforcement agencies as well as the long-standing issue of container deposits imposed by shipping lines on shippers. We also led in implementing the COVID-19 vaccination campaign for transport sector workers; partnered with the Port Klang community in various CSR programmes; ramped up the port's digitalisation programme; ensured the progress of capacity-building, digitalisation and the environmental programmes; and continued engagement with our sister ports and global and regional maritime organisations.

The crowning achievement for Port Klang in 2021 was, of course, the record-breaking performance of handling 13.7 million TEU, the highest since container handling operations commenced in the port in 1973. This new record was achieved amid severe challenges and constraints, with the port having had to contend with not only congestion in the early part of the year but also flooding in December which brought further disruptions to port and logistics activities.

The pandemic has highlighted vulnerabilities in the operational and infrastructural set-up of ports the world over. PKA is assessing the local situation to ensure that we have the capability and capacity to deal effectively with the challenges from the pandemic as well as to build resilience to meet future crises.

PORT PERFORMANCE

Port Klang's container throughput grew 3.6% to reach a new record of 13.72 million TEU compared with 13.24 million TEU in 2020. The previous record of 13.58 million TEU was recorded in 2019.

Export boxes grew 3.4% to 2.65 million TEU while imports rose 4.9% to 2.68 million TEU. Transshipment boxes increased by 3.3% to 8.39 million TEU.

Northport's container volume recorded a 21.3% growth to reach a new box handling record of 3.32 million TEU compared with 2.74 million TEU in 2020. The bulk of the volume handled at Northport originated from the China, India and intra-ASEAN trade. The increase in volume was attributed to fifteen new services which commenced at Northport in 2021 as well as the shifting of other services from Westports which was experiencing congestion at the height of the national lockdown. Port Klang is projected to handle 13.8 million TEUs in 2022, with Westports accounting for 10.8 million TEU and Northport 3 million TEU.

Westports handled 75.8% or 10.40 million TEU of Port Klang's total volume for the year, a 1% drop year-on-year. Import and export containers volume fell 3% and 2% respectively due to disruptions in global supply chains while transshipment boxes fell by 0.2% due to overstay of these boxes from the knock-on effects of restrictions at ports in India, Bangladesh, Vietnam and Myanmar as well as disruptions in global shipping networks.

Port Klang's total conventional cargo volume, comprising break bulk, dry bulk and liquid bulk, grew 5.2% year-on-year to 26.75 million fwt in 2021. Breakbulk cargo volume grew 31.4% to 8.34 million fwt while liquid bulk volume recorded an uptick of 0.8% to 8.58 million fwt. Dry bulk cargo volume dropped by 6.9% to 9.83 million fwt.

Northport's total conventional cargo trade grew 15% in 2021 to 9.66 million fwt, largely from greater handling of grains, biomass and coal-based materials, break bulk and ro-ro cargo.

Total conventional cargo volume at Westports grew 8% to 13.25 million fwt. Break bulk surged 65.9% from increased handling of metal ingots. The ingots had previously been containerised but are now shipped by conventional means due to soaring container freight rates. The growth in shipments of metal products also contributed to the huge growth in the break bulk trade at the terminal. Dry bulk cargo recorded an uptick of 1% from increased handling of fertilisers, construction materials, clay and copper concentrates while liquid bulk cargo volume dropped by 4%. Ro-ro cargo recorded a 41.3% increase due to the government's announcement of a sales tax exemption on vehicles from January to May 2021.

Throughput at private jetties recorded a 19.2% drop to 3.84 million fwt, due largely to a drop in coal shipments caused by the shutting down of a generator at the Kapar Power Station from January to June 2021 for maintenance and repairs.

Ship calls at Port Klang dropped 11.9% to 11,717 in 2021 compared with 13,294 in 2020. Calls by container vessels, which fell 14.8% to 8,704, was caused by the disruption of shipping services from the pandemic lockdowns globally.

PORT KLANG FREE ZONE PERFORMANCE

Port Klang Free Zone recorded a turnover of RM108.04 million (2020: RM105.28 million) and surplus tax of RM88.11 million in 2021 (2020: RM85.31 million).

Currently, all the land in the industrial zone as well as the 512 Light Industry Units (LIUs) have been fully taken up while 50% of the floor space in the commercial zone has been leased.

To maximise returns from idle and available space, PKFZ is looking at strategic partnering to create content and attraction as well as for business development. Also being considered are plans to diversify revenue streams through leveraging on the rising demand of e-commerce, making PKFZ a centre of excellence for the maritime logistics industry and an automotive logistics hub.

The PKFZ digitalisation programme to enhance operational efficiency is on-going and is 30% completed. The next phase of the programme will be system integration with port-related government agencies. Another project which will commence in 2022 is the development of the University of Supply Chain and Logistics Management while plans are also being made to establish sister port relationship with other ports, including a sister free zone relationship with the Qinzhou free trade zone in Guangxi, China.

PKFZ handled 374,485 TEUs in 2021, recording a decrease of 22% compared to 480,913 TEU in 2020. In terms of tonnage, the total volume handled is 3.79 million fwt compared to 4.51 million fwt in 2020.

FINANCIAL PERFORMANCE

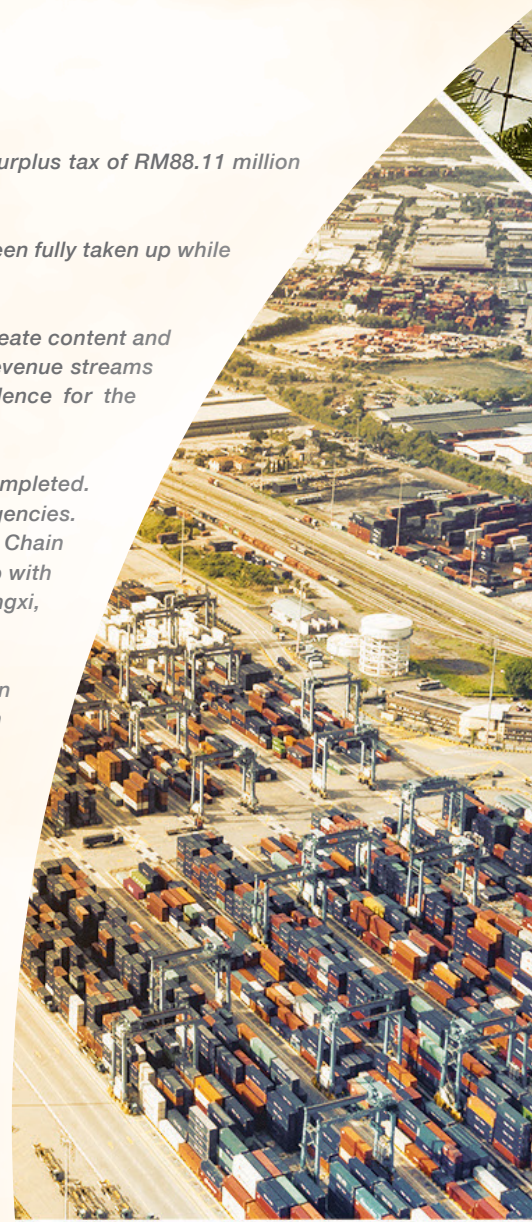
PKA recorded a gross revenue of RM314.74 million in 2021, a drop of about 9% compared with RM346.45 million in 2020.

The decline in revenue was due to:

- A 9.5% fall in rental and lease income, from RM285.79 million in 2020 to RM258.53 million
- A 3.9% fall in collection of port dues, from RM27.45 million in 2020 to RM26.38 million
- A 19.6% fall in revenue collection from private jetties
- Low rate of returns, at only 1.8% in 2021, from cash investments due to the prevailing low OPR.

PKA's operating expenditure for the year rose by 23.24%, from RM300.83 million in 2020 to RM370.73 million due to increase in salaries from annual pay increments for officers and staff and the resumption of loan payments to the government in 2021 after the expiry of the moratorium in the third and fourth quarter of 2020.

PKA recorded a deficit of RM68.53 million after tax in 2021 compared with a surplus of RM50.08 million in 2020.



PORT DEVELOPMENT

Liquid Bulk Terminal 5

Liquid Bulk Terminal 5 (LBT5) in Westports, which was commissioned in 2021, is set to become a regional storage and distribution hub for liquefied petroleum gas (LPG) and liquefied natural gas (LNG). LBT5 is a RM1.2 billion joint venture between two global energy players, Singapore's Global Petro Storage Group and Norway's Equinor ASA.

The terminal, which can handle both LPG and LNG, has a draft of 14 metres alongside and is designed to accommodate Very Large Gas Carriers (VLGC), the largest type of LNG carriers in the world, as well as Q-Max ships.

The 134,400 cubic meters terminal will have separate storage tanks for refrigerated propane and butane and facilities for heating and mixing to produce various blends of LPG. The services available at LBT5 include handling, storage, blending, break bulking and distribution to both local and regional markets.

Another 15 acres of land have been reserved to develop an independent LNG storage, import and distribution terminal.

LBT5, which is operated by Global Petro Storage Klang Terminal (GPSKT), is the first independent refrigerated LPG terminal operator in South-East Asia. The terminal enables the storage of critical strategic reserves and enhances reliability in the LPG supply chain in Malaysia as well as opening opportunities for domestic firms to supply to other countries in the region.



New Warehouse in Westports

Construction works for warehousing facilities are on-going on an 85-acre plot of land behind Westports' Container Terminal 8 and 9.

Syarikat Logistik Petikemas Sdn Bhd is building two blocks of general warehouses with a total area of 770,000 sq. ft. The warehouses, to be completed in the first quarter of 2022, will serve as a regional distribution centre for polymer resin.

Infinity Logistics and Transport Sdn Bhd is building 12 general warehouses for cargo consolidation activities. The warehouses, with a total area of 312,000 sq.ft, is scheduled for completion in the second quarter of 2022.

Talke Malaysia Sdn Bhd is building two blocks of warehouses, with one block for general cargo and the other for chemicals and dangerous goods. The warehouses, to be completed in April 2023, will have a total area of 386,000 sq. ft.

Sea Hawk Global Lines is building two blocks of warehouses with a total area of 600,000 sq. ft. One block will be used for general cargo while the other will be for chemical and dangerous goods. Construction works are scheduled for completion in September 2023.



Westports 2 Project

The technical feasibility study and design of the extended port layout for the Westports 2 project have been completed and approved by PKA in January 2020. The project involves the construction of eight berths to increase annual handling capacity from the current 15 million TEU by another 13 million TEU.

Regulatory approvals have been obtained for the Environmental Impact Assessment from the Department of Environment in January 2021 and the Social Impact Assessment from PLANMalaysia in 1 April 2021 together with approvals from the National Physical Planning Council in May 2021 and Planning Permit for the development of CT10 to CT13 under Phase 1 of the project from the Klang Municipal Council in August 2021.

Westports is currently in the final discussions and negotiation stage with the federal government on salient terms of the port concession agreement.

Northport Distripark

The Northport Distripark Sdn Bhd 2 project was completed in the first half of 2021. The three new multipurpose warehouses provide nearly 350,000 sq. ft of storage area to support Northport's goal to be a regional and logistics hub. As part of the Northport's green port initiatives, the warehouses are installed with a rooftop solar photovoltaic system.

Re-Development of Northport's CT1

The re-development of Container Terminal 1 involving the re-location of the Yi Chun On-Dock Depot was completed in November while the refurbishment of RTG Block E was completed in October. Northport's container-handling equipment fleet will be boosted by the purchase of 23 new RTGs by October 2022 to be followed by the addition of 10 new quay cranes between 2023 and 2025 and the construction of a new RTG block by March 2022.

First LNG Ship-to-Ship Bunkering Operation

The first ship-to-ship supply of LNG bunker fuel was carried out in Port Klang on 19 June 2021. The Petronas operated bunker ship, the *Avenir Advantage*, transferred 7,500 metres of LNG to the *Solar Roma*, an oil and chemical tanker, at a specially designated area at the Pintu Gedung Anchorage.

PKA is in discussions with industry players such as Petronas to provide permanent bunkering facilities at the port with the goal of positioning Port Klang as an LNG bunkering hub in the future.

To ensure that Port Klang would be sufficiently equipped to provide this service, PKA is working with the terminal operators, Marine Department and other industry players to prepare a Standard Operating Procedure as well as safety guidelines in accordance with international standards for handling LNG Bunker fuel.

Maintenance Dredging of Channels

Dredging to maintain the declared draught of all the main navigation approaches in Port Klang waters was carried out in 2021 and completed in October. The dredging works included the southern and northern approach navigational channels, Northport Inner Fairway 1A, Northport Inner Fairway 1B, approach to Southport, Pulau Ketam public Jetty, Anchorage A and Anchorage B.

DIGITALISATION INITIATIVES

Digital Port Community System

In tandem with the goal of the National Transport Policy to expedite vessel and cargo clearance as well as to promote and encourage open data platforms for greater integration across all transport services, PKA is ramping up its digitalisation programme with the development of the Digital Port Community System (DPCS) towards enhancing Port Klang's productivity and competitiveness.

Currently, the port is still conducting a large number of port and shipping related transactions via paper, email and fax the outcome of which is higher costs of doing business, less efficient logistics services and a lack of tracking and tracing mechanisms, all of which ultimately impact the port's competitiveness. The DPCS, a public-private sector initiative under the PKA digitalisation road map, is designed to be a port logistics and trade focused community system connecting key players under a common and single sign-on platform with which users can gain immediate access to various logistics systems.

Under Phase 1 of the project, scheduled for completion by 2023, DPCS will feature modules for vessel ID, ship call number, vessel clearance, electronic document clearance for the free zone (eDCFZ v.20), repository, MobileApp 1.0, tracking and tracing dashboard, management information dashboard and the PKA internal system.

Phase 2, to be completed by 2024, will feature detailed cargo tracking and tracing application across the supply chain as well as integration with Customs Information System on Cargo Declaration, Terminal Operating System and the CargoMove System. The third phase of the project, to be completed by 2025, will include logistics operations systems.

CargoMove Booking System

CargoMove Booking System is a single booking platform for haulage operators and was integrated with Northport's gate system in December 2021, following the implementation at the on-dock depot since end of 2019. This follows the successful completion of the system at Westports in 2018.

The CargoMove System is a joint effort between PKA, Northport, Westports and a private company which aims to reduce congestion and waiting time at the terminal and at on-dock depot gates. The system enables haulage companies to pre-book their trip at their preferred times. The truck location while en-route to the terminal and ETA is updated in the CargoMove Tracking System giving advance notice of the traffic situation within the port area and its proximity thus enabling better planning of their movements.

The e-Documentation facility has been added into the booking module since March 2021 which enables the Container Movement Order (CMO) and Consignment Note (CN) to be uploaded into the system. Aside from creating bookings, it also enables the on-dock depot operator to check inventories before processing the booking. Haulage drivers are no longer required to carry hard copy documents with them for verifications at the gates.

Feasibility Study on Third Port

The 18-month feasibility study on the development of a third port on Carey Island was completed in April 2021. The report has been presented to the Ministry of Transport.

The proposed Carey Island terminal is to ensure that Port Klang has sufficient capacity to meet future demand and that it remains competitive with other regional ports as well as the national load centre.





INITIATIVES TO RESOLVE PORT OPERATIONS ISSUES

SOP On Container Detention, Inspection and Release

PKA drafted the Standard Operating Procedure on container detention, inspection and release in Port Klang to prevent any delay in the process of cargo release due to the lack of a clear SOP. The proposed SOP was developed following discussions with other stakeholders such as the Royal Malaysian Customs Department and other government agencies, terminal operators and other port industry players. The SOP was endorsed at the National Logistics Taskforce (NLTF) meeting in March 2022 and came into force effective 1 May 2022.

In proposed SOP, containers detained by enforcement agencies have to be released within 3 days unless detained, where in such instances, the cargo has to be unstuffed and the container is returned within 30 days. Port users can channel any complaints online through the e-feedback system on storage charges and removal charges which are imposed due to the delays of the enforcement agencies or terminal operators, including detained containers not ready to be returned to the affected shipping agent within 30 days.

Implementation of Alternative Schemes to Container Deposit Collection in Port Klang

The practice of container deposit collection by shipping lines / agents / NVOCCs has caused financial burden on the Importers and their Agents and indirectly has led to an increase in the cost of doing business.

The NLTF Meeting chaired by Hon. Minister of Transport which was held on 17th December 2019, whose members among others include associations representing shipping companies, importers, exporters and forwarding agents endorsed three proposed schemes in lieu of container deposit collection. The schemes cover demurrage, detention, container damage claims and loss of containers. The three proposed alternative schemes:

- Non-Cheque Deposit (NCD) Scheme is managed by Selangor Freight Forwarders and Logistics Association (SFFLA).
- Container Ledger Account (CLA) scheme is managed by D&D Control (M) Sdn Bhd.
- iCargo+ is managed by Quantum Ivory Sdn Bhd.

Ministry of Transport Malaysia issued a letter to shipping lines / agents / NVOCCs, importers and forwarding agents dated 23rd September 2020 to adhere to decisions made by National Logistics Task Force.

Forwarding agents / consignees whom have subscribed to either one of the three alternatives mentioned shall be exempted from paying container deposit.



CSR AND OTHER COMMUNITY ACTIVITIES

Vaccination for Port and Logistics Services Workers

PKA was the coordinator for the Transportation Sector (Maritime) Vaccination Programme which was carried out from 25 June to 27 July in Port Klang. A total of 10,000 people, comprising personnel from the Marine Department, Westports, Northport and Port Klang Free Zone as well as seafarers, freight forwarders, forwarding agents, ship agents, truck drivers, warehouse workers and tenants of port premises, received two doses of the vaccine at the conclusion of the programme. Vaccination was also conducted onboard for ship crews during their stopover at Port Klang.

Change of ship crews in accordance with the Standard Operating Procedure set by the Ministry of Health was allowed in Port Klang from December. The sign-on/sign-off quarantine period for vaccinated crews on domestic and international voyages was reduced from 14 to 7 days at designated hotels.



Flood Relief

PKA partnered with the terminals and the port community at large to provide aid in the form of food and household items to flood victims in December 2021. Contributions in the form of cash, food and household items from Westports, Northport, PKFZ, port industry associations and shipping lines were presented to flood victims in and around Port Klang, including the Orang Asli communities in Pulau Carey and Kuala Langat.

Port Klang Traffic Response Team

PKA has formed a Traffic Response Team (TRT) to assist clearing in traffic problems arising from accidents or vehicle breakdown along the routes to the terminals. The TRT will ensure that the affected routes are cleared within one hour.

Port Cleanliness Programmes

PKA collaborated with Westports and Northport in organising a port cleanliness programme on September 16. The programme was aimed at creating greater awareness of cleanliness in the port environment among port users. A total of 1,000 foldable dustbins, face masks and hand sanitisers were distributed to port users.

Earlier on 8 April, PKA also teamed up with the Klang Municipal Council in the latter's cleanliness campaign to remove garbage that had been dumped under bridges leading to the terminals.



INTERNATIONAL RELATIONS

Port Klang continued its engagement with other ports internationally through sister port relationships as well as active participation in global maritime organisations. To date, Port Klang has established sister port relationships with 20 ports in Asia, Europe, Africa and South America.

At the regional level, Port Klang continued to strengthen ties with ports in China under the auspices of the China-Malaysia Port Alliance (CMPA). The CMPA membership consists of 12 ports from China and 9 ports from Malaysia.



KEY PERFORMANCE INDICATORS

PKA achieved all its KPI targets in 2021 except for its the financial performance.

The port performance target of 13.5 million TEU for the year was surpassed with a new record of 13.72 million TEU while the financial KPI was below the target of RM317,196 million in revenue, with total revenue amounting to RM314,723 million owing to various factors as stated earlier in this report.

PKA's port digitalisation programme is moving forward, with the Information Technology Strategic Plan 2020-2025 having been approved by the Board and submitted to the Ministry of Transport. The open data project in collaboration with MAMPU has also been completed; and PKA's Information Security Management System has retained its ISMS 27001: 2013 certification.

Trade facilitation initiatives for stakeholders implemented by PKA included a webinar on CargoMove 3.0 - Industry Digitalisation; proposal on a Standard Operating Procedure for detention, inspection and release of containers by customs; vaccination programme for crew of vessels calling at Port Klang; and the setting up of a Port Klang Traffic Response Team to help clear traffic problems on roads leading to the terminals.

PKA initiated or partnered with stakeholders in carrying out CSR programmes during the year, including providing aid for flood victims in and around Port Klang as well as conducting port cleanliness programmes.



OUTLOOK

The UNCTAD Review of Maritime Transport 2021 reported that maritime trade contracted by 3.8% in 2020 and that the medium-term outlook, while positive, remains challenging with mounting uncertainties and downside risks.

Malaysia's economy is expected to improve further in 2022 in line with the continuing normalisation of economic activities with growth projected at between 5.3% to 6.3%. There are, however, increasing downside risks including asymmetric recovery, escalation of geopolitical conflicts and trade tensions, worsening supply chain disruptions, adverse developments surrounding COVID-19 and heightened financial market volatility, all of which will ultimately affect Port Klang's performance.

Be that as it may, thanks to the cooperation of all the key players of the Port Klang community, we have emerged from the experience of the last two years to move forward better prepared with resilience and with confidence in our capability to meet the challenges ahead.

On behalf of PKA, may I extend my appreciation and thanks to all the stakeholders of the Port community for partnering with us in addressing the various issues and challenges that had confronted us in 2021.



CAPT. K. SUBRAMANIAM
General Manager

Memacu Ke Arah Pelan Dekarbonisasi Malaysia

Driving Malaysia's Decarbonisation Plan

Demi memastikan pelepasan karbon sifar dan mengurangkan pencemaran, industri pengangkutan maritim semakin merasakan kepentingan dalam mengekalkan kehijauan disamping merencanakan usaha menangani kesan perubahan iklim. Pandemik Covid-19 bukan sahaja meletakkan isu pengangkutan sebagai tumpuan tetapi juga telah mendesak industri bertindak balas terhadap keperluan antarabangsa untuk beralih ke arah operasi yang lebih bersih dan hijau serta mampan.

Dilaporkan bahawa pelepasan karbon dioksida global mencapai 34.81 bilion tan pada 2020, di mana 272 juta tan adalah dari Malaysia. Pelepasan CO₂ per kapita negara ialah 8.42 tan dan dua penyumbang utama kepada pelepasan gas rumah hijau (GHG) ialah penjanaan kuasa (39.6%) dan pengangkutan (21%), di mana 85% daripadanya disebabkan oleh kenderaan jalan raya.

Dasar alam sekitar Malaysia yang berkait dengan industri pengangkutan seperti terkandung dalam Pelan Strategik Kementerian Pengangkutan 2021 -2025 yang memberi tumpuan kepada penguatkuasaan pematuhan akta dan peraturan alam sekitar, inisiatif untuk mengawal pencemaran, bunyi dan sisa serta penyediaan sistem pengangkutan yang mampan dan cekap bukan sahaja memacu pembangunan sosio-ekonomi negara tetapi juga meminimumkan kesan negatif terhadap alam sekitar.

Pelan Pembangunan Mobiliti Rendah Karbon 2021-2030 Kementerian Alam Sekitar merupakan satu lagi pemacu dasar alam sekitar berkaitan pengangkutan. Rangka tindakan terkandung pilihan terbaik dalam merancang pengurangan tenaga dan GHG dalam sektor pengangkutan, khususnya pengangkutan darat. Ini dilengkapi dengan Pelan Induk Teknologi Hijau Malaysia 2017-2030, hasil daripada Rancangan Malaysia Kesebelas (2016-2020), yang memulakan pelan strategik untuk membangunkan teknologi hijau dan mewujudkan pengurusan ekonomi rendah karbon dan menggunakan sumber yang cekap. Selain itu, rancangan lima tahun di dalam Rancangan Malaysia Ke-12 (RMK-12) turut menggabungkan inisiatif yang akan membawa kepada ekonomi rendah karbon, berdaya tahan iklim berdasarkan pembangunan bersih, hijau dan berdaya tahan.

Malaysia telah memperkenalkan pelbagai inisiatif alam sekitar berkaitan dengan pengangkutan maritim termasuk pembangunan ekonomi biru negara, pengurusan sisa serta perkongsian global dalam menangani isu alam sekitar, termasuk aplikasi penyelesaian teknologi untuk penjagaan alam sekitar dan sumber asli yang lebih baik, pengurusan air ballast, langkah pencegahan serta tindak balas yang cekap terhadap isu tumpahan minyak dan kimia, penggunaan pendekatan bagi *Reduce* (Kurangkan), *Reuse* (Guna Semula), *Recycle* (Kitar Semula), penekanan pada industri perkapalan dan logistik yang lebih bersih di seluruh rantai bekalan dengan mempertingkatkan keselamatan pelabuhan, kesihatan dan pengurusan alam sekitar.

Di peringkat global, Malaysia telah komited kepada agenda IMO Green Voyage 2050 yang bertujuan untuk menjadikan sektor perkapalan lebih rendah karbon, termasuk penggunaan tenaga yang cekap dan pengurangan 50% dalam pelepasan GHG daripada perkapalan antarabangsa menjelang 2050. Selain itu, LPK juga sedang menerajui inisiatif ke arah memastikan kebolehsesuaian Pelabuhan Klang dalam menangani cabaran yang timbul daripada perubahan iklim dan isu alam sekitar yang lain bagi mencapai ketahanan dan kelestarian.

Whether it is transitioning to net zero carbon or in reducing emission, pressure is mounting on maritime transport to go green as efforts intensify to tackle the impact of climate change. The Covid-19 pandemic has not only put transport issues in the spotlight but has also piled on the pressure for the industry to respond to international requirements towards cleaner and greener and more sustainable operations.

It was reported that global emission of carbon dioxide reached 34.81 billion tonnes in 2020, of which 272 million tonnes came from Malaysia. The country's CO₂ emission per capita was 8.42 tonnes and the top two contributors to greenhouse gas (GHG) emission were power generation (39.6%) and transport (21%), of which 85% was contributed by road vehicles.

Malaysia's environmental policies in relation to the transport industry are driven by, among others, the Strategic Plan Ministry of Transport 2021 -2025 which focuses on enforcement of compliance with environmental acts and regulations, initiatives to control pollution, noise and waste as well the creation of a transportation system that is sustainable and efficient and which not only drives the socio-economic development of the country but also minimises its negative impact on the environment.

The Low Carbon Mobility Blueprint 2021-2030 of the Ministry of Environment is another driver of transport-related environmental policies. The blueprint assesses the best options in energy and GHG mitigation planning in the transport sector, particularly land transport. This is complemented by the Green Technology Master Plan Malaysia 2017-2030, an outcome of the Eleventh Malaysia Plan (2016-2020), which initiates strategic plans to develop green technology and create a low-carbon and resource-efficient economy. The five 12th Malaysia Plan also incorporated initiatives that would lead to a low-carbon, climate-resilient economy based on clean, green and resilient development.

Malaysia has introduced various environmental initiatives in relation to maritime transport including the development of the country's blue economy, waste management as well as global partnership in tackling environmental issues, including application of technological solutions for better stewardship of the environment and natural resources, ballast water management, prevention and efficient response to oil and chemical spills, adoption of the Reduce, Reuse, Recycle approach, emphasis on a cleaner shipping and logistics industry throughout the supply chain by enhancing port safety, health and environmental management.

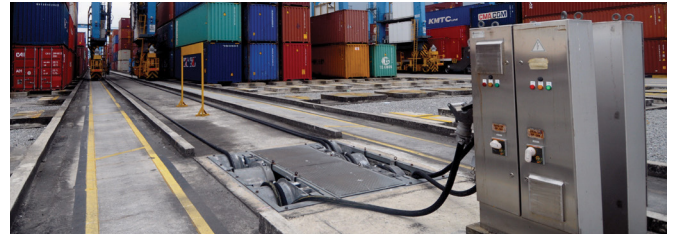
At the global level, Malaysia has committed to the IMO Green Voyage 2050 agenda which aims to transition shipping towards a low carbon future, including energy efficiency goals and a 50 % reduction in GHG emission from international shipping by 2050. At the local level, PKA is leading the way in initiatives towards ensuring Port Klang's adaptability to challenges emerging from climate change and other environmental issues in line with resilience and sustainability goals.

FASILITI DAN KEMUDAHAN YANG MESRA ALAM

Environment-friendly Equipment and Facilities

Selaras dengan Strategi 4.3 Dasar Pengangkutan Negara 2019 - 2030, LPK dengan kerjasama operator terminal memastikan setiap jentera pengendalian yang digunakan dalam operasi pelabuhan yang menyumbang kepada pencemaran udara, seperti kren RTG (rubber-tyred gantry) yang menggunakan diesel digantikan secara berperingkat dengan RTG berkuasa elektrik dan menggunakan diesel hijau seperti B7 (biodiesel). Pencahayaan konvensional di dalam kawasan terminal juga digantikan dengan lampu LED.

In alignment with Strategy 4.3 of the National Transportation Policy 2019 - 2030, PKA in collaboration with the terminals ensures that equipment used in port operations which contribute to air pollution, such as diesel-operated rubber-tyred gantry cranes, are gradually replaced with electric ones together with the mandatory usage of greener diesel such as B7 (biodiesel). Conventional lighting is also being replaced with LED lights within the terminals' perimeters.



PEMELIHARAAN ALAM SEKITAR

Environment Protection

Sebagai sebahagian daripada agenda pemeliharaan alam sekitar di Pelabuhan Klang, LPK dengan kerjasama terminal telah memulakan inisiatif untuk mengurangkan sisa, kitar semula dan memulih, merawat dan melupuskan, enapcemar serta menjalankan pembersihan tangki yang digunakan dalam operasi pelabuhan.

Pusat pengurusan sisa yang khusus telah dibina di Northport untuk mengumpul bahan buangan, campuran berminyak dan sisa daripada kapal. Westports juga akan membina pusat seumpama ini pada tahun 2023.

Untuk menambah baik kualiti udara di kawasan pelabuhan, sebuah loader kapal/ pemunggah untuk isirong sawit telah dipasang bagi mengurangkan pencemaran sisa habuk yang terhasil daripada pengendalian kargo tersebut.

As part of Port Klang environment agenda, PKA, in collaboration with the terminals, has initiated plans for waste minimisation, recycling and recovery, treatment and disposal, desludging and tank cleaning from port operations. A dedicated waste management centre has been set up in Northport to collect residues, oily mixtures and garbage from vessels while a similar one will be set up in Westports by 2023.

To improve air quality in the port area, a new ship loader for palm kernel expellers has been installed to contain dust pollution from the handling of such cargoes.



PENGGUNAAN TENAGA BOLEH DIPERBAHARUI DAN BAHAN BAKAR RENDAH KARBON

Use of Renewable Energy and Low Carbon Fuel

Satu polisi baharu berhubung penggunaan tenaga boleh diperbaharui dan bahan api rendah karbon mewajibkan semua gudang baharu di kawasan pelabuhan dipasang dengan panel solar. Panel solar yang dipasang di Northport Distripark 2 yang mula operasi baru-baru ini dijangka menghasilkan 6,490.392 MWh setiap tahun.

Untuk menggalakkan penggunaan bahan api rendah karbon, sebuah kapal bunker LNG dengan kerjasama Petronas telah beroperasi baru-baru ini, manakala sebuah hab eksport biojisim telah dibuka di Southpoint. Indeks bangunan hijau juga telah dilaksanakan untuk menjimatkan tenaga, air dan sumber lain. Indeks bangunan hijau juga telah dilaksanakan bagi menggalakkan fasiliti dibina dan direka menjimatkan tenaga, air dan bahan pembinaan yang mesra alam.

A new policy in relation to the usage of renewable energy and low carbon fuel makes it mandatory for all new warehouses in the port area to be installed with solar panels. Solar panels installed at Northport's recently commissioned second distripark is expected to yield 6,490.392 MWh annually.

To encourage usage of low carbon fuel, provision of LNG bunkering in collaboration with Petronas has been initiated recently while a biomass export hub has been opened in Southpoint. A green building index has also been implemented to encourage facilities to be designed and constructed to promote energy efficiency, conserve water and use environmentally friendly building materials.

MENGIJAUKAN PERSEKITARAN PELABUHAN

Greening the Port Environment

Sebagai sebahagian daripada program pelabuhan hijau, LPK, Northport dan Westports telah menjalankan pemuliharaan hutan bakau sejak 2015 di Pulau Indah bersama-sama dengan program 3R (*Reduce-Reuse-Recycle*) dalam kalangan pekerja pelabuhan.

As part of the green port programme, PKA, Northport and Westports have been undertaking mangrove rehabilitation since 2015 in Pulau Indah together with 3R (Reduce, Reuse and Recycle) programmes among port workers.

Ke Arah Pendigitalan

Going Digital

Bagi meningkatkan kecekapan, kesesuaian dan ketangkasan dalam rangkaian pengangkutan maritim, LPK sebelum ini telah menawarkan perkhidmatan digital yang berkaitan dengan dokumentasi zon bebas, pertanyaan berkaitan dagangan berbahaya, pemakluman pra-ketibaan kapal, bunkering, permit kerja panas dan permohonan dalam talian untuk pelesenan Perkhidmatan Sampingan serta On-Dock Depot dan Jeti.

Sistem Tempahan CargoMove juga telah diperkenalkan bagi memudahcara syarikat haulier untuk membuat tempahan awal, merancang perjalanan pergi dan balik serta mengelakkan kelewatan dan kesesakan di Terminal / On-Dock Depot.

Sistem Operasi Terminal (TOS) juga sedang ditambah baik dengan rancangan untuk menggunakan kecerdasan buatan (AI) dalam perancangan trafik bagi mengurangkan penggunaan dan pelepasan bahan api serta meningkatkan produktiviti aset dan sistem inventori, termasuk penyelenggaraan jentera secara berkala dan pengurangan gangguan.

Matlamat projek-projek pendigitalan ini adalah untuk mempercepatkan proses pelepasan kargo, memudahkan transaksi serta meminimalkan penggunaan tenaga.

To improve efficiency, boost flexibility and agility in the maritime transport chain, PKA offers digital services related to free zone documentation, dangerous goods inquiry, vessel pre-arrival notification, bunkering, hot works permits and online applications for licensing of Ancillary Services and On-Dock Depots and Jetties.

The CargoMove Booking System was also introduced to facilitate Haulage Companies to pre-book trips to and from the port as well as to avoid delays and long queues at the Terminals / On-Dock Depots.

The Terminal Operating Systems (TOS) are also being enhanced with plans to use artificial intelligence (AI) in traffic planning to reduce fuel consumption and emission as well as increase asset productivity and inventory systems, including vehicle and equipment maintenance and reduction of downtime.

The goals of these digitalisation projects is to simplify and expedite transactions as well as reducing energy consumption.

Projek Masa Hadapan

Future Projects

Untuk memantapkan lagi ketahanan dan kelestarian Pelabuhan Klang, LPK sedang melaksanakan pelbagai inisiatif pada masa hadapan, termasuk penggunaan trak dan bot tunda berkuasa LNG, pengendalian dan penyimpanan bahan api alternatif (ammonia, metanol, hidrogen) untuk bunkering, penggunaan forklift elektrik, stesen jana kuasa di dermaga sedia ada dan baharu di Northport dan Westports dan pembinaan loji kitar sisa kepada tenaga. Sebuah terminal LPG dan LNG yang dibina melalui usaha sama antara dua syarikat antarabangsa telah ditauliahkan pada 2021. Turut diperhatikan ialah pengoptimuman panggilan pelabuhan atau ketibaan tepat pada masanya di bawah program IMO Green Voyage 2050 dijangka dapat mengurangkan masa menunggu kapal untuk berlabuh.

To further enhance Port Klang's resilience and sustainability agenda, PKA is pursuing various initiatives in the future, including the usage of LNG-powered trucks and tugboats, the handling and storage of alternative fuels (ammonia, methanol, hydrogen) for bunkering, use of electric forklifts, onshore power supply at existing and new berths in Northport and Westports and the construction of waste-to-energy plant. A LPG and future ready LNG terminal built through a joint venture between two multinational companies was commissioned in 2021. Also in the pipeline, in the port call optimisation initiative or just-in-time arrivals under the IMO Green Voyage 2050 programme which aims to minimize a ships' waiting time for berths.



GREEN VOYAGE
2 0 5 0



Westports 2 dan Terminal Pulau Carey

Westports 2 and Carey Island Terminal

Dimodelkan sebagai pelabuhan pintar lestari yang menggunakan tenaga elektrik yang cekap tenaga serta pembinaan bangunan, peralatan dan sistem dipacu oleh teknologi digital dan automasi.

To be modelled as environmentally sustainable smart ports widely utilizing electrification whilst being energy efficient with buildings, equipment and system and driven by digital technology and automation.

Cabaran dan Hala Tuju Challenges and Way Forward

Banyak cabaran yang perlu ditempuhi di dalam usaha untuk memelihara alam sekitar di Pelabuhan Klang. Salah satunya adalah kos, yang merupakan antara halangan terbesar dalam menggunakan tenaga boleh diperbaharui (RE). Walaupun terdapat skim pembiayaan untuk menampung perbelanjaan penggunaan teknologi hijau dan elaun cukai pelaburan hijau (ITA), namun, secara keseluruhannya pembiayaan bagi teknologi boleh diperbaharui ini perlu diperluaskan, memandangkan pembangunan dan pembiayaan sebahagian besarnya digunakan oleh sektor swasta. Skim pembiayaan teknologi hijau dan ITA ini juga perlu diperluaskan kepada pengendali pelabuhan.

Jumlah kenderaan yang menggunakan jalan raya menyumbang 85% terhadap pencemaran, yang mana ianya memerlukan komitmen yang padu dari setiap pihak bagi memastikan penguatkuasaan berkaitan penggunaan kenderaan berat, program penyelenggaraan jalan raya dan serta mengenakan had usia penggunaan bagi kenderaan barangan.

Ini adalah beberapa isu yang dihadapi oleh Pelabuhan Klang dan pelabuhan lain dalam semua sektor ekonomi. Pendekatan bersepadu dan kerjasama erat amat diperlukan bagi menangani cabaran ini. Dalam hal berkaitan dengan pengangkutan maritim, Kementerian Pengangkutan dan Kementerian Alam Sekitar dan Air bekerjasama untuk merangka pelan hala tuju bagi merealisasikan agenda penyahkarbonan pelabuhan.

Adalah penting untuk menjadikan Pelabuhan Klang sebuah pelabuhan pintar dan hijau pada masa hadapan bukan sahaja dalam memenuhi keperluan antarabangsa tetapi juga untuk memastikan kebolehsesuaian terhadap senario pengangkutan maritim yang berubah dengan pantas. Penggunaan aplikasi pintar dan hijau menjadi keutamaan dalam menjalankan operasi pelabuhan demi meningkatkan daya tahan dan kemampuan serta memastikan kesinambungan perniagaan serta ekonomi yang cekap.

Challenges abound in efforts to achieve Port Klang's environmental goals. Funding, for example, is a stumbling block towards greater use of renewable energy (RE). Though financing schemes for green technology and green investment tax allowances (ITA) are available, there is, generally, a lack of sustainable funding for RE, the development and financing of which is largely driven by the private sector. These green technology financing schemes and ITA also needed to be extended to port operators.

With road vehicles contributing 85% of emissions from transportation, a firm commitment is needed to implement a clean truck policy, including road worthiness and maintenance programmes as well as imposing an age limit on goods vehicles.

These issues faced by Port Klang and other ports cut across all economic sectors. An integrated approach is needed to tackle these challenges and collaboration is key. In the case of maritime transport, the Ministry of Transport and Ministry of the Environment and Water are partnering to draw up a roadmap for the decarbonisation of ports.

Future Port Klang must be smarter and greener not only to meet with international requirements but also to enable greater adaptability to a rapidly changing maritime transport scenario. Ultimately, application of smart and green solutions are essential for port operations to boost resilience and sustainability as well as in delivering business continuity and economic efficiencies.

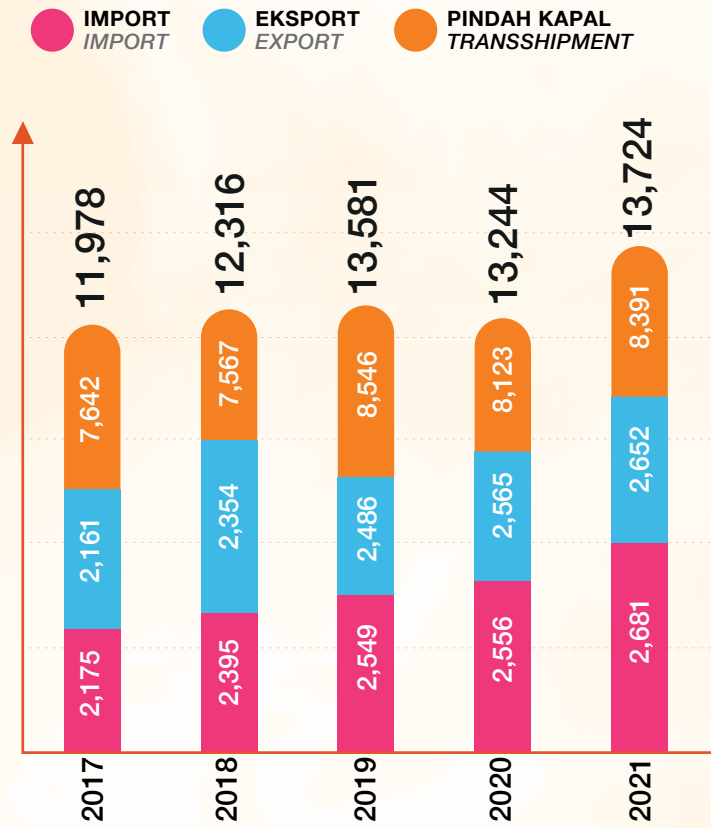


KAD LAPORAN PELABUHAN KLANG

PORT KLANG REPORT CARD

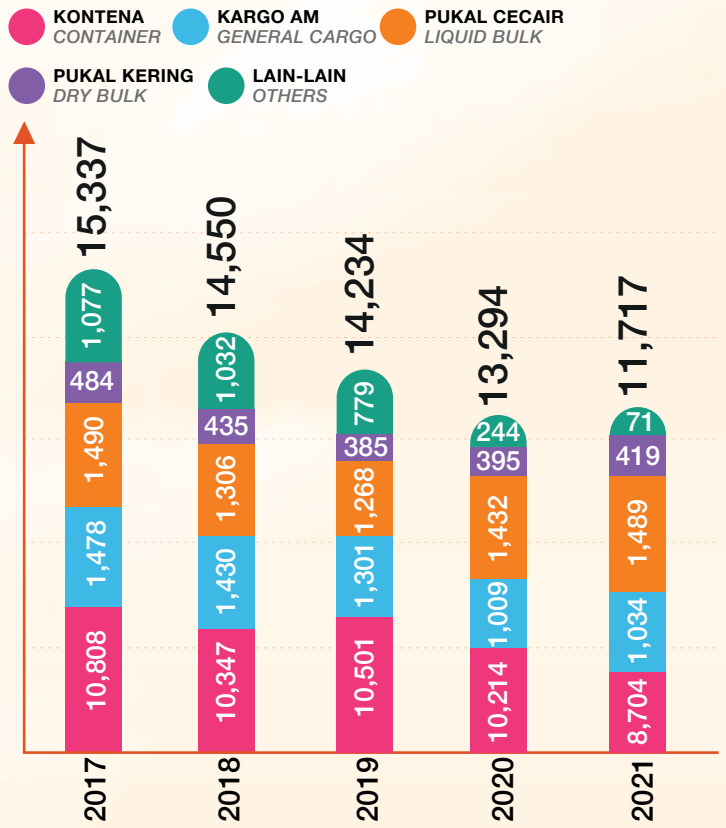
2017 - 2021

JUMLAH KENDALIAN KONTENA ('000 TEU)
TOTAL CONTAINER THROUGHPUT ('000 TEU)



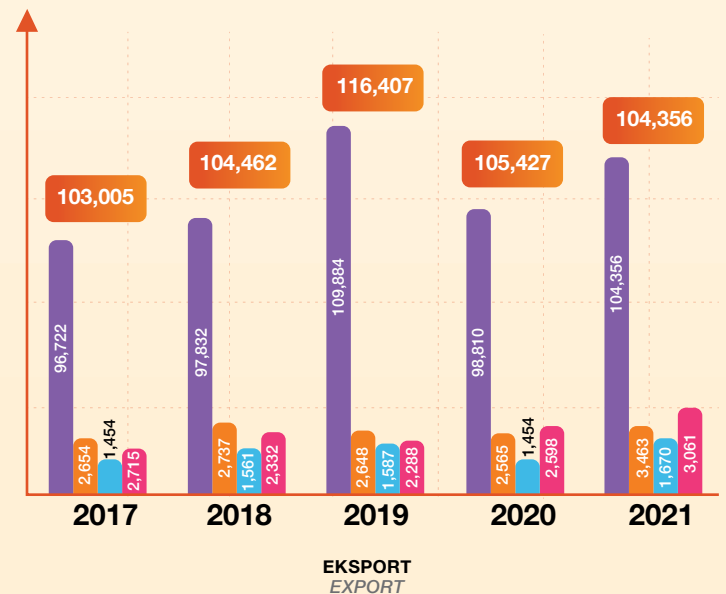
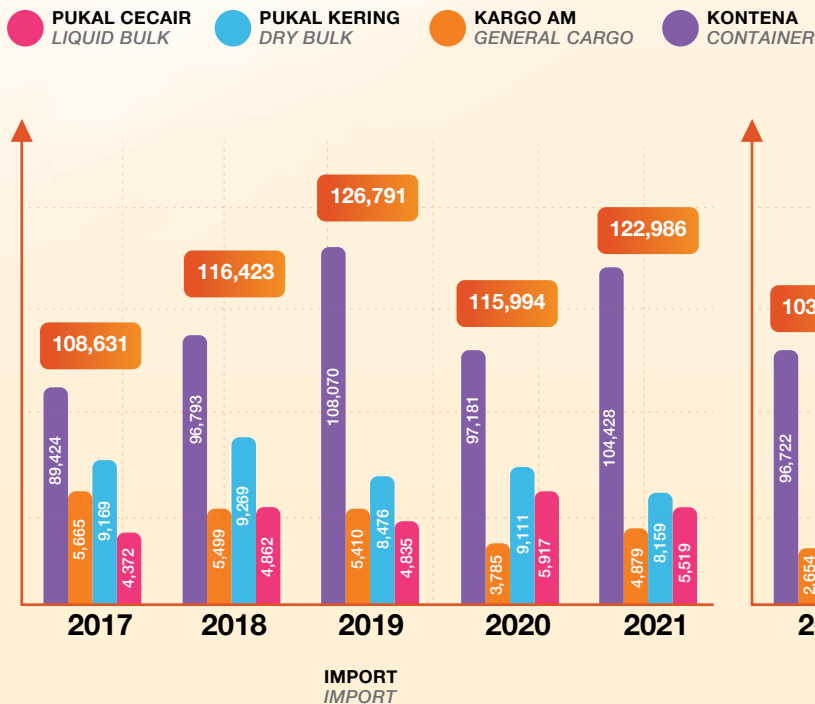
2017 - 2021

PERSINGGAHAN KAPAL
SHIP CALLS



2017 - 2021

KENDALIAN KARGO ('000 FWT)
CARGO THROUGHPUT ('000 FWT)



2021

JUMLAH KENDALIAN KONTENA BULANAN (TEU) TOTAL CONTAINER THROUGHPUT BY MONTH (TEU)

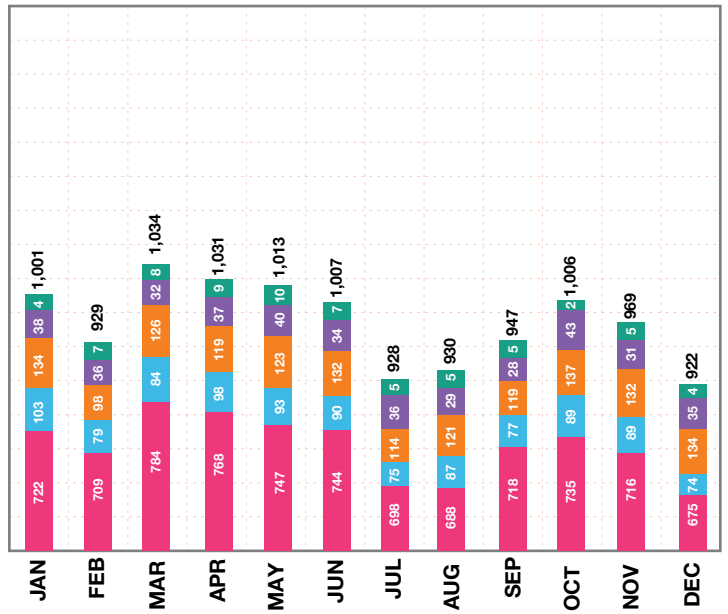
● **IMPORT**
IMPORT
 ● **EKSPORT**
EXPORT
 ● **PINDAH KAPAL**
TRANSSHIPMENT



2021

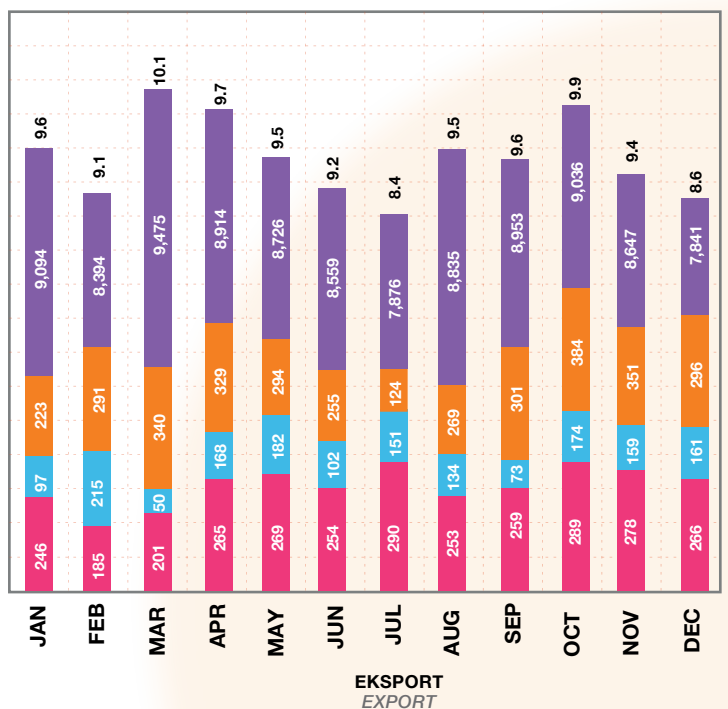
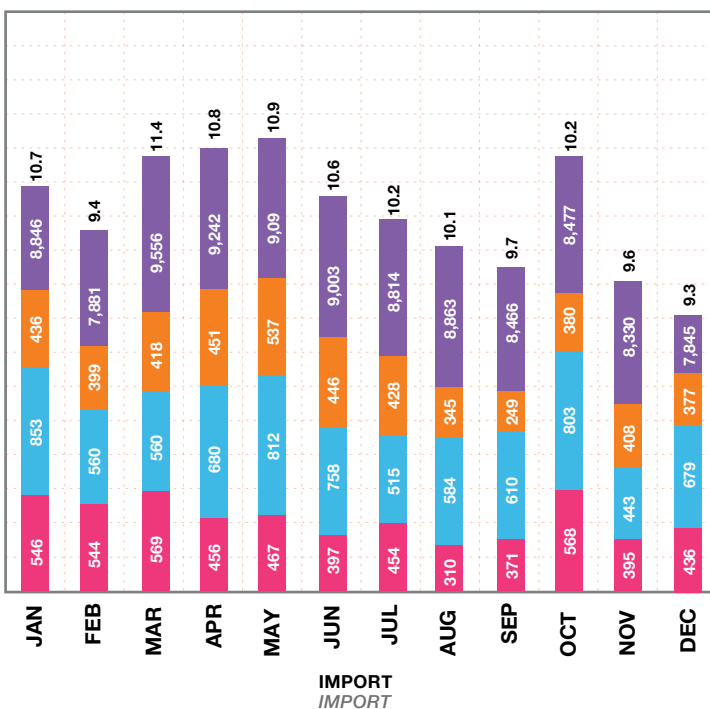
PERSINGGAHAN KAPAL BULANAN SHIP CALLS BY MONTH

● **KONTENA**
CONTAINER
 ● **KARGO AM**
GENERAL CARGO
 ● **PUKAL CECAIR**
LIQUID BULK
 ● **PUKAL KERING**
DRY BULK
 ● **LAIN-LAIN**
OTHERS



2021

KENDALIAN KARGO BULANAN ('000 FWT) CARGO THROUGHPUT BY MONTHLY ('000 FWT)



GAMBAR SEPANJANG TAHUN

THE YEAR IN PICTURES

4 Jan



Lawatan kerja Datuk Chong Sin Woon, Pengerusi LPK ke Westports

PKA chairman Datuk Chong Sin Woon visited Westports

5 Apr



Kunjungan Hormat oleh Persatuan Haulier Malaysia ke atas Datuk Chong Sin Woon, Pengerusi LPK

Representatives from the Association of Malaysian Hauliers paid a courtesy call on PKA chairman Datuk Chong Sin Woon

28 Apr



Kunjungan Hormat oleh Pengurusan Kanan LBS Bina Group ke atas Datuk Chong Sin Woon, Pengerusi LPK

A delegation of senior management executives from the LBS Bina Group paid a courtesy call on Datuk Chong Sin Woon

01

JANUARY

04

APRIL

22 Jan



Lawatan kerja Datuk Chong Sin Woon, Pengerusi LPK ke Northport

PKA chairman Datuk Chong Sin Woon visited Northport

8 Apr



Kunjungan Hormat oleh Kedutaan Thailand ke atas Datuk Chong Sin Woon, Pengerusi LPK

Officials from the Royal Thai Embassy paid a courtesy call on PKA chairman Datuk Chong Sin Woon

28 Apr



Majlis Penyampaian Bingkisan Kuih Raya kepada Pelaut

Ceremony to present a package of kuih raya to sailors

4 May



Sesi serahan sumbangan 'Tabung Adelia'

Virtual presentation of contributions to the 'Adelia Fund'

19 Jun



Pertandingan melukis dan mewarna sempena Hari Pelaut 2021 oleh keluarga kakitangan LPK

Virtual drawing and colouring competition in conjunction with Seafarers Day 2021 for families of PKA staff

19 Jun



Operasi pertama LNG bungkering dijalankan di Pelabuhan Klang oleh Petronas

First LNG bunkering operation conducted in Port Klang by Petronas

05

MAY



25 Jun



Lawatan Tapak oleh Menteri Pengangkutan dan Menteri Sains, Teknologi dan Inovasi ke Pusat Pemberian Vaksin Sektor Pengangkutan (Maritim) Pelabuhan Klang

Minister of Transport and Minister of Science, Technology and Innovation visited the Transport Sector (maritime) Vaccination programme centre, Port Klang

06

JUNE

GAMBAR SEPANJANG TAHUN

THE YEAR IN PICTURES

14 Sep



Program Kesedaran Kebersihan Persekitaran Pelabuhan Klang dijalankan di Northport

Clean Port Awareness Programme at Northport

09

SEPTEMBER

21 Sep



Program Kesedaran Kebersihan Persekitaran Pelabuhan Klang dijalankan di Westports

Clean Port Awareness Programme at Westports

8 Oct



Lawatan Kerja oleh Timbalan Menteri Pengangkutan ke Ibu Pejabat Lembaga Pelabuhan Kelang

Deputy Minister of Transport paid a working visit to Port Klang Authority Headquarters

10

OCTOBER

27 Oct



Lawatan Kerja Datuk Chong Sin Woon, Pengerusi LPK ke MATRAIN

PKA Chairman Datuk Chong Sin Woon, visited the Maritime Transport Institute (MATRAIN)

11 Nov



LPK telah mengadakan pameran sempena Majlis Makan Malam Malaysia-IMO 50 tahun

PKA held an exhibition in conjunction with the 50th Malaysia-IMO Dinner

6 Dec



Pemilihan Malaysia sebagai Ahli Majlis IMO semasa Perhimpunan Agong IMO ke-32

Malaysia elected as IMO Council Member during IMO Assembly, 32nd session

31 Dec



Inisiatif Bantuan Pasca Banjir oleh Komuniti Pelabuhan & Logistik kepada Komuniti Kuala Langat

Aid distributed to flood victims in Kuala Langat under the Port Klang community flood relief programme

18 Nov



LPK bersama-sama Westports dan Port Klang Free Zone menyertai pameran dalam Selangor International Business Summit 2021 – Selangor Industrial Park EXPO di Pusat Konvensyen Kuala Lumpur

PKA together with Westports and Port Klang Free Zone participated in the Selangor International Business Summit 2021 – Selangor Industrial Park EXPO at the Kuala Lumpur Convention Centre

24 Dec



Gotong-royong pasca banjir di Royal Selangor Yacht Club

Post-flood clean-up at the Royal Selangor Yacht Club

29 Dec



Inisiatif Bantuan Pasca Banjir oleh Komuniti Pelabuhan & Logistik kepada masyarakat Orang Asli Mah Meri, Pulau Carey

Aid distributed to Mah Meri Orang Asli flood victims in Pulau Carey

11 NOVEMBER 12 DECEMBER

PENYATA KEWANGAN LEMBAGA PELABUHAN KELANG *FINANCIAL STATEMENTS OF PKA*





- 53 ... Sijil Ketua Audit Negara Mengenai Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021
- 57 ... Pengakuan Oleh Pegawai Utama Yang Bertanggungjawab Ke Atas Pengurusan Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang
- 58 ... Penyata Lembaga Pengarah (Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan)
- 59 ... Penyata Kedudukan Kewangan Pada 31 Disember 2021
- 60 ... Penyata Prestasi Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021
- 61 ... Penyata Perubahan Aset Bersih Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021
- 62 ... Penyata Aliran Tunai Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021
- 63 ... Penyata Perbandingan Bajet Dan Sebenar Pada 31 Disember 2021
- 64 ... Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021



**SIJIL KETUA AUDIT NEGARA
MENGENAI PENYATA KEWANGAN
LEMBAGA PELABUHAN KELANG
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2021**

Sijil Mengenai Pengauditan Penyata Kewangan

Pendapat

Saya telah memberikan kuasa kepada firma audit swasta di bawah subseksyen 7(3) Akta Audit 1957 [Akta 62] untuk mengaudit Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang. Penyata kewangan tersebut merangkumi Penyata Kedudukan Kewangan pada 31 Disember 2021 Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan dan Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih/Ekuiti, Penyata Aliran Tunai serta Penyata Perbandingan Bajet dan Sebenar bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut dan nota kepada penyata kewangan termasuklah ringkasan polisi perakaunan yang signifikan seperti yang dinyatakan pada muka surat 3 hingga 28.

Pada pendapat saya, penyata kewangan ini memberikan gambaran yang benar dan saksama mengenai kedudukan kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan pada 31 Disember 2021 dan prestasi kewangan serta aliran tunai bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut selaras dengan Piawai Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) dan keperluan Port Authorities Act 1963 [Act 488].

Asas Kepada Pendapat

Pengauditan telah dilaksanakan berdasarkan Akta Audit 1957 dan International Standards of Supreme Audit Institutions. Tanggungjawab saya dihuraikan selanjutnya di perenggan Tanggungjawab Juruaudit Terhadap Pengauditan Penyata Kewangan dalam sijil ini. Saya percaya bahawa bukti audit yang diperoleh adalah mencukupi dan bersesuaian untuk dijadikan asas kepada pendapat saya.

Kebebasan dan Tanggungjawab Etika Lain

Saya adalah bebas daripada Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan serta telah memenuhi tanggungjawab etika lain berdasarkan International Standards of Supreme Audit Institutions.

Maklumat Lain Selain Daripada Penyata Kewangan dan Sijil Juruaudit Mengenainya

Lembaga Pengarah, Lembaga Pelabuhan Kelang bertanggungjawab terhadap maklumat lain dalam Laporan Tahunan. Pendapat saya terhadap Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan tidak meliputi maklumat lain selain daripada penyata kewangan dan Sijil Juruaudit mengenainya dan saya tidak menyatakan sebarang bentuk kesimpulan jaminan mengenainya.

Tanggungjawab Lembaga Pengarah Terhadap Penyata Kewangan

Lembaga Pengarah bertanggungjawab terhadap penyediaan Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan yang memberi gambaran benar dan saksama selaras dengan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) dan keperluan Port Authorities Act 1963 [Act 488]. Lembaga Pengarah juga bertanggungjawab terhadap penetapan kawalan dalaman yang perlu bagi membolehkan penyediaan Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan yang bebas daripada salah nyata yang ketara, sama ada disebabkan fraud atau kesilapan.

Semasa penyediaan Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan, Lembaga Pengarah bertanggungjawab untuk menilai keupayaan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan untuk beroperasi sebagai satu usaha berterusan, mendedahkannya jika berkaitan serta menggunakannya sebagai asas perakaunan.

Tanggungjawab Juruaudit Terhadap Pengauditan Penyata Kewangan

Objektif saya adalah untuk memperoleh keyakinan yang munasabah sama ada Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan secara keseluruhannya adalah bebas daripada salah nyata yang ketara, sama ada disebabkan fraud atau kesilapan, dan mengeluarkan Sijil Juruaudit yang merangkumi pendapat saya. Jaminan yang munasabah adalah satu tahap jaminan yang tinggi, tetapi bukan satu jaminan bahawa audit yang dijalankan mengikut International Standards of Supreme Audit Institutions akan sentiasa mengesan salah nyata yang ketara apabila ia wujud. Salah nyata boleh wujud daripada fraud atau kesilapan dan dianggap ketara sama ada secara individu atau agregat sekiranya boleh dijangkakan dengan munasabah untuk mempengaruhi keputusan ekonomi yang dibuat oleh pengguna berdasarkan penyata kewangan ini.

Sebagai sebahagian daripada pengauditan mengikut International Standards of Supreme Audit Institutions, saya menggunakan pertimbangan profesional dan mengekalkan keraguan profesional sepanjang pengauditan. Saya juga:

- a. mengenal pasti dan menilai risiko salah nyata ketara dalam Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan, sama ada disebabkan fraud atau kesilapan, merangka dan melaksanakan prosedur audit yang responsif terhadap risiko berkenaan serta mendapatkan bukti audit yang mencukupi dan bersesuaian untuk memberikan asas kepada pendapat saya. Risiko untuk tidak mengesan salah nyata ketara akibat daripada fraud adalah lebih tinggi daripada kesilapan kerana fraud mungkin melibatkan pakatan, pemalsuan, ketinggalan yang disengajakan, representasi yang salah, atau mengatasi kawalan dalaman;
- b. memahami kawalan dalaman yang relevan untuk merangka prosedur audit yang bersesuaian tetapi bukan untuk menyatakan pendapat mengenai keberkesanan kawalan dalaman Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan;
- c. menilai kesesuaian dasar perakaunan yang diguna pakai, kemunasabahan anggaran perakaunan dan pendedahan yang berkaitan oleh Lembaga Pengarah;
- d. membuat kesimpulan terhadap kesesuaian penggunaan asas perakaunan untuk usaha berterusan oleh Lembaga Pengarah dan berdasarkan bukti audit yang diperoleh, sama ada wujudnya ketidakpastian ketara yang berkaitan dengan peristiwa atau keadaan yang mungkin menimbulkan keraguan yang signifikan terhadap keupayaan Lembaga Pelabuhan Kelang atau Kumpulan sebagai satu usaha berterusan. Jika saya membuat kesimpulan bahawa ketidakpastian ketara wujud, saya perlu melaporkan dalam Sijil Juruaudit terhadap pendedahan yang berkaitan dalam Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan atau, jika pendedahan tersebut tidak mencukupi, pendapat saya akan diubah. Kesimpulan saya dibuat berdasarkan bukti audit yang diperoleh sehingga tarikh Sijil Juruaudit. Bagaimanapun, peristiwa atau keadaan pada masa hadapan berkemungkinan menyebabkan Lembaga Pelabuhan Kelang atau Kumpulan tidak lagi berupaya meneruskan operasi secara usaha berterusan;
- e. menilai persembahan secara keseluruhan, struktur dan kandungan Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan, termasuk pendedahannya, dan sama ada penyata kewangan tersebut telah melaporkan asas-asas urus niaga dan peristiwa-peristiwa yang memberikan gambaran saksama; dan

- f. mendapatkan bukti audit yang mencukupi dan bersesuaian berkaitan maklumat kewangan entiti dan aktiviti perniagaan dalam Kumpulan untuk memberikan pendapat terhadap Penyata Kewangan kumpulan. Saya bertanggungjawab untuk hala tuju, pengawasan dan pelaksanaan pengauditan kumpulan. Saya hanya bertanggungjawab terhadap pendapat saya.

Lembaga Pengarah telah dimaklumkan, antaranya mengenai skop dan tempoh pengauditan yang dirancang serta penemuan audit yang signifikan termasuk kelemahan kawalan dalaman yang dikenal pasti semasa pengauditan.

Laporan Mengenai Keperluan Perundangan dan Peraturan Lain

Berdasarkan keperluan Port Authorities Act 1963 [Act 488], saya juga melaporkan syarikat subsidiari yang tidak diaudit oleh saya, telah dinyatakan di Nota 9 dalam penyata kewangan.

Hal-hal Lain

Saya ingin menarik perhatian terhadap kelemahan dalam penyediaan penyata kewangan bagi item baki aset cukai tertunda yang tidak dapat disahkan ketepatannya kerana pelarasan tidak dibuat dalam tahun semasa.

Sijil ini dibuat untuk Lembaga Pengarah, Lembaga Pelabuhan Kelang berdasarkan keperluan Port Authorities Act 1963 [Act 488] dan bukan untuk tujuan lain. Saya tidak bertanggungjawab terhadap pihak lain bagi kandungan sijil ini.



(AZUNAN BIN DAUD c.a (M))
b.p. KETUA AUDIT NEGARA

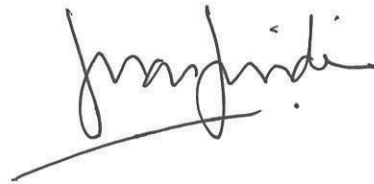
PUTRAJAYA
20 OKTOBER 2022



**PENGAKUAN OLEH PEGAWAI UTAMA YANG
BERTANGGUNGJAWAB KE ATAS PENGURUSAN KEWANGAN
LEMBAGA PELABUHAN KELANG**

Saya, **ADNAN BIN ABIDIN**, pegawai utama yang bertanggungjawab ke atas pengurusan kewangan dan rekod-rekod perakaunan **LEMBAGA PELABUHAN KELANG**, dengan ikhlasnya mengakui bahawa Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran Tunai dan Penyata Perbandingan Bajet dan Sebenar **LEMBAGA PELABUHAN KELANG** dan Kumpulan dalam kedudukan kewangan yang berikut ini berserta dengan nota-nota kepada Penyata Kewangan di dalamnya mengikut sebaik-baik pengetahuan dan kepercayaan saya, adalah betul dan saya membuat ikrar ini dengan sebenarnya mempercayai bahawa ia adalah benar dan atas kehendak-kehendak Akta Akuan Berkanun, 1960.

Sebenarnya dan sesungguhnya)
diakui oleh penama di atas)
di **PELABUHAN KLANG**)
pada **2.4 JUN 2022**.....)



Di hadapan saya,



PESURUHJAYA SUMPAAH
MALAYSIA

**PENYATA LEMBAGA PENGARAH
(LEMBAGA PELABUHAN KELANG DAN KUMPULAN)**

Kami, **Datuk Chong Sin Woon** dan **Kapten Subramaniam a/l Karuppiah** yang merupakan Pengerusi dan salah seorang Ahli Lembaga Pengarah **LEMBAGA PELABUHAN KELANG** dengan ini menyatakan bahawa, pada pendapat Lembaga Pengarah, Penyata Kewangan yang mengandungi Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran Tunai dan Penyata Perbandingan Bajet dan Sebenar **LEMBAGA PELABUHAN KELANG** dan Kumpulan yang berikut ini berserta dengan nota-nota kepada Penyata Kewangan di dalamnya, adalah disediakan untuk menunjukkan pandangan yang benar dan saksama berkenaan kedudukan **LEMBAGA PELABUHAN KELANG** dan Kumpulan pada **31 Disember 2021** dan hasil kendaliannya serta perubahan kedudukan kewangannya bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut.

Bagi pihak Lembaga,



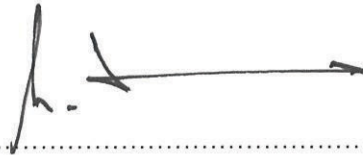
.....
NAMA : DATUK CHONG SIN WOON

GELARAN : PENERUSI

TARIKH : **24 JUN 2022**

TEMPAT : PELABUHAN KLANG

Bagi pihak Lembaga,



.....
NAMA : KAPTEN SUBRAMANIAM A/L KARUPPIAH

GELARAN : AHLI

TARIKH : **24 JUN 2022**

TEMPAT : PELABUHAN KLANG

**PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN
PADA 31 DISEMBER 2021**

	NOTA	KUMPULAN		LEMBAGA	
		Seperti yang Dinyatakan Semula		Seperti yang Dinyatakan Semula	
		2021	2020	2021	2020
		RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
<u>ASET SEMASA</u>					
Tunai dan Baki di Bank	25	193,426	251,970	180,838	225,479
Deposit di Institusi Kewangan	4	351,967	298,119	324,107	274,000
Akaun Belum Terima	5	14,151	15,034	13,958	14,800
Pelbagai Belum Terima, Deposit dan Prabayar	6	61,747	70,839	51,402	64,535
Pinjaman Kakitangan	7	646	678	646	678
Jumlah Terhutang oleh Syarikat Subsidiari	8	-	-	17,537	26,182
JUMLAH ASET SEMASA		621,937	636,640	588,488	605,674
<u>ASET BUKAN SEMASA</u>					
Pinjaman Kakitangan	7	10,293	11,052	10,293	11,052
Jumlah Terhutang oleh Syarikat Subsidiari	8	-	-	11,084	11,284
Pelaburan dalam Entiti yang Dikawal	9	-	-	1,895	2,057
Pelaburan- Pelaburan Lain	10	2,075	2,075	2,075	2,075
Hartanah, Loji dan Peralatan	11	3,078,523	3,194,841	3,067,006	3,183,061
Kerja Dalam Pelaksanaan	12	11,973	13,538	11,973	13,538
Aset Cukai Tertunda	13	340,000	340,000	340,000	340,000
JUMLAH ASET BUKAN SEMASA		3,442,864	3,561,506	3,444,326	3,563,067
JUMLAH ASET		4,064,801	4,198,146	4,032,814	4,168,741
<u>LIABILITI SEMASA</u>					
Akaun Belum Bayar	14	-	3	-	-
Pelbagai Belum Bayar	15	60,927	50,788	26,344	18,105
Peruntukan Manfaat Kakitangan	16	161	60	161	60
Pinjaman Kerajaan	17	81,907	78,711	81,907	78,711
Jumlah Terhutang kepada Syarikat Subsidiari	8	-	-	4,709	5,354
Peruntukan Cukai		2,425	550	2,425	409
JUMLAH LIABILITI SEMASA		145,420	130,112	115,546	102,639
<u>LIABILITI BUKAN SEMASA</u>					
Pinjaman Kerajaan	17	3,465,564	3,547,470	3,465,564	3,547,470
Liabiliti Cukai Tertunda	13	81,344	79,824	81,319	79,799
Peruntukan Manfaat Kakitangan	16	2,976	2,886	2,976	2,886
JUMLAH LIABILITI BUKAN SEMASA		3,549,884	3,630,180	3,549,859	3,630,155
JUMLAH LIABILITI		3,695,304	3,760,292	3,665,405	3,732,794
ASET BERSIH		369,497	437,854	367,409	435,947
<u>ASET BERSIH/EKUITI</u>					
Lebihan Berkumpul		369,497	437,854	367,409	435,947
ASET BERSIH		369,497	437,854	367,409	435,947

Nota-nota di muka 64 hingga 84 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

**PENYATA PRESTASI KEWANGAN
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2021**

	NOTA	KUMPULAN		LEMBAGA	
		2021 RM'000	2020 RM'000	2021 RM'000	2020 RM'000
HASIL					
Urusniaga pertukaran	18	316,138	348,424	314,743	346,455
JUMLAH HASIL		316,138	348,424	314,743	346,455
BELANJA					
Kos Kakitangan	19	25,295	23,706	17,131	16,795
Perbelanjaan Pentadbiran dan Am Manfaat Kakitangan		40,306	45,316	28,431	32,242
Susutnilai dan Pelunasan	20	254	273	254	273
Perbelanjaan Kewangan	21	156,314	157,779	156,023	157,367
	22	148,967	74,188	168,896	94,155
JUMLAH BELANJA		371,136	301,262	370,735	300,832
(KURANGAN)/ LEBIHAN SEBELUM CUKAI	23	(54,998)	47,162	(55,992)	45,623
PERCUKAIAN	24	(13,359)	3,629	(12,546)	4,460
(KURANGAN)/ LEBIHAN SELEPAS CUKAI		(68,357)	50,791	(68,538)	50,083

Nota-nota di muka 64 hingga 84 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

**PENYATA PERUBAHAN ASET BERSIH
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2021**

KUMPULAN

	Lebih Terkumpul RM'000	Jumlah Aset Bersih RM'000
Baki Pada 1 Januari 2020	387,063	387,063
Keuntungan Selepas Cukai	50,791	50,791
Baki Pada 31 Disember 2020	437,854	437,854
Kerugian Selepas Cukai	(68,357)	(68,357)
Baki Pada 31 Disember 2021	369,497	369,497

LEMBAGA

	Lebih Terkumpul RM'000	Jumlah RM'000
Baki Pada 1 Januari 2020	385,864	385,864
Keuntungan Selepas Cukai	50,083	50,083
Baki Pada 31 Disember 2020	435,947	435,947
Kerugian Selepas Cukai	(68,538)	(68,538)
Baki Pada 31 Disember 2021	367,409	367,409



Nota-nota di muka 64 hingga 84 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA ALIRAN TUNAI
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2021

	NOTA	KUMPULAN		LEMBAGA	
		2021 RM'000	2020 RM'000	2021 RM'000	2020 RM'000
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI OPERASI					
(Kurangan)/ Lebihan Sebelum Cukai		(54,998)	47,162	(55,992)	45,623
<i>Pelarasan Untuk:</i>					
Susutnilai		138,339	139,805	137,886	139,345
Belanja Faedah		143,892	72,503	143,892	72,503
Pelunasan		-	-	162	48
Keuntungan Pelupusan Aset		(79)	-	(13)	-
Perbelanjaan Tertunda		17,974	17,974	17,974	17,974
Cukai Prabayar		(5,654)	-	(5,654)	-
Manfaat Kakitangan		191	236	191	236
<i>Keuntungan operasi sebelum perubahan modal kerja</i>		<u>239,665</u>	<u>277,680</u>	<u>238,446</u>	<u>275,729</u>
<i>Perubahan dalam modal kerja:</i>					
Akaun Belum Terima		(6,614)	27,904	(3,208)	31,858
Jumlah Terhutang oleh Syarikat Subsidiari		-	-	8,000	(12,635)
Jumlah Terhutang kepada Syarikat Subsidiari		-	-	200	-
Akaun Belum Bayar		10,136	16,433	8,239	11,220
<i>Tunai diperolehi daripada aktiviti operasi</i>		<u>243,187</u>	<u>322,017</u>	<u>251,677</u>	<u>306,172</u>
Cukai Dibayar		(4,903)	(7,674)	(3,356)	(7,101)
<i>Tunai bersih diperolehi daripada aktiviti operasi</i>		<u>238,284</u>	<u>314,343</u>	<u>248,321</u>	<u>299,071</u>
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PELABURAN					
Pembelian Aset Tetap		(23,265)	(70,483)	(23,075)	(70,483)
Pindahan ke Aset Tetap		2,809	3,162	2,809	3,162
Hasil Jualan Pelupusan Aset		79	-	13	-
<i>Tunai bersih (digunakan oleh) aktiviti pelaburan</i>		<u>(20,377)</u>	<u>(67,321)</u>	<u>(20,253)</u>	<u>(67,321)</u>
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PEMBIAYAAN					
Bayaran Pinjaman Kerajaan		(222,602)	(111,301)	(222,602)	(111,301)
<i>Tunai bersih digunakan oleh aktiviti pembiayaan</i>		<u>(222,602)</u>	<u>(111,301)</u>	<u>(222,602)</u>	<u>(111,301)</u>
(Pengurangan)/ Penambahan Bersih Tunai dan Kesetaraan Tunai		(4,695)	135,721	5,466	120,449
Tunai dan Kesetaraan Tunai pada 1 Januari		550,088	414,368	499,479	379,030
Tunai dan Kesetaraan Tunai pada 31 Disember		<u>545,393</u>	<u>550,089</u>	<u>504,945</u>	<u>499,479</u>
<i>Terdari Daripada:</i>					
Tunai dan Kesetaraan Tunai	25	<u>545,393</u>	<u>550,089</u>	<u>504,945</u>	<u>499,479</u>

Nota-nota di muka 64 hingga 84 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

**PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN SEBENAR
PADA 31 DISEMBER 2021**

	JUMLAH BAJET		JUMLAH SEBENAR RM'000	VARIAN BAJET RM'000
	ASAL RM'000	SEMAKAN RM'000		
Pendapatan				
Perkhidmatan Kapal	32,000	32,000	26,382	(5,618)
Perkhidmatan Pengendalian Kargo	8,250	8,250	7,561	(689)
Sewaan dan Pajakan	267,524	255,846	258,347	2,501
Pendapatan Pelaburan	8,650	8,100	5,969	(2,131)
Lain-lain	13,050	13,000	16,484	3,484
Jumlah Pendapatan	329,474	317,196	314,743	(2,453)
Perbelanjaan Operasi				
Gaji dan Emolumen	18,372	18,275	17,131	(1,144)
Pentadbiran dan Operasi	36,070	36,048	28,431	(7,617)
Perbelanjaan Khas LPK	4,010	5,294	3,693	(1,601)
Perbelanjaan Khas/Operasi PKFZ	19,935	25,016	21,311	(3,705)
Jumlah Perbelanjaan Operasi	78,387	84,633	70,566	(14,067)
Bayaran Pinjaman Kerajaan	222,602	222,602	222,602	-
JUMLAH	28,485	9,961	21,575	11,614



Nota-nota di muka 64 hingga 84 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

1. AKTIVITI-AKTIVITI UTAMA

Aktiviti-aktiviti utama Lembaga Pelabuhan Kelang adalah bertindak sebagai pihak berkuasa pelabuhan untuk mengawal selia syarikat swasta yang mengendalikan fungsi pelabuhannya. Aktiviti anak syarikat adalah seperti yang dinyatakan dalam Nota 9 kepada Penyata Kewangan.

2. TARIKH KELULUSAN PENYATA KEWANGAN

Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang bagi tahun kewangan berakhir 31 Disember 2021 (Belum Diaudit) dan dibentangkan kepada Jemaah Lembaga pada 24 Jun 2022.

3. DASAR-DASAR PENTING PERAKAUNAN

3.1 ASAS PERAKAUNAN

Penyata Kewangan Kumpulan dan Lembaga telah disediakan mengikut Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) dan peruntukan-peruntukan di bawah *Port Authorities Act 1963*, dan telah disediakan menurut kelaziman kos sejarah.

3.2 PENYATUAN DAN PENGGABUNGAN AKAUN

Penyata Kewangan disatukan termasuk Penyata Kewangan Lembaga dan Penyata Kewangan syarikat subsidiari yang disediakan pada akhir tempoh perakaunan. Syarikat subsidiari merujuk kepada syarikat-syarikat di mana Lembaga mempunyai kuasa untuk mengawal polisi kewangan dan pengurusan bagi mendapatkan faedah daripada aktiviti syarikat subsidiari. Syarikat Subsidiari disatukan dari tarikh pemindahan kawalan kepada Lembaga dan tidak lagi bersatu dari tarikh tamat kawalan tersebut.

Subsidiari disatukan mengikut kaedah perakaunan pemerolehan. Di bawah kaedah pemerolehan, keputusan syarikat subsidiari diperolehi atau dijual dalam tahun kewangan dari tarikh pemerolehan sehingga tarikh penjualan diambilkira dalam penyatuan kewangan. Pada tarikh pemerolehan, nilai saksama bagi aset bersih subsidiari ditentukan dan nilai ini dinyatakan dalam Penyata Kewangan Disatukan. Semua urusniaga antara Kumpulan, baki-baki, keuntungan dan kerugian yang belum direalisasi daripada urusniaga antara syarikat-syarikat dalam Kumpulan adalah dihapuskan.

Penyata Kewangan subsidiari disediakan mengikut Piawaian Pelaporan Entiti Persendirian Malaysia (MPERS) bagi tempoh perakaunan yang sama dengan Lembaga dengan menggunakan dasar-dasar perakaunan yang sama secara konsisten.

3.3 HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN DAN SUSUTNILAI

Hartanah, loji dan peralatan boleh, selepas pengiktirafan awal sebagai aset yang dibawa pada amaun yang dinilai semula, sebagai pengukuran perakaunan alternatif yang dibenarkan.

Alternatif yang dibenarkan adalah untuk membawa aset pada nilai saksama pada tarikh penilaian semula ditolak susut nilai terkumpul dan seterusnya kerugian rosotnilai terkumpul. Penilaian semula hendaklah dibuat dengan kekerapan yang mencukupi untuk memastikan bahawa nilai dibawa tidak berbeza secara material daripada apa yang akan dinyatakan menggunakan nilai saksama pada tarikh pelaporan.

**Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021**

3.3 HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN DAN SUSUTNILAI (SAMBUNGAN)

Jika jumlah dibawa aset ditingkatkan akibat daripada penilaian semula, peningkatan akan dikreditkan secara langsung kepada lebihan penilaian semula (rizab). Walau bagaimanapun, kenaikan akan diiktiraf dalam lebihan atau defisit pada tahap di mana ia membalikkan pengurangan penilaian semula aset yang sama sebelum ini diiktiraf dalam lebihan atau defisit.

- 3.3.1 Hartanah, loji dan peralatan dinyatakan pada kos setelah ditolak susutnilai terkumpul dan kerugian penjejasan. Dasar untuk mengenalpasti dan mengukur kerugian penjejasan adalah menurut Nota 3.10.
- 3.3.2 Susutnilai bagi hartanah, loji dan peralatan dikira berasaskan kaedah garis lurus ke atas anggaran usia guna aset.
- 3.3.3 Susutnilai dikira secara tahunan mulai tahun pembelian dan tiada susutnilai dikenakan dalam tahun pelupusan.
- 3.3.4 Kadar susutnilai tahunan adalah seperti berikut:

	<u>Tahun</u>
Tanah Pajakan	Berdasarkan jangkamasa pajakan
Bangunan	35
Gudang dan Rumah Pekerja	25-35
Kapal tunda dan Lanci	7-15
Dermaga dan Jeti	35
Infrastruktur dan Peralatan Elektrik	10-25
Landasan Keretapi dan Sesalur Air	20
Jalan Raya	25
Kenderaan, Komputer dan Peralatan Mekanikal	5

Tanah Milik Bebas dan Modal Kerja Dalam Perlaksanaan tidak disusutnilai.

- 3.3.5 Peralatan yang dibeli bernilai kurang daripada RM5,000 setiap satu diambil kira sebagai perbelanjaan di dalam Penyata Prestasi Kewangan kecuali komputer dan peralatan komputer yang diiktiraf pada nilai kos yang melebihi RM1,000 dan ke atas.

3.4 KERJA DALAM PELAKSANAAN

Kerja dalam pelaksanaan terdiri daripada kos perolehan tanah dan kos yang berkaitan dengan memajukan kawasan perdagangan bebas milik Lembaga.

3.5 KOS PINJAMAN

Kos pinjaman dipermodalkan sebagai sebahagian daripada kos aset kelayakan jika ianya berkaitan secara langsung kepada pengambilalihan, pembinaan atau pengeluaran aset. Permodalan kos pinjaman bermula apabila aktiviti untuk menyediakan aset untuk tujuan penggunaan atau jualan bermula dan perbelanjaan serta kos pinjaman berlaku. Kos pinjaman dipermodalkan sehingga aset sebahagian besarnya telah siap untuk kegunaan atau jualan.

Lain-lain kos pinjaman diiktiraf dalam Penyata Prestasi Kewangan dalam tempoh ianya berlaku. Kos pinjaman terdiri daripada faedah dan lain-lain kos yang dilakukan oleh Kumpulan dan Lembaga berhubung kait dengan dana pinjaman tersebut.

3.6 MANFAAT KAKITANGAN

Manfaat kakitangan jangka pendek

Lembaga Pelabuhan Kelang sebagai pihak berkuasa pelabuhan adalah tertakluk kepada peraturan-peraturan perjawatan yang ditetapkan oleh Jabatan Perkhidmatan Awam (JPA). Manfaat kakitangan jangka pendek yang digariskan oleh JPA adalah gaji pokok, elaun-elaun tetap, elaun-elaun berubah, pelbagai cuti termasuk cuti tahunan sehingga 35 hari, kemudahan perubatan di panel-panel klinik dan hospital swasta yang dilantik, kemudahan pinjaman perumahan, kenderaan dan komputer.

Manfaat kakitangan jangka pendek termasuk gaji, upah, bonus dan caruman keselamatan sosial dikira sebagai perbelanjaan dalam tahun di mana perkhidmatan berkaitan diberikan oleh pekerja. Pengumpulan ganti rugi jangka pendek bagi ketidakhadiran seperti cuti tahunan bergaji akan diambil kira apabila perkhidmatan diberikan oleh pekerja di mana hak mereka terhadap ganti rugi ketidakhadiran di masa hadapan akan meningkat dan ganti rugi jangka pendek yang tidak dikumpulkan di atas ketidakhadiran seperti cuti sakit akan dikira apabila ketidakhadiran berlaku.

Manfaat selepas perkhidmatan

i. Kumpulan Wang Simpanan Pekerja (KWSP)

Lembaga mencarum kepada Kumpulan Wang Simpanan Pekerja pada kadar yang dikanunkan. Caruman tersebut di caj ke dalam Penyata Prestasi Kewangan dalam tempoh kewangan ianya berlaku.

ii. Kumpulan Wang Persaraan (KWAP)

Lembaga mencarum kepada Kumpulan Wang Persaraan (Diperbadankan) bagi kakitangan yang diberi taraf berpencen pada kadar yang dikanunkan. Caruman tersebut di caj ke dalam penyata prestasi kewangan dalam tempoh kewangan ianya berlaku.

iii. Manfaat Cuti Rehat

Bagi kakitangan tetap Lembaga sama ada memilih skim berpencen mahupun KWSP akan mendapat ganjaran cuti rehat (GCR) apabila tiba umur persaraan mereka. Ganjaran ini adalah berdasarkan Pekeliling Perkhidmatan yang dikeluarkan oleh Jabatan Perkhidmatan Awam (JPA) dan digunakan oleh Lembaga.

Lembaga telah mengambilkira peruntukan gantian cuti rehat bagi kakitangannya yang akan bersara secara keseluruhan daripada tempoh kewangan berakhir dimana ia dikira berdasarkan formula berikut:

$1/30 \times \text{gaji akhir yang diterima} \times \text{jumlah hari cuti rehat yang dikumpulkan}$ (tertakluk kepada had maksimum 150 hari).

Bagi kakitangan kontrak, GCR hanya untuk tahun semasa sahaja dan bayaran akan dilakukan berdasarkan jumlah yang terkumpul. GCR tidak terkumpul sehingga tempoh bersara.

3.7 PERBELANJAAN TERTUNDA

Perbelanjaan tertunda terdiri daripada kos pajakan pejabat untuk menguruskan pelabuhan dan kos pengerukan pelabuhan. Pelunasan dibuat mengikut kaedah garis lurus, masing-masing, dalam tempoh 30 tahun, 10 tahun dan 3 tahun.

3.8 PELABURAN

3.8.1 Syarikat Subsidiari

Syarikat subsidiari merupakan syarikat di mana Lembaga mempunyai pegangan lebih daripada 50% dalam ekuiti jangka panjangnya dan di mana Lembaga mempunyai pengaruh penting dalam pengurusanannya, melalui perwakilan Jemaah Lembaga.

Pelaburan dalam syarikat subsidiari dinyatakan pada asas kos atau nilai yang ditetapkan oleh Jemaah Lembaga ditolak peruntukan bagi sebarang rosotnilai yang ditetapkan.

3.8.2 Lain-lain

Lain-lain pelaburan dinyatakan pada kos melainkan jika Jemaah Lembaga berpendapat bahawa rosotnilai yang kekal telah berlaku di mana peruntukan yang berkenaan akan dibuat.

3.9 PENGHUTANG PERNIAGAAN DAN PELBAGAI PENGHUTANG

Akaun-akaun penghutang perniagaan dan pelbagai penghutang dinyatakan pada nilai boleh realisasi. Hutang lapuk yang diketahui dihapuskan dan peruntukan tertentu disediakan untuk semua hutang yang mana kutipannya diragui berdasarkan ulasan ke atas semua baki amaun pada tarikh Penyata Kedudukan Kewangan.

3.10 PENJEJASAN ASET

Amaun yang dibawa bagi aset-aset Kumpulan dan Lembaga dikaji pada setiap tarikh Penyata Kedudukan Kewangan untuk menentukan sama ada terdapatnya tanda-tanda bahawa aset-aset tersebut mengalami kerugian penjejasan. Jika tanda-tanda tersebut wujud, penjejasan diukur dengan membandingkan nilai yang dibawa oleh aset tersebut dengan amaun yang dapat diperolehi. Amaun yang dapat diperolehi, yang dianggarkan bagi setiap aset, adalah yang mana lebih tinggi antara harga jualan bersih dengan nilai penggunaan, yang diukur dengan merujuk kepada aliran tunai masa hadapan yang didiskaunkan.

Kerugian penjejasan dicaj serta-merta kepada Penyata Prestasi Kewangan, kecuali aset yang dinyatakan pada amaun yang dinilai semula. Sebarang kerugian penjejasan bagi aset yang dinilai semula diambil kira sebagai pengurangan kepada penilaian semula setakat baki lebihan penilaian semula yang dikenal pasti sebelumnya bagi aset yang sama. Kebalikan bagi kerugian penjejasan yang dikenal pasti pada tahun-tahun terdahulu direkodkan apabila terdapatnya tanda bahawa kerugian penjejasan bagi aset tersebut tidak lagi wujud ataupun telah berkurang.

Kebalikan tersebut dikenal pasti setakat amaun yang dibawa bagi aset tersebut yang ditentukan (selepas pelunasan dan susut nilai) jika tiada kerugian penjejasan dikenal pasti. Kebalikan tersebut diambil kira serta-merta dalam Penyata Prestasi Kewangan kecuali aset yang dinyatakan pada amaun yang dinilai semula. Kebalikan bagi kerugian penjejasan atas aset yang dinilai semula dikreditkan terus kepada lebihan penilaian semula. Walau bagaimanapun, kebalikan bagi kerugian penjejasan diambil kira sebagai pendapatan dalam Penyata Prestasi Kewangan, setakat kerugian penjejasan atas aset yang sama yang dinilai semula diambil kira terdahulunya sebagai perbelanjaan dalam Penyata Prestasi Kewangan.

**Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021**

3.11 PENGIKTIRAFAN PENDAPATAN

Hasil daripada Urusniaga Pertukaran

Hasil daripada urusniaga pertukaran Lembaga Pelabuhan Kelang adalah terdiri daripada hasil perkhidmatan kapal, hasil pengendalian kargo, kutipan sewaan dan pajakan, pelaburan tunai, perlesenan, permit operasi jeti persendirian, faedah dan dividen.

Pengiktirafan hasil daripada urusniaga pertukaran adalah seperti berikut:

- i. Hasil perkhidmatan kapal diiktiraf secara akruan.
- i. Hasil pengendalian kargo diiktiraf secara akruan.
- ii. Hasil sewaan dan pajakan diiktiraf secara akruan.
- iii. Pelaburan
 - Hasil faedah diiktiraf secara akruan.
 - Hasil dividen diiktiraf apabila dividen diterima.
- iv. Lain-lain hasil.
 - Hasil perlesenan dan permit operasi jeti persendirian diiktiraf secara akruan.
 - Hasil faedah pinjaman kakitangan diiktiraf secara akruan.
 - Hasil faedah baki minima bank diiktiraf apabila diterima.

3.12 CUKAI

Cukai atas keuntungan atau kerugian terdiri daripada cukai semasa dan percukaian tertunda. Cukai keuntungan dicaj di dalam Penyata Prestasi Kewangan kecuali setakat mana ianya berkaitan dengan perkara-perkara yang dicaj terus kepada ekuiti.

Cukai semasa adalah anggaran cukai yang perlu dibayar untuk pendapatan bercukai, dengan menggunakan kadar cukai yang diwartakan atau sebahagian besarnya telah diwartakan pada tarikh Penyata Kedudukan Kewangan, dan mana-mana pelarasan terhadap cukai yang perlu dibayar bagi tahun-tahun sebelumnya.

Percukaian tertunda dikira di bawah kaedah liabiliti berhubung dengan perbezaan sementara di antara jumlah liabiliti dan liabiliti yang dibawa bagi tujuan laporan kewangan dan jumlah yang digunakan bagi tujuan percukaian. Perbezaan sementara yang wujud hasil daripada pengiktirafan awal liabiliti yang dibawa, dengan menggunakan kadar cukai yang diwartakan atau sebahagian besarnya telah diwartakan pada tarikh Penyata Kedudukan Kewangan.

Aset percukaian tertunda dikira hanya setakat mana ianya boleh digunakan ke atas untung masa hadapan yang boleh dicukai. Aset percukaian tertunda akan dikurangkan setakat mana elaun cukai dianggarkan tidak lagi akan diperolehi.

3.13 TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

Tunai dan kesetaraan tunai terdiri daripada wang tunai dalam tangan dan baki bank dan deposit tetap dalam bank.

3.14 PENUKARAN MATAWANG ASING

Urusniaga-urusniaga dalam matawang asing ditukar kepada Ringgit Malaysia berdasarkan kadar pertukaran pada tarikh urusniaga-urusniaga tersebut. Aset dan liabiliti dalam matawang asing pada tarikh Penyata Kedudukan Kewangan ditukar kepada Ringgit Malaysia berdasarkan kadar yang berkuatkuasa pada tarikh itu. Perbezaan pertukaran akibat pertukaran matawang asing diambil kira dalam Penyata Prestasi Kewangan kecuali pinjaman-pinjaman jangka panjang matawang asing yang diperolehi untuk pembiayaan projek-projek berkenaan dengan aset tetap, di mana perbezaan pertukaran diambil kira di dalam Akaun Pelarasan Pertukaran Asing dan dilunaskan mengikut kaedah garis lurus sepanjang jangka masa pinjaman tersebut.

**Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021**

3.15 PERUNTUKAN

Peruntukan dikenalpasti apabila terdapatnya kewajipan semasa, secara sah atau konstruktif, disebabkan oleh peristiwa yang telah berlaku, apabila berkemungkinan bahawa aliran keluar sumber yang merupakan sebahagian daripada manfaat ekonomi adalah perlu untuk menyempurnakan kewajipan tersebut, dan anggaran yang pasti bagi kewajipan tersebut dapat dibuat.

3.16 INSTRUMEN KEWANGAN

3.16.1 Objektif dan polisi risiko pengurusan kewangan

Dasar pengurusan risiko kewangan Kumpulan dan Lembaga bertujuan untuk memastikan bahawa terdapatnya sumber kewangan yang mencukupi untuk pembangunan perniagaan Kumpulan dan Lembaga dan menguruskan risiko kredit, kadar faedah, tukaran asing dan kecairan. Kumpulan dan Lembaga beroperasi di bawah garis panduan yang telah ditetapkan dengan jelas yang diluluskan oleh Jemaah Lembaga dan dasar Kumpulan dan Lembaga adalah untuk tidak melibatkan Kumpulan dan Lembaga dalam urusaniaga spekulatif.

3.16.2 Risiko kredit

Risiko kredit, atau risiko pihak ketiga gagal membayar, dikawal dengan penerapan tatacara kelulusan kredit, had dan pengawasan yang ketat. Risiko kredit diminimumkan dan diawasi secara ketat dengan menghadkan kerjasama Kumpulan dan Lembaga dengan rakan perniagaan yang mempunyai kepercayaan kredit yang tinggi. Penghutang diawasi secara berterusan melalui tatacara pelaporan pengurusan Kumpulan dan Lembaga.

Kumpulan dan Lembaga tidak mempunyai pendedahan yang besar terhadap mana-mana pelanggan individu atau pihak ketiga mahupun sebarang penumpuan besar bagi risiko kredit yang berkaitan dengan sebarang instrumen kewangan.

3.16.3 Risiko kadar faedah

Kumpulan dan Lembaga tidak terdedah kepada risiko kadar faedah kerana ia tidak mempunyai aset jangka panjang yang menanggung faedah atau hutang yang menanggung faedah pada 31 Disember 2021 kecuali seperti yang dinyatakan pada Nota 17. Aset kewangan, kecuali pelaburan, adalah kebanyakannya untuk jangka masa pendek dan tidak dipegang untuk tujuan spekulatif tetapi dimasukkan dalam simpanan tetap atau kadangkala, dalam kertas komersial jangka pendek yang menghasilkan pulangan yang lebih baik daripada tunai di bank.

3.16.4 Risiko tukaran asing

Kumpulan dan Lembaga beroperasi hanya di Malaysia dan dengan itu tidak terdedah kepada risiko tukaran asing.

3.16.5 Risiko kecairan dan aliran tunai

Kumpulan dan Lembaga mengurus risiko kecairan dan aliran tunai dengan memastikan tunai yang mencukupi dan menyediakan dana yang cukup bagi memenuhi komitmen daripada perbelanjaan operasi dan liabiliti kewangan.

3.16.6 Nilai saksama

3.16.6.1 Tunai dan kesetaraan tunai, pemiutang/penghutang

Amaun yang dibawa adalah hampir dengan nilai saksama oleh sebab tempoh matang jangka pendek instrumen kewangan ini.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

3.16 INSTRUMEN KEWANGAN (SAMBUNGAN)

3.16.6.2 *Syarikat subsidiari, syarikat bersekutu dan saham tidak tersiar harga*

Nilai saksama untuk instrumen kewangan ini adalah kosnya sendiri memandangkan tiada nilai pasaran dan/atau memerlukan kos yang tinggi untuk menganggarkannya. Walau bagaimanapun Jemaah Lembaga berpendapat nilai buku adalah nilai yang boleh diperolehi semula.

3.16.6.3 *Saham tersiar harga*

Nilai saksama adalah nilai pasaran pelaburan ini pada 31 Disember 2021 sepertimana yang dinyatakan di dalam Nota 10 kepada Penyata Kewangan.

3.17 MAKLUMAT BAJET

Bajet tahunan disediakan berdasarkan asas tunai. Memandangkan Penyata Kewangan disediakan menggunakan asas akrual, maka satu Penyata Perbandingan Bajet dan Sebenar disediakan secara berasingan.

4. DEPOSIT DI INSTITUSI KEWANGAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2021	2020	2021	2020
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Simpanan Tetap Jangka Panjang	304,967	251,119	277,107	227,000
Simpanan Jangka Pendek (Repo)	47,000	47,000	47,000	47,000
	<u>351,967</u>	<u>298,119</u>	<u>324,107</u>	<u>274,000</u>

5. AKAUN BELUM TERIMA

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2021	2020	2021	2020
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Penghutang Perniagaan	563	1,381	563	1,381
Penghutang Sewa	532	1,079	339	845
Northport (Malaysia) Bhd	1,331	843	1,331	843
Westports Malaysia	11,725	11,731	11,725	11,731
	<u>14,151</u>	<u>15,034</u>	<u>13,958</u>	<u>14,800</u>

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

5. AKAUN BELUM TERIMA (SAMBUNGAN)

Tempoh kredit bagi akaun belum terima bagi Kumpulan dan Lembaga adalah di antara 30 hingga 60 hari.

ANALISA LAPORAN PENGUMURAN BAGI AKAUN BELUM TERIMA

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2021	2020	2021	2020
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Belum tertunggak dan tidak dijejasnilai	14,143	14,206	13,950	13,972
1 hingga 3 tahun tertunggak dan tidak dijejasnilai	8	828	8	828
	<u>14,151</u>	<u>15,034</u>	<u>13,958</u>	<u>14,800</u>
(-) Dijejasnilai	-	-	-	-
Jumlah	<u>14,151</u>	<u>15,034</u>	<u>13,958</u>	<u>14,800</u>

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2021	2020	2021	2020
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Pada 1 Januari	15,034	23,507	14,800	23,421
(Kurangan) pada tahun semasa	(883)	(6,495)	(842)	(6,643)
Hapuskira kerugian penjejasan nilai	-	(1,978)	-	(1,978)
Jumlah	<u>14,151</u>	<u>15,034</u>	<u>13,958</u>	<u>14,800</u>

6. PELBAGAI BELUM TERIMA, DEPOSIT DAN PRABAYAR

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2021	2020	2021	2020
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Faedah Terakru	1,307	739	1,307	739
Deposit, Prabayar dan Pelbagai	22,353	8,612	12,008	2,308
Cukai terlebih bayar	-	5,654	-	5,654
Pendahuluan Staf	246	183	246	183
Dius Pelabuhan dan Kutipan Caj Pantai	7,244	6,983	7,244	6,983
Perbelanjaan Tertunda**	30,597	48,668	30,597	48,668
	<u>61,747</u>	<u>70,839</u>	<u>51,402</u>	<u>64,535</u>

** Perbelanjaan tertunda adalah merupakan sewaan pejabat Vessel Traffic Management System (VTMS) di Pelabuhan Barat berjumlah RM96,500 setahun bermula tahun 1999, kerja-kerja pengerukan kapal alur Pelayaran Selatan berjumlah RM99.74 juta dan dilunaskan bermula dari tahun 2015, kos pengerukan terusan di Pelabuhan Utara berjumlah RM25.96 juta dan dilunaskan bermula dari tahun 2017 serta kos pengerukan terusan di Westports berjumlah RM24 juta dan dilunaskan bermula tahun 2019.

**Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021**

7. PINJAMAN KAKITANGAN

Pinjaman kakitangan adalah pinjaman perumahan, pinjaman kenderaan, pinjaman motor, pinjaman pelajaran dan pinjaman komputer dianalisa seperti berikut:

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2021	2020
	RM '000	RM '000
<u>Kurang daripada 12 Bulan</u>		
Pinjaman Perumahan	556	572
Pinjaman Motor	28	35
Pinjaman Kereta	51	52
Pinjaman Komputer	11	19
	646	678
<u>Lebih daripada 12 Bulan</u>		
Pinjaman Perumahan	9,983	10,703
Pinjaman Motor	36	48
Pinjaman Kereta	179	182
Pinjaman Pelajaran	88	101
Pinjaman Komputer	7	18
	10,293	11,052

Pinjaman kakitangan dikenakan kadar faedah seperti berikut:

<u>Pinjaman Kakitangan</u>	<u>Kadar Faedah Setahun</u>
Pinjaman Perumahan	4.00 %
Pinjaman Motor	4.00 %
Pinjaman Kereta	4.00 %
Pinjaman Komputer	4.00 %

8. JUMLAH TERHUTANG OLEH/ (KEPADA) SYARIKAT SUBSIDIARI

Jumlah yang terhutang oleh/ (kepada) syarikat subsidiari bersifat perdagangan, tidak dikenakan faedah dan jaminan serta tiada jadual pembayaran semula yang tetap.

Nama Syarikat Subsidiari	Jumlah Hutang (RM '000)
Port Klang Free Zone Sdn Bhd	17,537
Segamat Inland Port Sdn Bhd	11,084

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

9. PELABURAN DALAM ENTITI YANG DIKAWAL

	LEMBAGA	
	2021 RM '000	2020 RM '000
Harga Saham Tidak Tersiarharga, pada kos Tolak : Rosotnilai Pelaburan	10,500 (8,605) <u>1,895</u>	10,500 (8,443) <u>2,057</u>

Butiran syarikat subsidiari Lembaga adalah seperti berikut:

Nama Syarikat	Peratusan Ekuiti		Aktiviti Utama
	2021 %	2020 %	
Port Klang Free Zone Sdn Bhd # (Diperbadankan di Malaysia)	100	100	Hub pelabuhan persinggahan kawasan bebas cukai.
Segamat Inland Port Sdn Bhd # (Diperbadankan di Malaysia)	100	100	Pelabuhan darat.

Penyata Kewangan syarikat subsidiari diaudit oleh Juruaudit selain daripada Ketua Audit Negara Malaysia.

10. PELABURAN- PELABURAN LAIN

Nama Syarikat Pelaburan	Saham Tidak Tersiar Harga Pada Kos RM '000 (a)	Rosotnilai Pelaburan RM '000 (b)	Peratusan Ekuiti %
Ipoh Cargo Terminal Sdn Bhd	75	-	15
Malaysian South South Corporation Berhad	2,000	-	4
JUMLAH (RM '000)	(a) - (b)	2,075	

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

11. HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN
KUMPULAN

	Landasan Keretapi dan Sesalur Air	Infrastruktur dan Peralatan Elektrik	Dermaga dan Jeti	Gudang dan Rumah Pekerja	Tanah Milik Bebas	Tanah Pajakan	Bangunan	Kapal Tunda dan Lanci	Kenderaan, Komputer dan Peralatan Mekanikal	Jalan Raya	Modal Kerja Dalam Pelaksanaan	Jumlah
	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000
Kos												
Pada 1 Januari 2021	853,547	305,791	719,048	67,521	5,960	1,791,642	994,307	1,680	25,535	633,015	1,365	5,399,411
Tambahan	-	76	-	-	-	1,072	136	-	574	-	21,407	23,265
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	-	-	(320)	-	-	(320)
Pindahan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,244)	(1,244)
Pada 31 Disember 2021	853,547	305,867	719,048	67,521	5,960	1,792,714	994,443	1,680	25,789	633,015	21,528	5,421,112
Mewakili:												
Pada kos	853,547	305,867	719,048	67,521	5,960	1,792,714	994,443	1,680	25,789	633,015	21,528	5,421,112
	853,547	305,867	719,048	67,521	5,960	1,792,714	994,443	1,680	25,789	633,015	21,528	5,421,112
Susutnilai Berkumpul												
Pada 1 Januari 2021	391,441	227,121	574,235	66,989	244	298,893	352,727	1,680	23,134	268,106	-	2,204,570
Susutnilai semasa	41,079	10,025	13,504	17	22	20,076	27,237	-	1,505	24,874	-	138,339
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	-	-	(320)	-	-	(320)
Pada 31 Disember 2021	432,520	237,146	587,739	67,006	266	318,969	379,964	1,680	24,319	292,980	-	2,342,589
Mewakili:												
Susutnilai Berkumpul	432,520	237,146	587,739	67,006	266	318,969	379,964	1,680	24,319	292,980	-	2,342,589
	432,520	237,146	587,739	67,006	266	318,969	379,964	1,680	24,319	292,980	-	2,342,589
Nilai Buku Bersih												
Pada 31 Disember 2021	421,027	68,721	131,309	515	5,694	1,473,745	614,479	-	1,470	340,035	21,528	3,078,523
Pada kos	421,027	68,721	131,309	515	5,694	1,473,745	614,479	-	1,470	340,035	21,528	3,078,523

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

11. HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN (SAMBUNGAN)
KUMPULAN

	Landasan Keretapi dan Sesalur Air	Infrastruktur dan Peralatan Elektrik	Dermaga dan Jeti	Gudang dan Rumah Pekerja	Tanah Milik Bebas	Tanah Pajak	Bangunan	Kapal Tunda dan Lanci	Kenderaan, Komputer dan Peralatan Mekanikal	Jalan Raya	Modal Kerja Dalam Peraksanaan	Jumlah
	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000
Kos												
Pada 1 Januari 2020	852,805	305,042	719,048	67,521	5,960	1,727,149	991,421	1,680	25,051	632,752	5,451	5,333,880
Tambahan	742	749	-	-	-	64,493	3,105	-	490	263	641	70,483
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	(219)	-	(5)	-	-	(224)
Pindahan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(4,727)	(4,727)
Pengkelasan semula	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)	-	-	(1)
Pada 31 Disember 2020	853,547	305,791	719,048	67,521	5,960	1,791,642	994,307	1,680	25,535	633,015	1,365	5,399,411
Mewakili:												
Pada kos	853,547	305,791	719,048	67,521	5,960	1,791,642	994,307	1,680	25,535	633,015	1,365	5,399,411
Susutnilai Berkumpul												
Pada 1 Januari 2020	350,363	216,426	560,731	66,441	222	278,911	325,667	1,680	21,383	243,166	-	2,064,990
Susutnilai semasa	41,079	10,696	13,503	548	22	19,983	27,278	-	1,757	24,939	-	139,805
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	(219)	-	(5)	-	-	(224)
Pengkelasan semula	(1)	(1)	1	-	-	(1)	1	-	(1)	1	-	(1)
Pada 31 Disember 2020	391,441	227,121	574,235	66,989	244	298,893	352,727	1,680	23,134	268,106	-	2,204,570
Mewakili:												
Susutnilai Berkumpul	391,441	227,121	574,235	66,989	244	298,893	352,727	1,680	23,134	268,106	-	2,204,570
Nilai Buku Bersih												
Pada 31 Disember 2020	462,106	78,670	144,813	532	5,716	1,492,749	641,580	-	2,401	364,909	1,365	3,194,841
Pada kos	462,106	78,670	144,813	532	5,716	1,492,749	641,580	-	2,401	364,909	1,365	3,194,841

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

11. HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN (SAMBUNGAN)
LEMBAGA

	Landasan Keretapi dan Sesalur Air	Infrastruktur dan Peralatan Elektrik	Dermaga dan Jeti	Gudang dan Rumah Pekerja	Tanah Milik Bebas	Tanah Pajak	Bangunan	Kapal Tunda dan Lanci	Kenderaan, Komputer dan Peralatan Mekanikal	Jalan Raya	Modal Kerja Dalam Peraksanaan	Jumlah
	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000
Kos												
Pada 1 Januari 2021	853,547	300,306	719,048	67,521	3,760	1,791,642	977,797	1,680	24,652	633,015	1,365	5,374,333
Tambahan	-	76	-	-	-	1,072	136	-	384	-	21,407	23,075
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	-	-	(140)	-	-	(140)
Pindahan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,244)	(1,244)
Pada 31 Disember 2021	853,547	300,382	719,048	67,521	3,760	1,792,714	977,933	1,680	24,896	633,015	21,528	5,396,024
Mewakili:												
Pada kos	853,547	300,382	719,048	67,521	3,760	1,792,714	977,933	1,680	24,896	633,015	21,528	5,396,024
Susutnilai Berkumpul												
Pada 1 Januari 2021	391,441	221,656	574,235	66,989	-	298,893	345,878	1,680	22,394	268,106	-	2,191,272
Susutnilai semasa	41,079	10,009	13,504	17	-	20,076	26,913	-	1,414	24,874	-	137,886
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	-	-	(140)	-	-	(140)
Pada 31 Disember 2021	432,520	231,665	587,739	67,006	-	318,969	372,791	1,680	23,668	292,980	-	2,329,018
Mewakili:												
Susutnilai Berkumpul	432,520	231,665	587,739	67,006	-	318,969	372,791	1,680	23,668	292,980	-	2,329,018
Nilai Buku Bersih												
Pada 31 Disember 2021	421,027	68,717	131,309	515	3,760	1,473,745	605,142	-	1,228	340,035	21,528	3,067,006
Pada kos	421,027	68,717	131,309	515	3,760	1,473,745	605,142	-	1,228	340,035	21,528	3,067,006

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

11. HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN (SAMBUNGAN)
LEMBAGA

	Landasan Keretapi dan Sesalur Air	Infrastruktur dan Peralatan Elektrik	Dermaga dan Jeti	Gudang dan Rumah Pekerja	Tanah Milik Bebas	Tanah Pajakkan	Bangunan	Kapal Tunda dan Lanci	Kenderaan, Komputer dan Peralatan Mekanikal	Jalan Raya	Modal Kerja Dalam Peraksanaan	Jumlah
	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000
Kos												
Pada 1 Januari 2020	852,805	299,557	719,048	67,521	3,760	1,727,149	974,911	1,680	24,167	632,752	5,451	5,308,801
Tambahan	742	749	-	-	-	64,493	3,105	-	490	263	641	70,483
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	(219)	-	(5)	-	-	(224)
Pindahan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(4,727)	(4,727)
Pada 31 Disember 2020	853,547	300,306	719,048	67,521	3,760	1,791,642	977,797	1,680	24,652	633,015	1,365	5,374,333
Mewakili:												
Pada kos	853,547	300,306	719,048	67,521	3,760	1,791,642	977,797	1,680	24,652	633,015	1,365	5,374,333
	853,547	300,306	719,048	67,521	3,760	1,791,642	977,797	1,680	24,652	633,015	1,365	5,374,333
Susutnilai Berkumpul												
Pada 1 Januari 2020	350,362	210,996	560,732	66,441	-	278,910	319,143	1,680	20,720	243,167	-	2,052,151
Susutnilai semasa	41,079	10,660	13,503	548	-	19,983	26,954	-	1,679	24,939	-	139,345
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	(219)	-	(5)	-	-	(224)
Pada 31 Disember 2020	391,441	221,656	574,235	66,989	-	298,893	345,878	1,680	22,394	268,106	-	2,191,272
Mewakili:												
Susutnilai Berkumpul	391,441	221,656	574,235	66,989	-	298,893	345,878	1,680	22,394	268,106	-	2,191,272
	391,441	221,656	574,235	66,989	-	298,893	345,878	1,680	22,394	268,106	-	2,191,272
Nilai Buku Bersih												
Pada 31 Disember 2020	462,106	78,650	144,813	532	3,760	1,492,749	631,919	-	2,258	364,909	1,365	3,183,061
Pada kos	462,106	78,650	144,813	532	3,760	1,492,749	631,919	-	2,258	364,909	1,365	3,183,061

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

11. HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN (SAMBUNGAN)

Nilai buku bersih bagi Hartanah, loji dan peralatan yang dicagar kepada Pinjaman Kerajaan (Nota 17) adalah seperti berikut:

	LEMBAGA			
	2021 RM'000 Kos	2021 RM'000 Susutnilai Terkumpul	2021 RM'000 Nilai Buku Bersih	2020 RM'000 Nilai Buku Bersih
Tanah Pajak	1,356,455	977,787	378,668	487,311
Bangunan	2,697	2,696	1	1
	<u>1,359,152</u>	<u>980,483</u>	<u>378,669</u>	<u>487,312</u>

12. KERJA DALAM PELAKSANAAN

Kerja dalam pelaksanaan diwakili seperti berikut:

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2021 RM '000	2020 RM '000
Baki pada 1 Januari	13,538	11,973
<u>Perbelanjaan Pembangunan:</u>		
Lain- lain	(1,565)	1,565
Baki pada 31 Disember	<u>11,973</u>	<u>13,538</u>
Perbelanjaan Pembangunan:		
Kerja Dalam Kemajuan	2,098,319	2,098,319
Pindahan ke Hartanah, Loji dan Peralatan	(2,201,476)	(2,201,476)
Pindahan ke Perbelanjaan Kewangan	(808,923)	(807,358)
Yuran Profesional	154,217	154,217
Faedah Perbelanjaan Pembangunan	688,349	688,349
Faedah Pinjaman Kerajaan	52,675	52,675
Lain-lain	28,812	28,812
	<u>11,973</u>	<u>13,538</u>
Kos Tanah	<u>1,134,720</u>	<u>1,134,720</u>

Jumlah terdiri daripada kos perolehan tanah dan sebahagian daripada kos pembangunan sebidang tanah seluas 1,000 ekar persegi yang bertempat di Pulau Indah, Kelang dikenali sebagai Port Klang Free Zone.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

13. ASET / (LIABILITI) CUKAI TERTUNDA

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2021	2020
	RM '000	RM '000
Aset Cukai Tertunda		
Pada 1 Januari	340,000	340,000
Pada 31 Disember	<u>340,000</u>	<u>340,000</u>

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2021	2020	2021	2020
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Liabiliti Cukai Tertunda				
Pada 1 Januari	79,824	88,068	79,799	88,043
Pindahan dari Penyata Prestasi Kewangan (Nota 24)	1,520	(8,244)	1,520	(8,244)
Pada 31 Disember	<u>81,344</u>	<u>79,824</u>	<u>81,319</u>	<u>79,799</u>

14. AKAUN BELUM BAYAR

Tempoh kredit yang diberikan kepada Kumpulan dan Lembaga adalah di antara 30 hingga 60 hari.

15. PELBAGAI BELUM BAYAR

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2021	2020	2021	2020
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Pemiutang Lain	5,946	527	5,936	445
Deposit Diterima	40,266	35,134	5,693	2,533
Pendahuluan Diterima	13,452	13,449	13,452	13,449
Akruan	1,263	1,678	1,263	1,678
	<u>60,927</u>	<u>50,788</u>	<u>26,344</u>	<u>18,105</u>

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

16. PERUNTUKAN MANFAAT KAKITANGAN

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2021	2020
	RM'000	RM '000
Baki Pada Awal Tahun	2,946	2,710
Tambahan	254	273
Penggunaan	(63)	(37)
Baki Pada Akhir Tahun	<u>3,137</u>	<u>2,946</u>

Dianalisa seperti berikut:

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2021	2020
	RM '000	RM '000
Kurang daripada 12 Bulan	161	60
Lebih daripada 12 Bulan	<u>2,976</u>	<u>2,886</u>
	<u>3,137</u>	<u>2,946</u>

17. PINJAMAN

Liabiliti jangka panjang adalah jumlah terhutang bagi kos pemerolehan tanah dan perbelanjaan pembangunan kawasan perdagangan bebas cukai kepada pihak ketiga iaitu Kuala Dimensi Sdn. Bhd. yang dimaksudkan dalam Nota 11 kepada Penyata Kewangan. Jumlah tersebut terdiri daripada:

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2021	2020
	RM'000	RM'000
Pinjaman Kerajaan (Tempoh bayaran kurang daripada 12 bulan)	81,907	78,711
Pinjaman Kerajaan (Tempoh bayaran melebihi 12 bulan)	<u>3,465,564</u>	<u>3,547,470</u>
	<u>3,547,471</u>	<u>3,626,181</u>

Pada 3 Julai 2017, Kementerian Kewangan telah bersetuju supaya baki pinjaman kerajaan di struktur semula kali kedua. Faedah 4% setahun beserta 2% penalti setahun ke atas baki tertunggak. Tempoh penanguhan adalah selama 4 tahun bermula pada tahun 2014 hingga 2017. Manakala tempoh pembayaran adalah selama 29 tahun bermula pada tahun 2018 hingga 2047. Cagaran untuk Pinjaman Kerajaan di atas adalah terhadap tanah pajakan dan bangunan pejabat seperti di Nota 11.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

18. URUSNIAGA PERTUKARAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2021	2020	2021	2020
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Perkhidmatan Kapal	26,382	27,452	26,382	27,452
Perkhidmatan Pengendalian Kargo	7,561	9,402	7,561	9,402
Sewaan dan Pajakan	258,539	285,793	258,347	285,478
Pendapatan Pelaburan	5,969	8,584	5,969	8,584
Lain-lain Hasil	17,687	17,193	16,484	15,539
	316,138	348,424	314,743	346,455

19. KOS KAKITANGAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2021	2020	2021	2020
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Saguhati	3,086	3,347	2,186	2,239
Elaun Lebih Masa	464	416	464	416
Elaun- Elaun Lain	2,161	2,143	2,161	2,143
Gaji	15,562	13,660	9,138	8,790
Sumbangan Berkanun	2,486	2,291	1,647	1,592
Faedah Kewangan Lain	1,536	1,849	1,535	1,615
	25,295	23,706	17,131	16,795

Jumlah bilangan pekerja sepenuh masa bagi Kumpulan dan Lembaga pada 31 Disember 2021 masing-masing adalah 275 dan 180 orang.

20. MANFAAT KAKITANGAN

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2021	2020
	RM '000	RM '000
Ganjaran Cuti Rehat	254	273
	254	273

21. SUSUTNILAI DAN PELUNASAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2021	2020	2021	2020
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Susutnilai Aset	138,339	139,805	137,886	139,345
Pelunasan Pengerukan	17,975	17,974	17,975	17,974
Pelunasan Saham Segamat Inland Port	-	-	162	48
	156,314	157,779	156,023	157,367

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

22. PERBELANJAAN KEWANGAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2021 RM '000	2020 RM '000	2021 RM '000	2020 RM '000
Perbelanjaan Khas	5,075	1,685	25,004	21,652
Faedah Pinjaman Kerajaan	143,892	72,503	143,892	72,503
	<u>148,967</u>	<u>74,188</u>	<u>168,896</u>	<u>94,155</u>

23. KURANGAN)/ LEBIHAN (SEBELUM CUKAI

(Kurangan)/ Lebihan sebelum cukai adalah selepas ditolak belanja-belanja berikut:

	2021		2020	
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Emolumen Pengarah				
- Yuran Pengarah	726	629	486	458
- Lain-Lain Elaun	213	160	53	59
Faedah Simpanan Tetap dan Jangka Pendek	(5,659)	(8,334)	(5,659)	(8,334)
Kos Kakitangan (Nota 19)	25,295	23,706	17,131	16,795
Sewaan - Alat pejabat	71	73	71	73
Susutnilai dan Pelunasan (Nota 21)	156,314	157,779	156,023	157,367
Yuran Juruaudit	76	76	46	46
Keuntungan Pelupusan Aset	(79)	-	(13)	-

24. PERCUKAIAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2021 RM'000	2020 RM'000	2021 RM'000	2020 RM'000
Peruntukan Tahun Semasa	3,238	3,462	2,425	2,803
Kurangan Peruntukan Tahun Terdahulu	8,601	1,153	8,601	981
Liabiliti Cukai Tertunda	1,520	(8,244)	1,520	(8,244)
	<u>13,359</u>	<u>(3,629)</u>	<u>12,546</u>	<u>(4,460)</u>
(Kurangan)/ Lebihan Sebelum Cukai	(54,998)	47,162	(55,992)	45,623
Cukai Dikira Pada Kadar 24%	(13,200)	11,319	(13,438)	10,950
Perbelanjaan Tidak Dibenarkan Cukai	39,911	43,579	39,191	43,738
Pendapatan Dikenakan Cukai	-	498	-	-
Pendapatan Dikecualikan Cukai	-	(60)	-	(60)
Elaun Modal Di Tuntut	(23,473)	(51,874)	(23,328)	(51,825)
Kurangan Peruntukan Pada Tahun Terdahulu *	8,601	1,153	8,601	981
Cukai Tertunda	1,520	(8,244)	1,520	(8,244)
	<u>13,359</u>	<u>(3,629)</u>	<u>12,546</u>	<u>(4,460)</u>

**Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021**

25. TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2021 RM '000	2020 RM '000	2021 RM '000	2020 RM '000
Baki Di Bank dan Tunai Di Tangan	193,426	251,970	180,838	225,479
Deposit Di Institusi Kewangan	351,967	298,119	324,107	274,000
	545,393	550,089	504,945	499,479

Pihak bank menawarkan skim simpanan baki di bank yang memberi kadar pulangan yang lebih tinggi berbanding dengan kadar pulangan yang ditawarkan melalui Simpanan Jangka Pendek. Tunai ini akan digunakan untuk membayar balik pinjaman kerajaan berjumlah RM55.65 juta setiap suku tahun.

26. NOTA BAGI PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN SEBENAR

Bajet Lembaga telah diluluskan dan dibentangkan atas asas tunai bagi tempoh kewangan dari 1 Januari 2021 sehingga 31 Disember 2021. Bajet asal telah diluluskan oleh Kementerian Pengangkutan melalui surat MOT.400-4/1/16 Jilid 2 (14) bertarikh 7 Januari 2021. Manakala kelulusan bajet semakan pula diluluskan pada tarikh 24 Januari 2022.

Bajet dan Penyata Kewangan Lembaga disediakan dengan menggunakan asas yang berlainan. Penyata Kewangan Lembaga disediakan pada asas akruan menggunakan klasifikasi berdasarkan jenis perbelanjaan di dalam Penyata Prestasi Kewangan, manakala bajet disediakan pada asas tunai berdasarkan kepada Perbelanjaan Mengurus.

Perbezaan masa wujud apabila tempoh bajet disediakan berbeza daripada tempoh kewangan Penyata Kewangan ini disediakan. Tiada perbezaan masa untuk Lembaga.

Perbezaan entiti wujud apabila bajet tidak mengambilkira program-program atau aktiviti-aktiviti yang tidak direkodkan di dalam Penyata Kewangan ini.

Penyesuaian antara jumlah sebenar seperti yang dinyatakan di dalam Penyata Perbandingan Bajet dan Sebenar dan jumlah sebenar dalam Penyata Aliran Tunai bagi tahun kewangan berakhir 31 Disember 2021 adalah seperti di bawah:

2021	Operasi RM'000	Pelaburan RM'000	Pembiayaan RM'000	Jumlah RM'000
Jumlah sebenar setanding seperti yang dikemukakan dalam Penyata Perbandingan Bajet dan Sebenar				
Pendapatan	308,774	5,969	-	314,743
Perbelanjaan	(70,566)	-	(222,602)	(293,168)
	238,208	5,969	(222,602)	21,575
Perbezaan Asas	10,113	(26,222)	-	(16,109)
	248,321	(20,253)	(222,602)	5,466

**Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021**

26. NOTA BAGI PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN SEBENAR (SAMBUNGAN)

Pendedahan bagi perbezaan signifikan di antara jumlah bajet dan jumlah perbelanjaan sebenar adalah seperti berikut:

	Varian Bajet RM'000	Keterangan
Pendapatan Perkhidmatan Kapal	(5,618)	Kurangan adalah disebabkan penurunan singgahan kapal walaupun penggunaan slot di atas kapal-kapal adalah maksimum.
Perbelanjaan Pentadbiran dan Operasi	(7,617)	Kurangan adalah disebabkan tiada kenaikan kadar cukai tanah dikenakan pada tahun 2021 dan juga terdapat lain-lain perbelanjaan yang tidak dapat dilakukan disebabkan penularan Covid-19.
Perbelanjaan Khas/Operasi PKFZ	(3,705)	Kurangan adalah disebabkan terdapat kajian dari Jabatan Merin dan kerja-kerja membaiki rumah rehat ditangguhkan kepada tahun 2022.

27. PENDEDAHAN PIHAK BERKAITAN

Kakitangan penting pihak pengurusan adalah mereka yang mempunyai kuasa dan tanggungjawab untuk perancangan, arahan dan kawalan ke atas aktiviti-aktiviti Kumpulan dan Lembaga sama ada secara langsung atau tidak langsung, termasuklah mana-mana pengarah Kumpulan dan Lembaga. Ganjaran untuk pengarah dan lain-lain penting pihak pengurusan untuk tahun berkenaan adalah seperti berikut:

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2021	2020	2021	2020
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Jumlah Ganjaran	886	731	486	459
Jumlah Kakitangan	23	23	11	11

28. ANGKA PERBANDINGAN

Angka-angka perbandingan bagi tahun lepas telah disusun semula di mana perlu supaya selaras dengan angka yang telah dibentangkan tahun ini.

PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	Seperti yang dinyatakan semula 2020 RM'000	Seperti yang dinyatakan sebelumnya 2020 RM'000	Seperti yang dinyatakan semula 2020 RM'000	Seperti yang dinyatakan sebelumnya 2020 RM'000
<u>ASET BERSIH/EKUITI</u>				
Lebihan/ (Kerugian) Terkumpul	387,063	(240,115)	435,947	(191,231)
Rezab Penilaian Semula	-	627,178	-	627,178
ASET BERSIH/EKUITI	387,063	387,063	435,947	435,947

LAPORAN PELABUHAN MELAKA

PORT OF MALACCA REPORT



PELABUHAN MELAKA

MALACCA PORT

Pelabuhan Tanjung Bruas (TBP) di Melaka secara rasmi diletakkan di bawah kawal selia LPK pada 15 Julai 1983. Pelabuhan tersebut kemudiannya diswastakan pada tahun 1992. Operator terminal Tanjung Bruas Port Sdn Bhd, telah diberikan konsesi selama tiga puluh tahun untuk menjalankan pelabuhan dari 2016 hingga 2046.

The Tanjung Bruas Port (TBP) in Melaka was officially placed under the regulatory oversight of PKA on 15 July 1983. The port was subsequently privatised in 1992. The current operator, Tanjung Bruas Port Sdn Bhd, has been granted a thirty-year concession to run the port from 2016 to 2046.

PRESTASI PELABUHAN

PORT PERFORMANCE

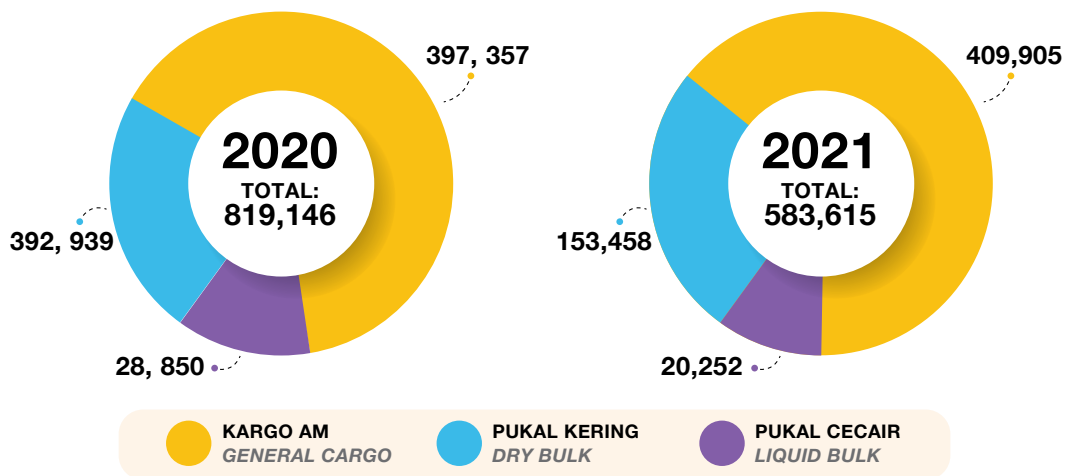
2020 - 2021 (TEUs)

KENDALIAN KONTENA PELABUHAN MELAKA / MALACCA PORT CONTAINER THROUGHPUT



2020 - 2021 (FWT)

KENDALIAN KARGO PELABUHAN MELAKA / MALACCA PORT CARGO THROUGHPUT



2020 - 2021

PERSINGGAHAN KAPAL / MALACCA PORT SHIP CALLS

2020 JUMLAH PERSINGGAHAN KAPAL / TOTAL SHIP CALLS • 418



2021 JUMLAH PERSINGGAHAN KAPAL / TOTAL SHIP CALLS • 262



PRESTASI TBP

TBP PERFORMANCE

TBP mencatatkan penurunan 28.8% dalam jumlah pengendalian kargo tahun ke tahun, daripada 819,146 fwt pada 2020 kepada 583,615 fwt.

Jumlah pukal kering turun 60.9% kepada 153,458 fwt, daripada 392,939 fwt pada 2020 disebabkan penurunan dalam pengendalian arang batu oleh Negri Sembilan Cement Sdn Bhd berikutan arahan berhenti kerja oleh Jabatan Alam Sekitar Melaka manakala pengendalian pukal cecair menurun sebanyak 29.8 % kepada 20,252 fwt daripada 28,850 fwt pada 2020 yang disebabkan penurunan pengendalian gas ammonia oleh Teknogas (M) Sdn Bhd dan minyak pelincir oleh Petronas Lubricant International Sdn Bhd.

Peningkatan dalam eksport gegelung keluli oleh CSC Steel Sdn Bhd dan import tepung ubi kayu oleh Sin Kian Hin Sdn Bhd, menyumbang kepada peningkatan 3.2% dalam keseluruhan pengendalian kargo am, daripada 397,357 fwt pada 2020 kepada 409,905 fwt. Jumlah pengendalian kontena meningkat 40.3%, daripada 14,142 TEU pada 2020 kepada 19,845 TEU.

Terdapat penurunan 37.3% jumlah persinggahan kapal di TBP, daripada 418 pada 2020 kepada 262. Persinggahan kapal konvensional jatuh 28.6% kepada 100 manakala persinggahan kapal kontena meningkat 18.8% kepada 19 berbanding 16 pada 2020. Operasi *ship-to-ship* yang melibatkan pemindahan minyak mentah di perairan Pelabuhan Melaka juga menurun dengan ketara, sebanyak 44.2% kepada 139 berbanding 249 pada 2020 manakala panggilan di jeti persendirian kekal pada empat seperti tahun 2020.

TBP recorded a 28.8% drop in cargo volume year-on-year, from 819,146 fwt in 2020 to 583,615 fwt.

Dry bulk volume dropped 60.9% to 153,458 fwt, from 392,939 fwt in 2020 due to a decrease in the handling of coal by Negri Sembilan Cement Sdn Bhd following a stop-work order by the Melaka Department of the Environment while liquid bulk volume dipped by 29.8% to 20,252 fwt from 28,850 fwt in 2020 from a decrease in the handling of ammonia gas by Teknogas (M) Sdn Bhd and lubricating oil by Petronas Lubricant International Sdn Bhd.

Increase in steel coil exports by CSC Steel Sdn Bhd and import of tapioca flour by Sin Kian Hin Sdn Bhd, contributed to a 3.2% increase in general cargo volume, from 397,357 fwt in 2020 to 409,905 fwt. Container traffic grew 40.3%, from 14,142 TEU in 2020 to 19,845 TEU.

There was a 37.3% dip in ship calls at TBP, from 418 in 2020 to 262. Calls by conventional ships fell 28.6% to 100 while calls by containerships increased 18.8% to 19 compared to 16 in 2020. Ship-to-ship operations involving transfer of crude oil in Malacca Port waters also dropped substantially, by 44.2% to 139 compared with 249 in 2020 while calls at private jetties remained at four as in 2020.

PROGRAM PEMBANGUNAN KAPASITI

CAPACITY-BUILDING PROGRAMME

Kerja-kerja sedang dijalankan untuk meningkatkan kapasiti pengendalian kargo melalui menaik taraf kemudahan sedia ada di bawah pelan pembangunan yang dilaksanakan di dalam dua fasa.

Di bawah Fasa 1 (a) program tersebut, kedua-dua belah dermaga sedia ada telah dilebarkan kepada 16 meter untuk membolehkan penggunaan penuh dermaga luar dan dalam sepanjang keseluruhan panjang 175 meter. Dermaga tersebut juga telah dipanjangkan sebanyak 50 meter untuk menjadikan jumlah keseluruhan 225 meter. Fasa projek yang menelan belanja RM20 juta ini bermula pada Disember 2020 dan siap pada September 2021.

Di bawah Fasa 1 (b), sebuah dermaga baharu sepanjang 450 meter akan dibina selari dengan jeti sedia ada sebagai penghubung antara pantai dan jeti. Projek yang menelan belanja RM5 juta itu dijadualkan siap pada 2026.

Di bawah Fasa 1 (c), sebuah jeti baharu akan dibina sepanjang 450 meter dan lebar di antara 45 hingga 60 meter dan dengan draf kedalaman sepanjang 16 hingga 18 meter. Projek itu menelan kos RM70 juta dan dijangka siap menjelang 2026.

Di bawah Fasa 2 (a), tanah seluas 30 ekar akan ditambah untuk pembinaan yad kontena dan kemudahan pergudangan. Projek itu dijadualkan siap antara 2022 dan 2026.

Di bawah Fasa 2 (b), trestle sepanjang 170 meter akan dibina untuk menghubungkan kawasan yang ditambah dan jeti. Projek yang menelan belanja RM20 juta itu dijadualkan siap antara 2022 dan 2026.

Di bawah Fasa 2 (c), sebuah jeti baharu berukuran 150 meter panjang di antara 45 hingga 60 meter lebar akan dibina untuk menambah panjang jeti sepanjang 450m yang dibina di bawah Fasa 1 (c) kepada 600 meter. Projek bernilai RM45 juta itu dijadualkan siap pada 2026.

Setelah keseluruhan projek naik taraf selesai, kemudahan TBP akan dilengkapi dengan dermaga sepanjang 600 meter dengan kedalaman sepanjang 18 meter, dermaga dalam sepanjang 585 meter dengan kedalaman sepanjang 16 meter; dermaga luar jeti sedia ada sepanjang 225 meter dengan kedalaman 10.5 meter; dan dermaga dalam jeti sedia ada dengan kedalaman 9 meter.

Projek naik taraf ini akan berupaya meningkatkan kapasiti pengendalian pelabuhan kepada 5 juta tan setahun, termasuk kapasiti simpanan di yad kontena sebanyak 250,000 TEU.

Works are on-going to boost cargo-handling capacity through the upgrading of existing facilities under a two-phase development plan.

Under Phase 1 (a) of the programme, both sides of the existing wharf have been widened to 16 metres to enable full utilisation of the outer and inner berth along its entire length of 175 metres. The length of the wharf has also been extended by 50 metres providing a total length of 225 metres. This phase of the project costing RM20 million commenced in December 2020 and was completed in September 2021.

Under Phase 1 (b), a new wharf 450 metres in length will be built parallel to the existing jetty as a link between the shore and jetty. The project, costing RM5 million, is scheduled for completion in 2026.

Under Phase 1 (c), a new jetty, 450 metres length and 45 to 60 metres width and with depth around of 16 to 18 metres, will be built. The project costs RM70 million and is expected to be completed by 2026.

Under Phase 2 (a), 30 acres of land will be reclaimed for the construction of a container yard and warehousing facilities. The project is scheduled for completion between 2022 and 2026.

Under Phase 2 (b), a 170-metre long trestle will be built to link the reclaimed area to the jetty. The project, which costs RM20 million, is scheduled for completion between 2022 and 2026.

Under Phase 2 (c), a new jetty measuring 150 metres in length and 45 to 60 metres width will be constructed to increase the length of the 450m long jetty constructed under Phase 1 (c) to 600 metres. The RM45 million project is scheduled for completion in the 2026.

At the completion of the entire upgrading programme the TBP facilities will comprise a 600-metre long wharf with 18 metres of draft; a 585-metre long inner berth with 16 metres of draft; the existing 225-metre long outer jetty berth with 10.5 metres of draft alongside; and the existing inner jetty berth with 9 metres of draft.

The upgrading programme will boost the port's handling capacity to five million tonnes a year, including the handling of up to 250,000 TEU a year at the container yard.

PROJEK PEMBANGUNAN PELABUHAN DI MELAKA PORT DEVELOPMENT PROJECTS IN MALACCA

Pelabuhan Kuala Linggi di muara Sungai Linggi di Alor Gajah sedang diperluas dan akan dijenamakan semula sebagai *Kuala Linggi International Port*. Projek yang melibatkan pembinaan dermaga kargo am, terminal pukal cecair dan limbungan kapal, dijangka akan siap dalam masa tiga tahun.

Satu lagi projek yang sedang dijalankan iaitu sebuah pelabuhan laut dalam dan terminal pelayaran antarabangsa yang akan dibina sebagai sebahagian daripada Melaka Waterfront Economic Zone (M-WEZ) projek. Pelabuhan laut dalam, yang akan dibina di atas tapak seluas 1,140 ekar, akan mempunyai kemudahan untuk mengendalikan kontena dan kargo pukal cecair dan kering. Terminal pelayaran akan dibina di atas tapak seluas 50 ekar yang berasingan.

The Kuala Linggi port at the mouth of the Sungai Linggi in Alor Gajah is being expanded and to be rebranded as the Kuala Linggi International Port. The project, which involves the construction of a general cargo wharf, a liquid products terminal and a shipyard, is expected to be completed in three years.

Another on-going project is the deep-sea port and international cruise terminal which will be built as part of the Melaka Waterfront Economic Zone (M-WEZ) project. The deep-sea port, to be built on a 1,140-acre site, will have facilities to handle containers and liquid and dry bulk cargo. The cruise terminal will be built on a separate 50-acre site. The M-WEZ involves the development of 25,000 acres of reclaimed land along a 33km coastline.

JEMAAH LEMBAGA

BOARD OF DIRECTORS



DATUK KOH CHIN HAN
Pengerusi / *Chairman*



CAPT. K. SUBRAMANIAM
Pengurus Besar / *General Manager*



MOHD ASRI BIN MOHAMED ALI
Wakil Kementerian
Pengangkutan Malaysia
*Representative of
Ministry of Transport Malaysia*



NURMAZLINA BINTI AB WAHAB
Wakil Kementerian Kewangan Malaysia
*Representative of
Ministry of Finance Malaysia*

Dilantik / *Appointed*
13.08.2021



DATUK LEE TIAN SING
Ahli Bebas / *Independent Member*
Tamat tempoh lantikan / *Term ended*
08.07.2021



DATUK ROSLI BIN HASAN
Ahli Bebas / *Independent Member*
Tamat tempoh lantikan / *Term ended*
08.07.2021



NGWE HEE SEM
Ahli Bebas / *Independent Member*
Tamat tempoh lantikan / *Term ended*
08.07.2021

TIADA DALAM GAMBAR / *NOT IN PICTURE*

NAZUHA BINTI ISA – Wakil Kementerian Kewangan Malaysia / *Representative of Ministry of Finance Malaysia*

TAMAT TEMPOH LANTIKAN / *TERM ENDED* - 19. 07. 2021



JAWATANKUASA AUDIT LEMBAGA PELABUHAN MELAKA / MALACCA PORT AUTHORITY AUDIT COMMITTEE

Bagi membantu Jemaah Lembaga dalam mengkaji, menilai dan melaporkan perkara-perkara berkaitan pengauditan, Jawatankuasa Audit Lembaga Pelabuhan Melaka (JKA LPM) telah ditubuhkan pada 2014 selaras dengan kehendak Surat Pekeliling Am Bil. 3 Tahun 1998 dan bertanggungjawab ke atas rancangan pengauditan, polisi dan prosedur dalaman, keberkesanan sistem kawalan dalaman, dan pematuhan terhadap undang-undang dan peraturan.

To assist the Board in reviewing, evaluating and reporting on auditing matters, the Audit Committee of Melaka Port Authority (JKA LPM) was established in 2014 in accordance with the requirements of General Circular Letter No. 3 Of 1998 and responsible for auditing plans, internal policies and procedures, the effectiveness of internal control system, and compliance with rules and regulations.

SENARAI KEAHLIAN JAWATANKUASA / COMMITTEE MEMBERSHIP LIST

... PENERUSI / CHAIRMAN

MOHD ASRI BIN MOHAMED ALI

Ahli Jemaah Lembaga LPM
Board of Director, MPA

Dilantik / Appointed
18.11.2020

... AHLI / MEMBER

DATUK LEE TIAN SING

Ahli Jemaah Lembaga LPM
Board of Director, MPA

Dilantik / Appointed
18.11.2020

NAZUHA BINTI ISA

Ahli Jemaah Lembaga LPM
Board of Director, MPA

Dilantik / Appointed
18.11.2020

... WAKIL KEMENTERIAN PENGANGKUTAN MALAYSIA REPRESENTATIVE OF MINISTRY OF TRANSPORT MALAYSIA

SAIFUL ANUAR BIN MOHD JAAFAR

Ketua Unit Audit Dalam
Head of Internal Audit Unit

Dilantik / Appointed
18.11.2020

... WAKIL PENGURUSAN LPM MPA MANAGEMENT REPRESENTATIVE

Pengurus Besar, LPM / Wakil
General Manager, MPA / Representative

... SETIAUSAHA / SECRETARY

Pengurus (Auditan), LPM
Manager (Internal Audit), MPA

... URUSETIA / SECRETARIAT

Jabatan Audit Dalam, LPM
Internal Audit Department, MPA



**PENYATA KEWANGAN LEMBAGA
PELABUHAN MELAKA**
FINANCIAL STATEMENTS OF MALACCA PORT AUTHORITY





93

... Sijil Ketua Audit Negara Mengenai Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

97

... Pengakuan Oleh Pegawai Utama Yang Bertanggungjawab Ke Atas Pengurusan Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka

98

... Penyata Pengerusi Dan Seorang Ahli Lembaga Pengarah

99

... Penyata Kedudukan Kewangan Pada 31 Disember 2021

100

... Penyata Prestasi Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

101

... Penyata Perubahan Ekuiti Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

102

... Penyata Aliran Tunai Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021

103

... Penyata Perbandingan Bajet Dan Sebenar Pada 31 Disember 2021

104

... Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021



**SIJIL KETUA AUDIT NEGARA
MENGENAI PENYATA KEWANGAN
LEMBAGA PELABUHAN MELAKA
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2021**

Sijil Mengenai Pengauditan Penyata Kewangan

Pendapat Berteguran

Saya telah memberikan kuasa kepada firma audit swasta di bawah subseksyen 7(3) Akta Audit 1957 [Akta 62] untuk mengaudit Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka. Penyata kewangan tersebut merangkumi Penyata Kedudukan Kewangan pada 31 Disember 2021 Lembaga Pelabuhan Melaka dan Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Ekuiti, Penyata Aliran Tunai serta Penyata Perbandingan Bajet dan Amaun Sebenar bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut dan nota kepada penyata kewangan termasuklah ringkasan polisi perakaunan yang signifikan seperti dinyatakan pada muka surat 3 hingga 18.

Pada pendapat saya, penyata kewangan ini memberi gambaran yang benar dan saksama terhadap kedudukan kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka pada 31 Disember 2021 dan prestasi kewangan serta aliran tunai bagi tahun kewangan berakhir pada tarikh tersebut selaras dengan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) dan keperluan Port Authorities Act 1963 [Act 488] kecuali perkara yang dinyatakan di perenggan Asas Kepada Pendapat Berteguran.

Asas Kepada Pendapat Berteguran

Berdasarkan Penyata Kedudukan Kewangan, Prabayar Cukai pada tahun 2021 adalah berjumlah RM611,295. Tiada pergerakan bagi perkara tersebut semenjak tahun 2017 dan tiada dokumen sokongan bagi mengesahkan ketetapan amaun tersebut.

Pengauditan telah dilaksanakan berdasarkan Akta Audit 1957 dan International Standards of Supreme Audit Institutions. Tanggungjawab saya dihuraikan selanjutnya di perenggan Tanggungjawab Juruaudit Terhadap Pengauditan Penyata Kewangan dalam sijil ini. Saya percaya bahawa bukti audit yang diperoleh adalah mencukupi dan bersesuaian untuk dijadikan asas kepada pendapat berteguran saya.

Kebebasan dan Tanggungjawab Etika Lain

Saya adalah bebas daripada Lembaga Pelabuhan Melaka dan telah memenuhi tanggungjawab etika lain berdasarkan International Standards of Supreme Audit Institutions.

Maklumat Lain Selain Daripada Penyata Kewangan dan Sijil Juruaudit Mengenainya

Lembaga Pengarah, Lembaga Pelabuhan Melaka bertanggungjawab terhadap maklumat lain dalam Laporan Tahunan. Pendapat saya terhadap Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka tidak meliputi maklumat lain selain daripada penyata kewangan dan Sijil Juruaudit mengenainya dan saya tidak menyatakan sebarang bentuk kesimpulan jaminan mengenainya.

Tanggungjawab Lembaga Pengarah Terhadap Penyata Kewangan

Lembaga Pengarah bertanggungjawab terhadap penyediaan Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka yang memberi gambaran benar dan saksama selaras dengan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) dan keperluan Port Authorities Act 1963 [Act 488]. Lembaga Pengarah juga bertanggungjawab terhadap penetapan kawalan dalaman yang perlu bagi membolehkan penyediaan Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka yang bebas daripada salah nyata yang ketara, sama ada disebabkan fraud atau kesilapan.

Semasa penyediaan Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka, Lembaga Pengarah bertanggungjawab untuk menilai keupayaan Lembaga Pelabuhan Melaka untuk beroperasi sebagai satu usaha berterusan, mendedahkannya jika berkaitan serta menggunakannya sebagai asas perakaunan.

Tanggungjawab Juruaudit Terhadap Pengauditan Penyata Kewangan

Objektif saya adalah untuk memperoleh keyakinan yang munasabah sama ada Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka secara keseluruhannya adalah bebas daripada salah nyata yang ketara, sama ada disebabkan fraud atau kesilapan, dan mengeluarkan Sijil Juruaudit yang merangkumi pendapat saya. Jaminan yang munasabah adalah satu tahap jaminan yang tinggi, tetapi bukan satu jaminan bahawa audit yang dijalankan mengikut International Standards of Supreme Audit Institutions akan sentiasa mengesan salah nyata yang ketara apabila ia wujud. Salah nyata boleh wujud daripada fraud atau kesilapan dan dianggap ketara sama ada secara individu atau agregat sekiranya boleh dijangkakan dengan munasabah untuk mempengaruhi keputusan ekonomi yang dibuat oleh pengguna berdasarkan penyata kewangan ini.

Sebagai sebahagian daripada pengauditan mengikut International Standards of Supreme Audit Institutions, saya menggunakan pertimbangan profesional dan mengekalkan keraguan profesional sepanjang pengauditan. Saya juga:

- a. mengenal pasti dan menilai risiko salah nyata ketara dalam Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka, sama ada disebabkan fraud atau kesilapan, merangka dan melaksanakan prosedur audit yang responsif terhadap risiko berkenaan serta mendapatkan bukti audit yang mencukupi dan bersesuaian untuk memberikan asas kepada pendapat saya. Risiko untuk tidak mengesan salah nyata ketara akibat daripada fraud adalah lebih tinggi daripada kesilapan kerana fraud mungkin melibatkan pakatan, pemalsuan, ketinggalan yang disengajakan, representasi yang salah, atau mengatasi kawalan dalaman;
- b. memahami kawalan dalaman yang relevan untuk merangka prosedur audit yang bersesuaian tetapi bukan untuk menyatakan pendapat mengenai keberkesanan kawalan dalaman Lembaga Pelabuhan Melaka;
- c. menilai kesesuaian dasar perakaunan yang diguna pakai, kemunasabahan anggaran perakaunan dan pendedahan yang berkaitan oleh Lembaga Pengarah;
- d. membuat kesimpulan terhadap kesesuaian penggunaan asas perakaunan untuk usaha berterusan oleh Lembaga Pengarah dan berdasarkan bukti audit yang diperoleh, sama ada wujudnya ketidakpastian ketara yang berkaitan dengan peristiwa atau keadaan yang mungkin menimbulkan keraguan yang signifikan terhadap keupayaan Lembaga Pelabuhan Melaka sebagai satu usaha berterusan. Jika saya membuat kesimpulan bahawa ketidakpastian ketara wujud, saya perlu melaporkan dalam Sijil Juruaudit terhadap pendedahan yang berkaitan dalam Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka atau, jika pendedahan tersebut tidak mencukupi, pendapat saya akan diubah. Kesimpulan saya dibuat berdasarkan bukti audit yang diperoleh sehingga tarikh Sijil Juruaudit; dan
- e. menilai persembahan secara keseluruhan, struktur dan kandungan Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka, termasuk pendedahannya, dan sama ada penyata kewangan tersebut telah melaporkan asas-asas urus niaga dan peristiwa-peristiwa yang memberikan gambaran saksama.

Lembaga Pengarah telah dimaklumkan, antaranya mengenai skop dan tempoh pengauditan yang dirancang serta penemuan audit yang signifikan termasuk kelemahan kawalan dalaman yang dikenal pasti semasa pengauditan.

Laporan Mengenai Keperluan Perundangan dan Peraturan Lain

Berdasarkan keperluan Port Authorities Act 1963 [Act 488], saya juga melaporkan bahawa pada pendapat saya, saya tidak memperoleh maklumat dan penjelasan berkaitan seperti yang dinyatakan di perenggan Asas Kepada Pendapat Berteguran.

Hal-hal Lain

Sijil ini dibuat untuk Lembaga Pengarah, Lembaga Pelabuhan Melaka berdasarkan keperluan Port Authorities Act 1963 [Act 488], dan bukan untuk tujuan lain. Saya tidak bertanggungjawab terhadap pihak lain bagi kandungan sijil ini.



(RUSNI BINTI MOHAMED)
b.p. KETUA AUDIT NEGARA

PUTRAJAYA

23 SEPTEMBER 2022



**PENGAKUAN OLEH PEGAWAI UTAMA YANG
BERTANGGUNGJAWAB KE ATAS PENGURUSAN KEWANGAN**

LEMBAGA PELABUHAN MELAKA

Saya, **Adnan Bin Abidin**, pegawai utama yang bertanggungjawab ke atas pengurusan kewangan dan rekod-rekod perakaunan **LEMBAGA PELABUHAN MELAKA**, dengan ikhlasnya mengakui bahawa Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Ekuiti, Penyata Aliran Tunai dan Penyata Perbandingan Bajet dan Sebenar dalam kedudukan kewangan yang berikut ini berserta dengan nota-nota kepada Penyata Kewangan di dalamnya mengikut sebaik-baik pengetahuan dan kepercayaan saya, adalah betul dan saya membuat ikrar ini dengan sebenarnya mempercayai bahawa ia adalah benar dan atas kehendak-kehendak Akta Akuan Berkanun, 1960.

Sebenarnya dan sesungguhnya
diakui oleh penama di atas
di **PELABUHAN KLANG**
pada **14 APR 2022**



Di hadapan saya,

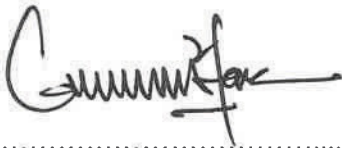


PESURUHJAYA SUMPAAH
A-B178
MOHD NAFIZI BIN RAMLI
JABATAN KASTAM DIRAJA
MALAYSIA
2021-30.6.2024
PESURUHJAYA SUMPAAH MALAYSIA

PENYATA Pengerusi dan Seorang Ahli Lembaga Pengarah

Kami, **Datuk Koh Chin Han** dan **Kapten Subramaniam a/l Karupiah** yang merupakan Pengerusi dan salah seorang Ahli Lembaga Pengarah **LEMBAGA PELABUHAN MELAKA** dengan ini menyatakan bahawa, pada pendapat Lembaga Pengarah, Penyata Kewangan yang mengandungi Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Ekuiti, Penyata Aliran Tunai dan Penyata Perbandingan Bajet dan Sebenar yang berikut ini berserta dengan nota-nota kepada Penyata Kewangan di dalamnya, adalah disediakan untuk menunjukkan pandangan yang benar dan saksama berkenaan kedudukan **LEMBAGA PELABUHAN MELAKA** pada 31 Disember 2021 dan hasil kendaliannya serta perubahan kedudukan kewangannya bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut.

Bagi pihak Lembaga,



.....
NAMA : DATUK KOH CHIN HAN

GELARAN : Pengerusi

TARIKH : 14 APR 2022

TEMPAT : PELABUHAN KLANG

Bagi pihak Lembaga,



.....
NAMA : KAPTEN SUBRAMANIAM
A/L KARUPPIAH

GELARAN : Ahli

TARIKH : 14 APR 2022

TEMPAT : PELABUHAN KLANG

PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN

PADA 31 DISEMBER 2021

	Nota	2021 RM	2020 RM
ASET SEMASA			
Penghutang perniagaan	4	402,547	626,866
Pelbagai penghutang, deposit dan perbelanjaan terdahulu	5	36,285	30,265
Pendapatan terakru	6	171,316	218,833
Simpanan tetap di bank berlesen	7	53,700,000	38,200,000
Tunai dan kesetaraan tunai	8	443,131	1,927,564
Prabayar cukai		611,295	611,295
JUMLAH ASET SEMASA		<u>55,364,574</u>	<u>41,614,823</u>
ASET BUKAN SEMASA			
Hartanah dan peralatan	9	285,870	189,771
Pelaburan lain	10	-	13,039,556
JUMLAH ASET BUKAN SEMASA		<u>285,870</u>	<u>13,229,327</u>
JUMLAH ASET		<u>55,650,444</u>	<u>54,844,150</u>
LIABILITI SEMASA			
Pelbagai pemiutang dan akruan	11	112,195	220,846
Peruntukan percukaian		13,990	71,160
JUMLAH LIABILITI SEMASA		<u>126,185</u>	<u>292,006</u>
LIABILITI BUKAN SEMASA			
Cukai tertunda	12	14,734	14,734
JUMLAH LIABILITI BUKAN SEMASA		<u>14,734</u>	<u>14,734</u>
JUMLAH LIABILITI		<u>140,919</u>	<u>306,740</u>
ASET BERSIH		<u>55,509,525</u>	<u>54,537,410</u>
DIBIYAI OLEH:			
LEBIHAN TERKUMPUL		<u>55,509,525</u>	<u>54,537,410</u>

Nota-nota di muka 104 hingga 114 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PRESTASI KEWANGAN

BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2021

	Nota	2021 RM	2020 RM
HASIL			
Urusniaga pertukaran	13	3,217,297	3,792,837
JUMLAH HASIL		<u>3,217,297</u>	<u>3,792,837</u>
BELANJA			
Belanja pentadbiran	14	1,795,661	1,299,329
Belanja operasi	15	-	99,210
Susutnilai		99,437	62,932
JUMLAH BELANJA		<u>1,895,098</u>	<u>1,461,471</u>
LEBIHAN BAGI TAHUN		1,322,199	2,331,366
PERCUKAIAN	16	(350,084)	(555,009)
LEBIHAN SELEPAS CUKAI		<u>972,115</u>	<u>1,776,357</u>

Nota-nota di muka 104 hingga 114 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PERUBAHAN EKUITI

BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2021

	Lebihan Terkumpul RM
Pada 1 Januari 2020	52,761,053
Lebihan selepas cukai tahun semasa	1,776,357
Pada 31 Disember 2020	<u>54,537,410</u>
Pada 1 Januari 2021	54,537,410
Lebihan selepas cukai tahun semasa	972,115
Pada 31 Disember 2021	<u>55,509,525</u>

Nota-nota di muka 104 hingga 114 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA ALIRAN TUNAI

BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2021

	2021	2020
	RM	RM
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI OPERASI		
Terimaan tunai daripada pelanggan	2,269,426	2,409,351
Bayaran tunai kepada pembekal dan pekerja	<u>(1,904,312)</u>	<u>(1,502,535)</u>
Tunai diperolehi daripada aktiviti operasi	365,114	906,816
Cukai dibayar	<u>(407,254)</u>	<u>(555,009)</u>
Aliran tunai bersih (digunakan)/diperolehi daripada aktiviti operasi	<u>(42,140)</u>	<u>351,807</u>
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PELABURAN		
Simpanan deposit bank	(2,460,444)	(1,053,553)
Pembelian aset tetap	(195,536)	(177,491)
Pendapatan pelaburan	<u>1,213,687</u>	<u>2,212,318</u>
Aliran tunai bersih (digunakan)/diperolehi daripada aktiviti pelaburan	<u>(1,442,293)</u>	<u>981,274</u>
(Kurangan)/Lebihan tunai dan kesetaraan tunai	(1,484,433)	1,333,081
Tunai dan kesetaraan tunai pada 1 Januari	<u>1,927,564</u>	<u>594,483</u>
Tunai dan kesetaraan tunai pada 31 Disember	<u>443,131</u>	<u>1,927,564</u>
Terdiri daripada:-		
Tunai di tangan dan bank	443,131	127,564
Simpanan tetap di bank berlesen	<u>-</u>	<u>1,800,000</u>
	<u>443,131</u>	<u>1,927,564</u>

Nota-nota di muka 104 hingga 114 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN SEBENAR

PADA 31 DISEMBER 2021

	2021 RM (Sebenar)	2021 RM (Bajet)	2021 RM (Varian)
HASIL			
Sewaan dan pajakan	1,762,715	1,806,680	(43,965)
Pelaburan	1,166,170	1,400,000	(233,830)
Lain-lain hasil	288,412	155,000	133,412
JUMLAH HASIL	3,217,297	3,361,680	(144,383)
BELANJA			
Belanja pentadbiran	1,795,661	1,904,000	(108,339)
Belanja khas	-	10,000	(10,000)
Susutnilai	99,437	64,517	34,920
JUMLAH BELANJA	1,895,098	1,978,517	(83,419)
LEBIHAN/(KURANGAN) BAGI TAHUN SEBELUM CUKAI	1,322,199	1,383,163	(60,964)

Nota-nota di muka 104 hingga 114 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

**Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2021**

1. MAKLUMAT AM

Pelabuhan Melaka pada asalnya telah ditubuhkan pada 1978 sebagai suatu “pelabuhan” di bawah Seksyen 5 *Merchant Shipping Ordinance*, 1952. Pada tahun 1983, pentadbiran Pelabuhan Melaka telah dipindahkan kepada Lembaga Pelabuhan Kelang melalui *Kelang Port Authority (Extension of Functions to Port of Malacca) Order 1983* [P.U (A) 282/1983]. Di bawah Perintah 1983 tersebut, fungsi, kuasa, peranan dan bidangkuasa Lembaga Pelabuhan Kelang telah diperluaskan ke Pelabuhan Melaka berkuatkuasa mulai 15 Julai 1983.

Lembaga Pelabuhan Melaka adalah satu agensi badan berkanun yang beralamat di Beg Berkunci 202, Jalan Pelabuhan Utara, 42005 Pelabuhan Klang, Selangor Darul Ehsan.

Aktiviti-aktiviti utama Lembaga Pelabuhan Melaka adalah menyelia dan menyediakan kemudahan-kemudahan pelabuhan dan perkhidmatan di Pelabuhan Melaka.

Penyata Kewangan ini telah dibentangkan dalam Ringgit Malaysia (RM) yang merupakan matawang fungsian Lembaga dimana aktiviti utama jualan dan pembelian adalah dalam RM, perolehan daripada operasi biasanya disimpan dalam RM dan dana daripada aktiviti pembiayaan terutamanya dijana dalam RM.

2. TARIKH KELULUSAN PENYATA KEWANGAN

Penyata kewangan ini telah dibentangkan dan diluluskan oleh Lembaga Pengarah pada 14 April 2022.

3. DASAR-DASAR PENTING PERAKAUNAN

3.1 ASAS PERAKAUNAN

Penyata Kewangan Lembaga telah disediakan mengikut Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) dan peruntukan-peruntukan dibawah Akta Pelabuhan, 1963, dan telah disediakan menurut kelaziman kos sejarah.

LPM telah mengguna pakai MPSAS ini lebih awal daripada tarikh kuatkuasanya seperti dinyatakan pada nota 3.16 kepada Penyata Kewangan. Tarikh peralihan kepada MPSAS adalah pada 1 Januari 2016.

3.2 HARTANAH DAN PERALATAN; DAN SUSUTNILAI

3.2.1 Hartanah dan peralatan diiktiraf pada nilai kos yang melebihi RM5,000 dan keatas kecuali komputer dan peralatan yang diiktiraf pada nilai kos melebihi RM1,000 dan keatas. Hartanah dan peralatan dinyatakan pada kos setelah ditolak susutnilai terkumpul. Susutnilai bagi hartanah dan peralatan dikira berasaskan kaedah garis lurus ke atas anggaran usia guna aset. Nilai kos hendaklah dinyatakan tanpa sen/angka perpuluhan.

3.2.2 Susutnilai dikira secara tahunan mulai tahun pembelian.

3.2.3 Kadar susutnilai tahunan adalah seperti berikut:

Tanah pajakan	Berdasarkan jangkamasa pajakan
Dermaga dan jeti	35 tahun
Kenderaan, Peralatan Komputer dan Pejabat	5 tahun

3.3 ROSOTNILAI ASET BUKAN KEWANGAN

Pada setiap tarikh Penyata Kedudukan Kewangan, Lembaga akan meneliti nilai dibawa bagi aset-asetnya untuk menentukan samada terdapat sebarang petunjuk yang aset-aset telah mengalami kerugian rosotnilai. Jika sebarang petunjuk wujud, rosotnilai dikira dengan membandingkan nilai dibawa aset dengan nilai yang boleh diperolehi daripada aset tersebut. Nilai yang boleh diperolehi adalah nilai yang tertinggi di antara harga jualan bersih dan nilai digunapakai, di mana ianya dikira dengan merujuk kepada aliran tunai hadapan didiskaunkan.

Kerugian rosotnilai diiktiraf ke Penyata Prestasi Kewangan serta merta, melainkan sekiranya aset tersebut dinyatakan dalam amaun penilaian semula. Sebarang kerugian rosotnilai bagi aset yang telah dinilai semula diiktiraf sebagai kurangan penilaian semula sehingga tahap lebih penilaian semula aset yang sama yang telah diiktiraf sebelum ini. Pembalikan semula kerugian rosotnilai diiktiraf tahun terdahulu direkodkan bila terdapat petunjuk yang kerugian rosotnilai yang diiktiraf untuk aset tidak lagi wujud ataupun telah berkurangan.

3.4 PELABURAN

Pelaburan dinyatakan pada kos dan peruntukkan disediakan bagi rosot nilai tetap dimana yang perlu. Pulangan dan kerugian dalam pelaburan akan dinyatakan di dalam Penyata Prestasi Kewangan pada tahun berkenaan.

3.5 PERBELANJAAN TERTUNDA

Tiada perbelanjaan tertunda untuk tempoh berakhir 31 Disember 2021.

3.6 PENGHUTANG PERNIAGAAN DAN PELBAGAI PENGHUTANG

Penghutang perniagaan dan pelbagai penghutang dinyatakan pada nilai boleh realis. Hutang lapuk yang diketahui dihapuskan dan peruntukkan tertentu disediakan untuk semua hutang yang mana kutipannya diragui berdasarkan ulasan ke atas semua baki amaun pada tarikh Penyata Kedudukan Kewangan.

3.7 PELBAGAI PEMIUTANG DAN AKRUAN

Pelbagai pemiutang dinyatakan pada kos di mana ia adalah nilai saksama pertimbangan yang akan dibayar pada masa hadapan bagi barang dan perkhidmatan yang diterima.

3.8 PERUNTUKAN LIABILITI

Peruntukan bagi liabiliti diiktiraf apabila organisasi mempunyai obligasi pada tarikh pelaporan akibat daripada peristiwa yang lalu, ia terdapat kemungkinan bahawa pemindahan manfaat ekonomi akan diperlukan untuk menyelesaikan obligasi dan anggaran yang munasabah boleh dibuat daripada amaun obligasi tersebut.

Risiko dan ketidaktentuan yang diambilkira dalam pengiraan dalam mencapai anggaran peruntukan yang terbaik. Apabila kesan nilai mata wang adalah ketara, amaun yang diiktiraf dalam peruntukan berdasarkan anggaran yang munasabah dari jumlah obligasi.

3.9 MANFAAT KAKITANGAN

Tiada manfaat kakitangan bagi Lembaga oleh kerana tiada pegawai dan kakitangan yang menjalankan tugas secara tetap.

Pada 15 Julai 1983, fungsi, tanggungjawab serta bidangkuasa Lembaga Pelabuhan Kelang telah diperluas ke Pelabuhan Melaka dan digayakan (styled) sebagai Lembaga Pelabuhan Melaka.

Melalui perluasan fungsi, tanggungjawab serta bidangkuasa ini pegawai dari Lembaga Pelabuhan Kelang turut melaksanakan tugas bagi pihak Lembaga Pelabuhan Melaka.

3.10 PENGIKTIRAFAN PENDAPATAN

Sumber pendapatan Lembaga Pelabuhan Melaka adalah terdiri daripada kutipan dius pelabuhan, pajakan tanah kepada pengendali pelabuhan, hasil pajakan tanah daripada pemajak kecil, pelaburan tunai, perlesenan, faedah bank dan hasil daripada pendapatan labuh tunggu kapal.

Pengiktirafan pendapatan adalah seperti berikut :

- i) Hasil Operasi
Hasil sewa dan pajakan diiktiraf secara akruan.
Pendapatan operasi diiktiraf secara akruan.
- ii) Hasil Bukan Operasi
Hasil daripada faedah pelaburan diiktiraf secara akruan.
Hasil dividen diiktiraf apabila dividen diterima.
- iii) Lain – Lain Hasil
Pendapatan perlesenan diiktiraf secara akruan.
Pendapatan faedah bank diiktiraf apabila faedah diterima.
Pendapatan faedah simpanan tetap diiktiraf secara akruan.

3.11 CUKAI

Perbelanjaan cukai ke atas keuntungan bagi tahun terdiri daripada cukai semasa dan tertunda.

Perbelanjaan cukai yang dinyatakan di dalam Penyata Prestasi Kewangan merupakan pengiraan pada kadar cukai semasa atas keuntungan untuk sepanjang tahun.

Cukai tertunda diiktiraf menggunakan kaedah liabiliti untuk semua perbezaan sementara di antara amaun dibawa aset dan liabiliti dan asas cukai mereka pada tarikh Penyata Kedudukan Kewangan. Liabiliti cukai tertunda diiktiraf untuk semua perbezaan sementara boleh dicukai. Aset cukai tertunda diiktiraf bagi semua perbezaan sementara boleh ditolak, kerugian cukai belum digunakan dan kredit cukai belum digunakan sehingga ke tahap yang ia berkemungkinan bahawa keuntungan boleh dicukai masa hadapan akan tersedia terhadap yang mana perbezaan sementara boleh ditolak, kerugian cukai belum digunakan dan kredit cukai tidak diguna boleh digunakan. Aset dan liabiliti cukai tertunda tidak diiktiraf atas perbezaan sementara yang timbul daripada muhibah atau muhibah negatif atau daripada pengiktirafan awal aset atau liabiliti dalam urusan niaga yang bukan merupakan kombinasi perniagaan dan pada masa urusan niaga, tidak menjejaskan sama ada keuntungan perakaunan atau cukai keuntungan.

3.11 CUKAI (SAMBUNGAN)

Aset dan liabiliti cukai tertunda diukur pada kadar cukai yang dijangka digunakan pada tempoh apabila aset itu direalisasikan atau liabiliti diselesaikan. Amaun dibawa aset cukai tertunda dikaji pada setiap tarikh Penyata Kedudukan Kewangan dan dikurangkan kepada tahap yang ia bertanggungjawab bahawa keuntungan boleh cukai masa depan yang mencukupi akan disediakan.

Cukai tertunda diiktiraf dalam Penyata Prestasi Kewangan, kecuali apabila ia timbul daripada urusan niaga yang diiktiraf secara langsung dalam ekuiti. Dalam kes ini, cukai tertunda dicajkan atau dikreditkan terus dalam ekuiti. Apabila cukai tertunda timbul daripada kombinasi perniagaan yang merupakan pengambilalihan, ia termasuk di dalam muhibah yang terhasil atau muhibah negatif.

3.12 TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

Tunai dan kesetaraan tunai terdiri daripada tunai, baki di bank dan simpanan tetap di bank berlesen dan institusi kewangan yang mempunyai tempoh matang tiga (3) bulan atau kurang yang sedia ditukar kepada amaun tunai yang diketahui dan tertakluk kepada risiko perubahan dalam nilai yang tidak signifikan selepas ditolak overdraf bank.

3.13 PELABURAN LAIN

Merupakan pelaburan yang dilaksanakan oleh Lembaga Pelabuhan Melaka dengan Amanah Raya Berhad yang mana tempoh pelaburan adalah lebih dari satu (1) tahun.

3.14 INSTRUMEN KEWANGAN

3.14.1 Objektif dan polisi risiko pengurusan kewangan

Dasar pengurusan risiko kewangan Lembaga bertujuan untuk memastikan bahawa terdapatnya sumber kewangan yang mencukupi untuk pembangunan perniagaan Lembaga dan menguruskan risiko kredit, kadar faedah, tukaran asing dan kecairan. Lembaga beroperasi di bawah garis panduan yang telah ditetapkan dengan jelas yang diluluskan oleh Lembaga Pengarah dan dasar Lembaga adalah untuk tidak melibatkan Lembaga dalam urusan niaga spekulatif.

3.14.2 Risiko kredit

Risiko kredit, atau risiko pihak ketiga gagal membayar, dikawal dengan penerapan had dan pengawasan yang ketat. Penghutang diawasi secara berterusan melalui tatacara pelaporan kepada Pengurusan Lembaga.

3.14.3 Risiko kadar faedah

Lembaga tidak terdedah kepada risiko kadar faedah kerana ia tidak mempunyai aset jangka panjang yang menanggung faedah atau hutang yang menanggung faedah pada 31 Disember 2021. Pelaburan Lembaga, kebanyakannya adalah untuk jangka masa pendek dan tidak dipegang untuk tujuan spekulatif tetapi dimasukkan dalam simpanan tetap atau kadangkala, dalam kertas komersial jangka pendek yang menghasilkan pulangan yang lebih baik daripada tunai di bank.

3.14 INSTRUMEN KEWANGAN (SAMBUNGAN)

3.14.4 *Risiko tukaran asing*

Lembaga beroperasi hanya di Malaysia dan dengan itu tidak terdedah kepada risiko tukaran asing.

3.14.5 *Risiko kecairan dan aliran tunai*

Lembaga mengurus risiko kecairan dan aliran tunai dengan memastikan tunai yang mencukupi dan menyediakan dana yang cukup bagi memenuhi komitmen daripada perbelanjaan operasi dan liabiliti kewangan.

3.14.6 *Nilai saksama*

3.14.6.1 *Tunai dan kesetaraan tunai, pemiutang/penghutang*

Amaun yang dibawa adalah hampir dengan nilai saksama oleh sebab tempoh matang jangka pendek instrumen kewangan ini.

3.15 MAKLUMAT BAJET

Bajet tahunan disediakan berdasarkan asas tunai. Memandangkan Penyata Kewangan disediakan menggunakan asas akrual, maka satu Penyata Perbandingan Bajet dan Sebenar disediakan secara berasingan.

3.16 PEMAKAIAN AWAL PIAWAIAN PERAKAUNAN SEKTOR AWAM MALAYSIA (MPSAS)

Lembaga telah menggunakan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) seperti yang dinyatakan lebih awal dari tarikh kuatkuasa sebenar.

MPSAS 1	-	Pembentangan Penyata Kewangan
MPSAS 2	-	Penyata Aliran Tunai
MPSAS 3	-	Dasar Perakaunan, Perubahan dalam Anggaran Perakaunan dan Kesilapan
MPSAS 17	-	Hartanah, Loji dan Peralatan
MPSAS 22	-	Nota kepada Maklumat Kewangan
MPSAS 24	-	Pembentangan Maklumat Bajet dalam Penyata Kewangan
MPSAS 25	-	Manfaat Kakitangan
MPSAS 33	-	Pemakaian Awal Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS)

4. PENGHUTANG PERNIAGAAN

	2021	2020
	RM	RM
Penghutang Sewa	385,955	585,108
Penghutang dari Operasi Pelabuhan	16,592	41,758
	<u>402,547</u>	<u>626,866</u>

5. PELBAGAI PENGHUTANG, DEPOSIT DAN PERBELANJAAN TERAKRU

	2021	2020
	RM	RM
Deposit	29,000	29,000
Penghutang Pelbagai	7,285	1,265
	<u>36,285</u>	<u>30,265</u>

6. PENDAPATAN TERAKRU

Pendapatan terakru merupakan faedah terakru daripada deposit di institusi kewangan dan bank-bank berlesen.

	2021	2020
	RM	RM
Faedah Terakru dari Pelaburan Lain	-	4,114
Faedah Terakru dari Simpanan Tetap	171,316	214,719
	<u>171,316</u>	<u>218,833</u>

7. SIMPANAN TETAP DI BANK BERLESEN

Kadar faedah (setahun) efektif tertinggi dan terendah serta purata kematangan bagi simpanan deposit bagi tahun kewangan adalah seperti berikut:

	2021	2020
Kadar faedah (%)	2.00 hingga 3.35	2.00 hingga 3.35
Purata kematangan (bulan)	3 hingga 12	3 hingga 12

7. SIMPANAN TETAP DI BANK BERLESEN (SAMBUNGAN)

	2021	2020
	RM	RM
Bank Rakyat	24,800,000	9,300,000
Bank Pembangunan Malaysia	18,900,000	18,900,000
Bank Perusahaan Kecil Dan Sederhana Malaysia Berhad	10,000,000	10,000,000
	<u>53,700,000</u>	<u>38,200,000</u>

8. TUNAI DAN KESERATAAN TUNAI

	2021	2020
	RM	RM
Tunai di tangan dan bank	443,131	127,564
Simpanan tetap yang mempunyai tempoh kematangan tidak melebihi 3 bulan	-	1,800,000
	<u>443,131</u>	<u>1,927,564</u>

9. HARTANAH DAN PERALATAN

2021	Kenderaan	Tanah Pajakan	Dermaga & Jeti	Peralatan Komputer & Pejabat	Jumlah
	RM	RM	RM	RM	RM
<u>KOS</u>					
Pada 1 Januari 2021	274,648	30,047	66,700	38,491	409,886
Tambahan	187,000	-	-	10,797	197,797
Pelupusan	(135,648)	-	-	-	(135,648)
Pada 31 Disember 2021	326,000	30,047	66,700	49,288	472,035
<u>SUSUTNILAI TERKUMPUL</u>					
Pada 1 Januari 2021	136,317	9,401	66,699	7,698	220,115
Pelupusan	(133,387)	-	-	-	(133,387)
Susutnilai dalam tahun	90,069	303	-	9,065	99,437
Pada 31 Disember 2021	92,999	9,704	66,699	16,763	186,165
NILAI BUKU BERSIH	233,001	20,343	1	32,525	285,870
2020					
	Kenderaan	Tanah Pajakan	Dermaga & Jeti	Peralatan Komputer & Pejabat	Jumlah
	RM	RM	RM	RM	RM
<u>KOS</u>					
Pada 1 Januari 2020	218,946	30,047	66,700	-	315,693
Tambahan	139,000	-	-	38,491	177,491
Pelupusan	(83,298)	-	-	-	(83,298)
Pada 31 Disember 2020	274,648	30,047	66,700	38,491	409,886
<u>SUSUTNILAI TERKUMPUL</u>					
Pada 1 Januari 2020	164,684	9,098	66,699	-	240,481
Pelupusan	(83,298)	-	-	-	(83,298)
Susutnilai dalam tahun	54,931	303	-	7,698	62,932
Pada 31 Disember 2020	136,317	9,401	66,699	7,698	220,115
NILAI BUKU BERSIH	138,331	20,646	1	30,793	189,771

10. PELABURAN LAIN

Merupakan simpanan dengan Amanah Raya Berhad.

	2021	2020
	RM	RM
Amanah Raya Berhad	-	13,039,556
	-	13,039,556

Kadar faedah (setahun) efektif tertinggi dan terendah serta purata kematangan bagi simpanan deposit bagi tahun kewangan adalah seperti berikut:

	2021	2020
Kadar faedah (%)	-	4.00 hingga 4.54
Purata kematangan (hari)	-	1095

11. PELBAGAI PEMIUTANG DAN AKRUAN

	2021	2020
	RM	RM
Pemiutang Pelbagai	100,011	191,230
Peruntukan Yuran Audit	11,584	11,584
Deposit Sewa dan Pajakan	600	18,032
	112,195	220,846

12. CUKAI TERTUNDA

	2021	2020
	RM	RM
Baki pada 1 Januari	14,734	14,734
Pindahan daripada Penyata Prestasi Kewangan - Nota 16	-	-
Baki pada 31 Disember	14,734	14,734

13. URUSNIAGA PERTUKARAN

	2021	2020
	RM	RM
Sewa dan Pajakan dari Pelbagai Syarikat		
Tg. Bruas Port Sdn Bhd - Pajakan Tanah	1,491,600	1,491,600
Tg. Bruas Port Sdn Bhd - Pajakan Tambahan	271,115	506,646
Faedah Pelaburan	1,166,170	1,707,364
Lesen Operasi Pelabuhan	100,000	11,507
Lesen Perkhidmatan Pelbagai	17,127	20,500
Hasil Pelbagai	171,285	55,220
	3,217,297	3,792,837

14. BELANJA PENTADBIRAN

	2021	2020
	RM	RM
Saguhati	376,333	296,698
Elaun Lembaga Pengarah	316,007	274,190
Yuran Pengurusan kepada Lembaga Pelabuhan Kelang	360,643	350,021
Belanja Pengurusan	742,678	378,420
	1,795,661	1,299,329

15. BELANJA OPERASI

	2021	2020
	RM	RM
Lain - Lain Belanja Operasi	-	99,210
	-	99,210

Belanja operasi bagi tahun 2020 adalah bagi bayaran sewa pejabat Lembaga Pelabuhan Melaka, belanja ini telah dipindahkan kepada belanja pentadbiran mulai tahun 2021.

16. PERCUKAIAN

	2021	2020
	RM	RM
Perbelanjaan Cukai		
Tahun Semasa	350,084	555,009
Cukai Tertunda - Nota 12	-	-
Baki pada 31 Disember	350,084	555,009
	2021	2020
	RM	RM
Lebihan Sebelum Percukaaian	1,322,199	2,331,366
Percukaaian pada Kadar 24% (2020 : 24%)	317,328	559,528
Kurangan / (Lebihan) Peruntukan Tahun Lepas	32,756	(4,519)
Cukai Tertunda - Nota 12	-	-
	350,084	555,009

17. KAKITANGAN PENTING PIHAK PENGURUSAN

Lembaga Pelabuhan Melaka mempunyai Jemaah Lembaga yang mempunyai kuasa dan tanggungjawab untuk merancang, arahan dan kawalan ke atas aktiviti-aktiviti entiti sama ada secara langsung atau tidak langsung. Jemaah Lembaga menerima elaun seperti berikut:

	2021	2020
	RM	RM
Elaun Lembaga Pengarah	316,007	274,190
Bilangan Jemaah Lembaga Pengarah pada 31 Disember	<u>4</u>	<u>7</u>



PORT KLANG AUTHORITY

**Mail Bag Service 202,
Jalan Pelabuhan Utara,
42005 Port Klang,
Selangor, Malaysia.**

**Tel: +603-3168 8211
Fax: +603-3168 8228**

www.pka.gov.my