

RINTANGAN, DIGITALISASI, PENYAHKARBONAN NORMA DUNIA BAHARU PELABUHAN

DISRUPTION, DIGITALISATION, DECARBONISATION THE NEW WORLD ORDER FOR PORTS



Asia's Preferred Logistics Hub

LAPORAN TAHUNAN 2019
LEMBAGA PELABUHAN KELANG

ANNUAL REPORT 2019
PORT KLANG AUTHORITY

Kandungan / Content



- 01 VISI, MISI, & NILAI-NILAI TERAS
VISION, MISSION, & CORE VALUES
- 03 SELAMAT DATANG KE PELABUHAN KLANG
WELCOME TO PORT KLANG
- 07 PROFIL KORPORAT LPK
PKA CORPORATE PROFILE
- 11 JEMAAH LEMBAGA
BOARD OF DIRECTORS
- 15 PENGURUSAN KANAN
SENIOR MANAGEMENT
- 19 CARTA ORGANISASI
ORGANIZATION CHART
- 21 JAWATANKUASA AUDIT LPK
PKA AUDIT COMMITTEE
- 23 JAWATANKUASA PERUNDING PELABUHAN
PORT CONSULTATIVE COMMITTEE
- 25 ULASAN Pengerusi
CHAIRMAN'S REVIEW
- 31 PETUNJUK UTAMA KEWANGAN LPK
FINANCIAL HIGHLIGHTS OF PKA
- 33 ULASAN PENGURUS BESAR
GENERAL MANAGER'S REVIEW
- 51 LAPORAN PEMBANGUNAN KHAS
SPECIAL DEVELOPMENT REPORT
- 69 KAD LAPORAN PELABUHAN KLANG
PORT KLANG REPORT CARD
- 73 GAMBAR SEPANJANG TAHUN
THE YEAR IN PICTURE
- 81 PENYATA KEWANGAN LPK
FINANCIAL STATEMENT PKA
- 117 LAPORAN PELABUHAN MELAKA
PORT OF MALACCA REPORT
- 123 PENYATA KEWANGAN LPM
FINANCIAL STATEMENT MPA



RASIONAL MUKA HADAPAN *COVER RATIONALE*



Imej keseluruhan menggambarkan secara grafik mengenai rintangan teknologi, digitalisasi dan penyahkarbonan yang memberi kesan kepada pelabuhan di seluruh dunia.

Dedaunan hijau adalah sebagai simbol usaha LPK dalam mengekalkan kehijauan pelabuhan. Garisan yang bersambung mengelilingi dunia melambangkan kemunculan teknologi baharu dan digitalisasi yang membentuk serta mengubah masa hadapan Pelabuhan Klang.

The overall image is a graphical representation of the technological disruptions, digitalisation and decarbonisation trends that are impacting ports around the world.

The leaves symbolise PKA's efforts in greening the port. The inter-connected lines circling the globe symbolise the emergence of new, disruptive technologies and digitalisation that are changing and shaping the future of Port Klang.

VISI, MISI, & NILAI-NILAI TERAS / VISION, MISSION, & 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 jangkaan pelanggan.
Meeting customers' needs and expectations.

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.

KECEMERLANGAN EXCELLENCE

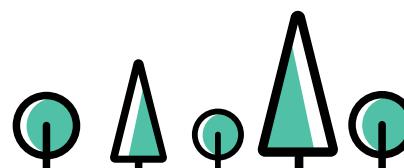
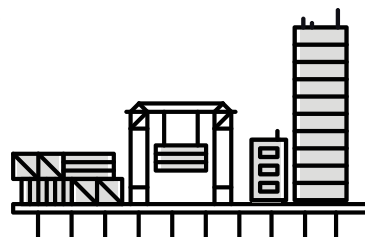
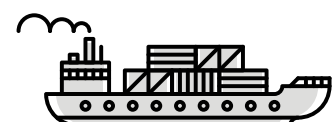
Berusaha bagi memperolehi keputusan terbaik setiap masa.

Striving for the best results at all times.

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

Sebagai Pelabuhan Utama dan Pusat Muatan Negara, Pelabuhan Klang berperanan sebagai Gerbang Maritim dan Hab Logistik Serantau. Beroperasi 24 jam sehari dari lokasi strategik di Selat Melaka, kami mengendalikan lebih daripada 50% aliran trafik laut Malaysia.

As Malaysia's Premiere Port and National Load Centre, Port Klang plays a pivotal role as the national Maritime Gateway and Regional Logistics Hub. Operating 24-hours a day from our strategic location in the Straits of Malacca, we handle over 50% of all Malaysian seaborne traffic.

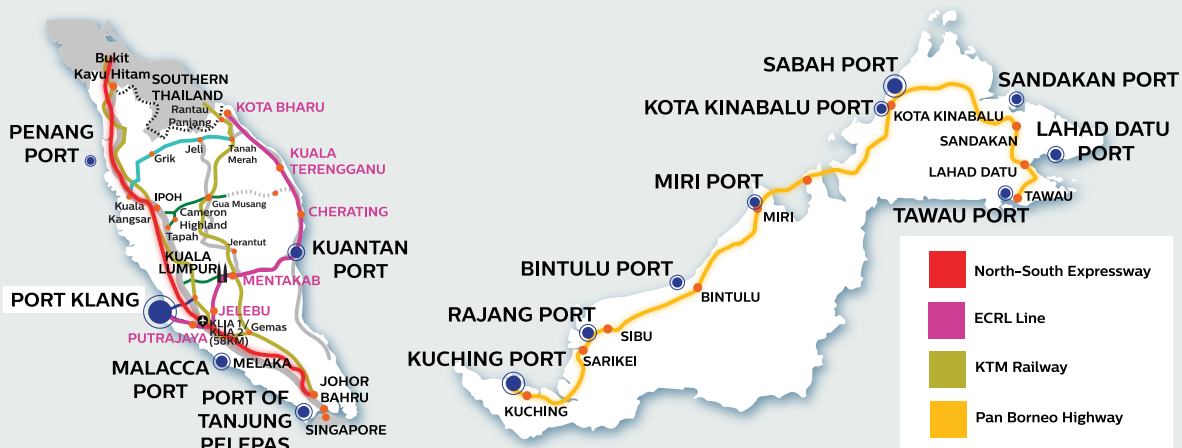
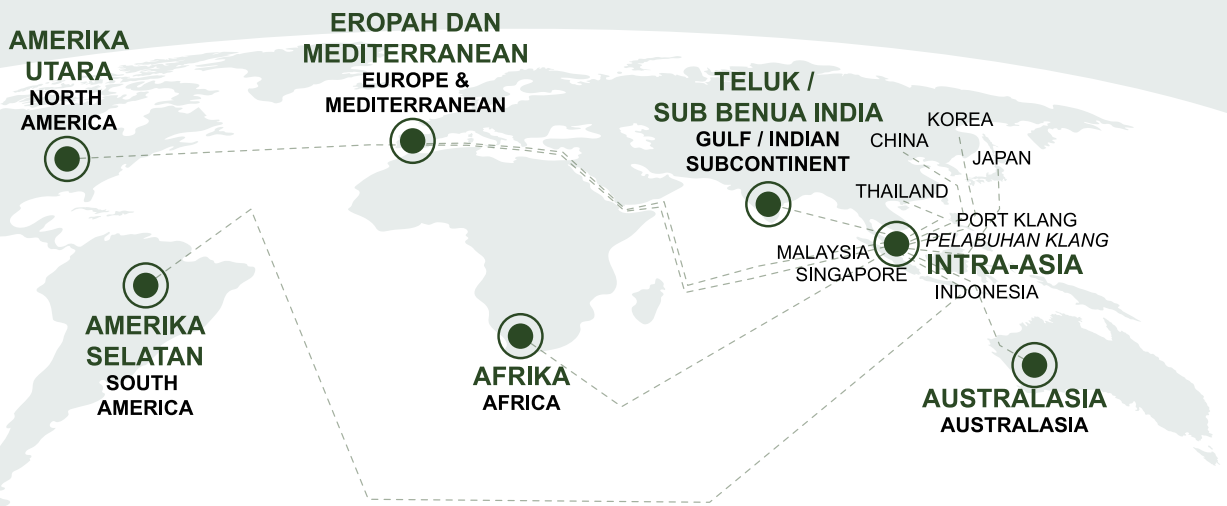
RANGKAIAN LUAR BIASA / EXCELLENT CONNECTIVITY

Pelabuhan Klang yang terletak di kawasan komersial dan perindustrian di Lembah Klang yang pesat membangun serta berdekatan dengan ibu negara, Kuala Lumpur, dihubungkan dengan lebuh raya, landasan kereta api dan Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur memberikan kelebihan strategik dalam peranannya sebagai pintu masuk maritim utama negara untuk perdagangan domestik dan antarabangsa.

Ia bukan sahaja memberi akses terbaik kepada pangkalan kargo tempatan, tetapi turut menyediakan pelbagai pilihan kepada pengusaha logistik untuk memindahkan kargo keluar dan masuk dari Pelabuhan Klang. Di samping itu, kedudukan Pelabuhan Klang yang strategik dan terletak di sepanjang laluan yang menghubungkan kepada lebih 350 pelabuhan merentasi 130 negara dan 6 benua menempatkannya di persada antarabangsa. Pelabuhan Klang juga adalah sebuah pelabuhan persinggahan yang pertama bagi kapal-kapal yang menuju ke arah barat.

Port Klang's location in the commercial and industrial heartland of the highly developed Klang Valley, its proximity to Kuala Lumpur, the federal capital, as well as excellent connectivity via highways, rail and the Kuala Lumpur International Airport gives it an unparalleled strategic advantage in its role as the nation's premier maritime gateway for domestic and international trade.

This not only gives us excellent access to a strong indigenous cargo base, but provides logistics players with an unparalleled array of choices for moving cargo to and from Port Klang. In addition, our prime geographical location, along the world's busiest sea-lane and our links to over 350 ports across 130 countries and 6 continents, positions us as a major regional hub with excellent connectivity to international market places. It also makes Port Klang the first port of call for eastbound ships and the last port of call for westbound ships on the Asia-Europe route.





PELABUHAN PELBAGAI GUNA / MULTIPURPOSE PORT



KONTENA
CONTAINER



PUKAL CECAIR
LIQUID BULK



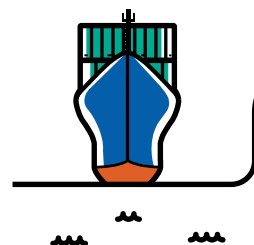
PUKAL PECAH
BREAK BULK



PUKAL KERING
DRY BULK



PELBAGAI GUNA / RO-RO
MULTIPURPOSE / RO-RO



KECEKAPAN TEKNOLOGI / TECHNOLOGY & EFFICIENCY

Pelabuhan Klang merupakan sebuah pelabuhan yang cekap yang menggunakan teknologi maklumat dalam pelbagai aspek operasi. Sistem Pengurusan Trafik Kapal (VTMS) memastikan keselamatan pelayaran di perairan pelabuhan. Manakala, Port Klang *Community System* menghubungkan semua sistem teknologi maklumat di pelabuhan secara menyeluruh bagi membolehkan maklumat dapat diakses dengan cepat dan mudah serta memudahcara perdagangan.

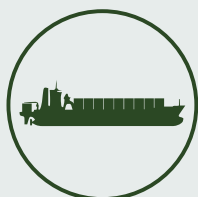
Di bawah naungan LPK, dua terminal swasta Northport (Malaysia) Bhd dan Westports Malaysia Sdn Bhd, termasuk anak syarikat LPK iaitu Port Klang Free Zone telah berkembang dan menjadi semakin kukuh. Kini, kami turut berazam untuk menjadikan ia sebagai Hab Logistik Pilihan dan Pintu Masuk Perdagangan utama di rantau ini.

Port Klang's outstanding efficiency is a result of its commitment to applying information technology in various aspects of operations. The Vessel Traffic Management System (VTMS) ensures the highest degree of navigational safety in port waters. The Port Klang Community System links all of the port's IT systems and enables quick and easy access to information on port operations, navigation, communication and trade facilitation.

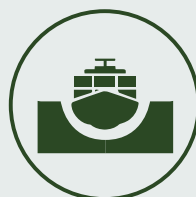
Under PKA's auspices, two privately-owned terminals - Northport (Malaysia) Bhd and Westports Malaysia Sdn Bhd, as well as the Port Klang Free Zone, a PKA subsidiary company, has grown from strength to strength. Currently, Port Klang is poised to become the region's most Preferred Logistics Hub and Trading Gateway.



JUMLAH KENDALIAN 2019
TOTAL THROUGHPUT
IN 2019



19.6 JUTA TEU
KAPASITI TAHUNAN
19.6 MIL TEUS
ANNUAL CAPACITY



ALUR PELAYARAN DENGAN
KEDALAMAN 18 METER
DEEPER ACCESS PORT
CHANNEL 18M DRAFT



KEDUDUKAN YANG
STRATEGIK
STRATEGICALLY
POSITIONED



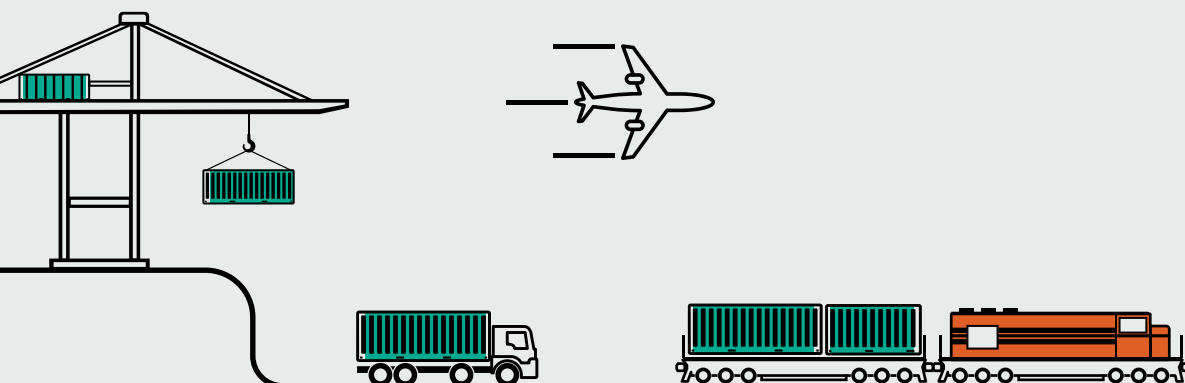
35 PERGERAKAN
PURATA PER JAM
35 MOVES
PER HOUR AVERAGE



MENGENDALIKAN LEBIH
50% KARGO NEGARA
HANDLE MORE THAN
50% NATIONS CARGO



KREN LIF BERKEMBAR
DENGAN JANGKAUAN 67M
TWIN LIFT QUAY CRANE
67M OUTREACH



PROFIL KORPORAT LPK

PKA CORPORATE PROFILE





► LEMBAGA PELABUHAN KELANG / PORT KLANG AUTHORITY

Lembaga Pelabuhan Kelang (LPK) merupakan sebuah badan berkanun yang ditubuhkan pada tahun 1963 untuk mengambil alih pentadbiran Pelabuhan Klang daripada Keretapi Tanah Melayu. Pada tahun 1983, fungsi, kuasa, peranan dan bidang kuasa LPK telah dipanjangkan kepada Pelabuhan Tanjung Bruas, Melaka. Sejak penswastaaan, terdapat lima fungsi utama LPK seperti berikut:

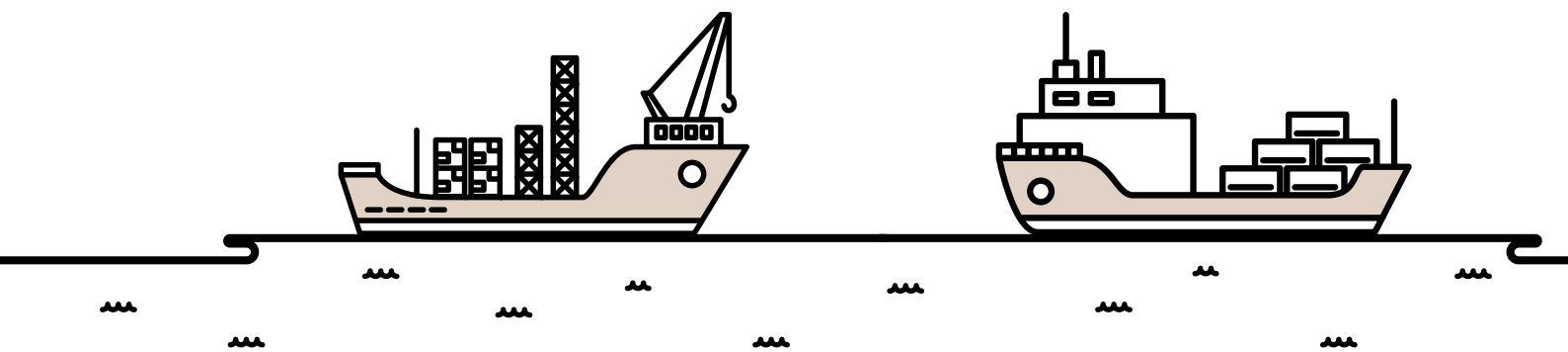
- Pemudah cara perdagangan
- Perancangan dan pembangunan pelabuhan
- Kawal selia perkhidmatan dan kemudahan-kemudahan yang diswastakan
- Pihak Berkuasa Zon Bebas
- Pengurusan aset

Ini membolehkan pelabuhan-pelabuhan tersebut untuk mencapai tahap baharu dari segi produktiviti dan prestasi. Kini, LPK terus membantu pelabuhan-pelabuhan di bawah pentadbirannya untuk berkembang maju demi memenuhi permintaan dan menghadapi cabaran abad ke-21.

Established in 1963 as a statutory corporation, Port Klang Authority (PKA) was entrusted with the task of taking over the administration of the port from the Malayan Railway. In 1983, PKA's functions, powers, duties and jurisdictions were extended to the Port of Malacca in Tanjung Bruas. Since privatisation, PKA has assumed five core functions:

- Trade facilitation
- Port planning and development
- Regulatory oversight of privatised facilities and services
- Free Zone Authority
- Asset management

This has enabled the port to scale new heights and chart numerous achievements in productivity and performance. Today, PKA continues to assist the terminals under its administration to move forward and grow, in order to face 21st century demands and challenges.



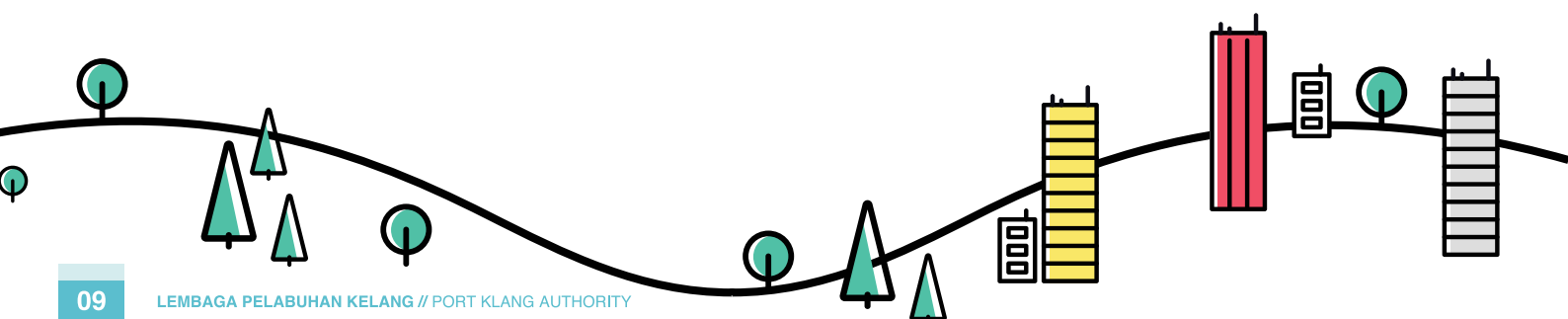
► PEMANGKIN UTAMA PEMBANGUNAN DAN PENGURUSAN PELABUHAN / *A DYNAMIC PLAYER IN PORT DEVELOPMENT AND MANAGEMENT*

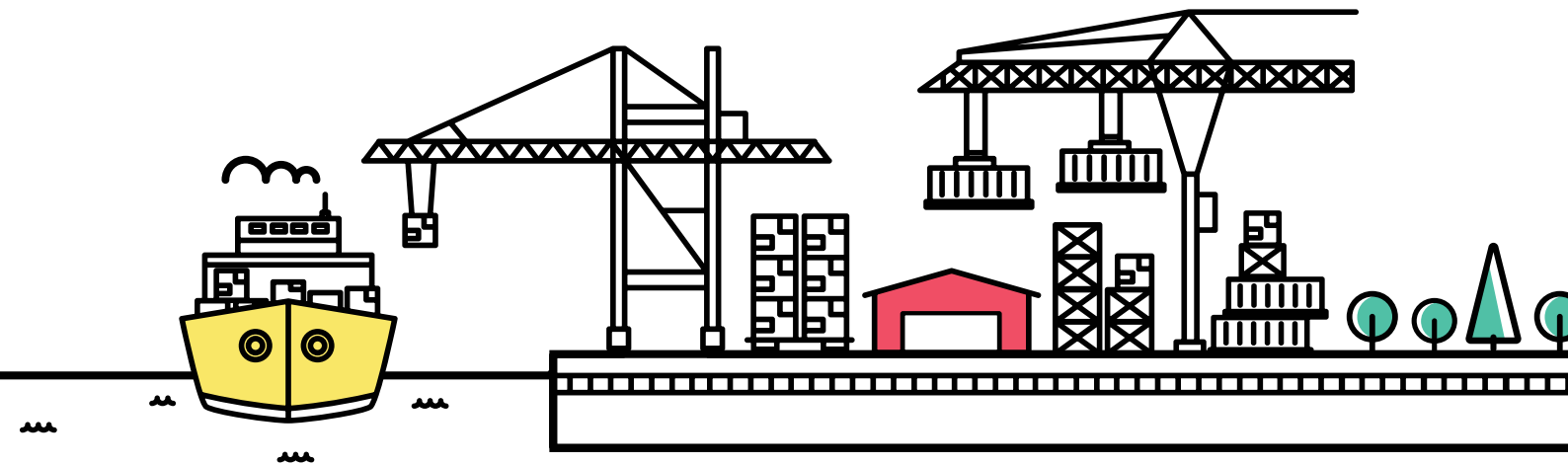
Sejak penswastaaan terminal kontena Pelabuhan Klang pada tahun 1986, LPK telah memacu dinamik perubahan dalam pembangunan pengurusan dan pelabuhan. Strategi LPK pasca penswastaaan telah membuka jalan bukan sahaja untuk pengurusan aset pelabuhan yang lebih baik tetapi juga untuk melancarkan pelbagai proses yang meningkatkan produktiviti ke peringkat bertaraf dunia. Pelabuhan Klang kini menduduki tempat ke-12 sebagai pelabuhan kontena tersibuk di dunia jelas membuktikan kemajuannya saban tahun. Sasaran kini adalah untuk menjadikan Pelabuhan Klang antara 10 pelabuhan kontena teratas dunia memandangkan LPK dalam usaha mencapai dalam misinya untuk membangunkan Pelabuhan Klang menjadi hab maritim serantau.

LPK menerajui banyak pembangunan kemudahan pelabuhan pertama negara, iaitu pelabuhan dalam bandar pertama Malaysia (Ipoh Cargo Terminal), pusat pengedaran pertama (Port Klang Distribution Park) dan zon bebas pertama untuk mengintegrasikan kegiatan pembuatan dan komersial (Port Klang Free Zone). Ia juga berperanan dalam pelaksanaan pelbagai program transformasi untuk memudahkan perdagangan iaitu Jabatan Pusat Sehenti, status zon perdagangan bebas untuk keseluruhan pelabuhan, perkhidmatan *bunkering* dan perkhidmatan sampingan pelabuhan, Vessel Traffic Management System dan penubuhan Port Klang *Community System*.

Since the privatisation of Port Klang's container terminal in 1986, PKA has forged a new dynamic trend in port development and management. PKA's strategies post-privatisation paved the way not only for improved management of port assets but also in the streamlining of various processes that has uplifted productivity to world class levels. That Port Klang is now ranked as the 12th busiest container port in the world is evident of its progress over the years. The target now is for Port Klang to be among the Top 10 container ports of the world as PKA move forward on its mission to develop Port Klang into a regional maritime hub.

PKA spearheaded many of the country's firsts in the development of port facilities, namely, Malaysia's first inland port (Ipoh Cargo Terminal), the first distripark (Port Klang Distribution Park) and the first free zone to integrate manufacturing and commercial activities (Port Klang Free Zone). It was also instrumental in the implementation of a variety of transformation programmes to facilitate trade, namely, the One-Stop Agency, free commercial zone status for the entire port, bunkering and ancillary services, Vessel Traffic Management System and the establishment of the Port Klang Community System.





➤ FUNGSI LPK / PKA CORE FUNCTIONS



Pemudah Cara Perdagangan
Trade Facilitation



Pengurusan Aset
Asset Management



Pihak Berkuasa Zon Bebas
Free Zone Authority



Perancangan dan Pembangunan Pelabuhan
Port Planning and Development



Kawal Selia Perkhidmatan dan Kemudahan yang Diswastakan
Regulatory Oversight of Privatised Facilities and Services

JEMAAH LEMBAGA / BOARD OF DIRECTORS

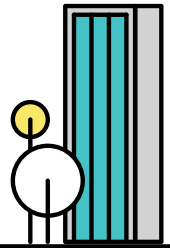
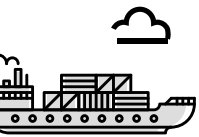




DATUK CHONG SIN WOON

Pengerusi ◀
Chairman

Dilantik / Appointed 18.04.2020



**DATO' MOHD AMIN
BIN AHMAD AHYA**

Wakil Setiausaha Kerajaan ◀
Negeri Selangor

Representative of Selangor State Secretary



**ROSANIZI
BINTI AHMAD**

Wakil ◀
Kementerian Kewangan Malaysia
*Representative of Ministry
of Finance Malaysia*



CAPT. K. SUBRAMANIAM

Pengurus Besar ◀
General Manager



DATUK ISHAM BIN ISHAK

Wakil ◀
Kementerian Pengangkutan Malaysia
Representative of Ministry of
Transport Malaysia



Dilantik / Appointed 12.03.2020



TIADA DALAM GAMBAR
NOT IN PICTURE

EAN YONG HIAN WAH

Pengerusi
Chairman

Dilantik / Appointed
18.05.2019

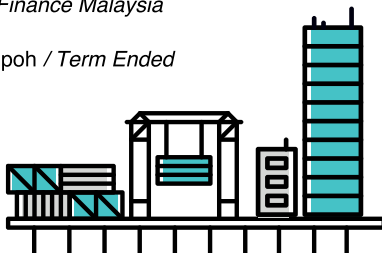
Penamatan Perkhidmatan /
Termination of Service
01.04.2020

TIADA DALAM GAMBAR
NOT IN PICTURE

RAJA MUHAMMAD AZHAN SHAH BIN RAJA MUHAMMAD

Wakil Unit Kerjasama Awam Swasta,
Kementerian Kewangan Malaysia
Representative of Public Private
Partnership Unit (UKAS)
Ministry of Finance Malaysia

Tamat Tempoh / Term Ended
22.06.2019



TIADA DALAM GAMBAR
NOT IN PICTURE

DATUK MOHD KHAIRUL ADIB BIN ABD RAHMAN

Wakil
Kementerian Pengangkutan Malaysia
Representative of Ministry of
Transport Malaysia

Tamat Tempoh / Term Ended
14.02.2020

TIADA DALAM GAMBAR
NOT IN PICTURE

DATO' CHIA KON LEONG

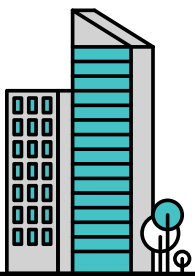
Ahli Jemaah Lembaga Bebas
Independent Board Member

Tamat Tempoh / Term Ended
01.01.2020



PENGURUSAN KANAN / SENIOR MANAGEMENT





CAPT. K. SUBRAMANIAM

Pengurus Besar <
General Manager



AZURA BINTI MUHAMAD

Penolong Pengurus Besar <
(Pentadbiran & Kewangan)
Assistant General Manager
(Administration & Finance)



AHMAD RIZAL BIN MOHD YUSOP

Pengurus Kanan <
(Zon Bebas)
Senior Manager
(Free Zone)



FAZILAH SURKISAH BINTI MOHAMMAD

> Penasihat
Undang-Undang
Legal Advisor



SRI MUHUNAN RAJA RETNAM

Pengurus Kanan <
(Pengurusan Hartanah)
Senior Manager
(Property Management)



SUHAIRI BIN NORDIN

> Pemangku
Pengurus Kanan
(Kejuruteraan)
Acting Senior Manager
(Engineering)



NORAIDAH BINTI MOHD. SAID

> Pengurus
(Teknologi Maklumat)
Manager
(Information Technology)



SHANTI T. GUNARATNAM

Pengurus <
(Komunikasi Korporat)
Manager
(Corporate Communications)

SUPT. LEE WAI LEONG

> Pengurus
(Keselamatan)
Manager
(Security Services)



MOHD. SHAH NAS BIN MOHD. FAWZI

Pengurus <
(Penswastaaan & Pelaburan)
Manager
(Privatisation & Investment)

NOOR AKMAL BIN KAMARUDIN

Pengurus <
(Auditan)
Manager
(Internal Audit)





SHAIFUL NAZRI BIN SHAARI

▶ Pemangku Penolong
Pengurus Besar (Kejuruteraan)
*Acting Assistant
General Manager (Engineering)*

**CAPT. KAMAL
ARIFFIN BIN IDRIS**

Pemangku Penolong ◀
Pengurus Besar
(Operasi & Kawal Selia)
*Acting Assistant
General Manager
(Operations & Regulatory)*



**VIJAYAINDIARAN
R. VISWALINGAM**

▶ Pemangku Penolong
Pengurus Besar
(Korporat &
Pembangunan)
*Acting Assistant
General Manager
(Corporate &
Development)*

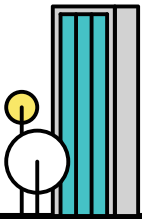


ADNAN BIN ABIDIN

▶ Pengurus Kanan
(Kewangan)
*Senior Manager
(Finance)*

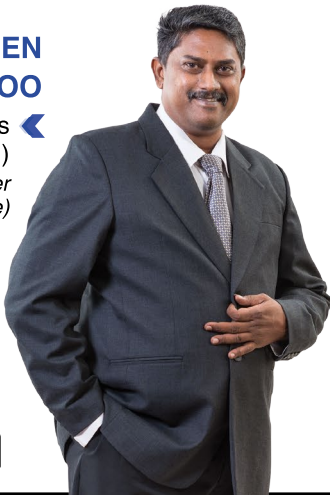
**MOHD. DZULCARNAEN
BIN MUSA**

Pengurus Kanan ◀
(Sumber Manusia)
*Senior Manager
(Human Resources)*



**KUMARESEN
SILVARAJOO**

Pengurus ◀
(Pusat Sehenti)
*Manager
(One Stop Centre)*

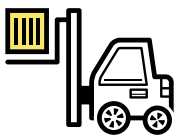


**NUBHAN
BIN BASARUDIN**

▶ Pengurus
(Dagangan Berbahaya)
*Manager
(Dangerous Goods)*

**MUHAMAD
BIN BHAUDDIN**

Pengurus ◀
(Bomba)
*Manager
(Fire Services)*



**MOHD. BAKRI
BIN ABDULLAH**

▶ Pengurus
(Khidmat Pengurusan
& Perolehan)
*Manager
(Management Services
& Procurement)*



TIADA DALAM GAMBAR
NOT IN PICTURE

**WAN SITI FATIMAH
BINTI WAN AHMAD**

Pengurus Kanan
(Perancangan & Pembangunan)
*(Covering)
Senior Manager
(Planning & Development)*

TIADA DALAM GAMBAR
NOT IN PICTURE

CAPT. AZMI BIN MAARIS

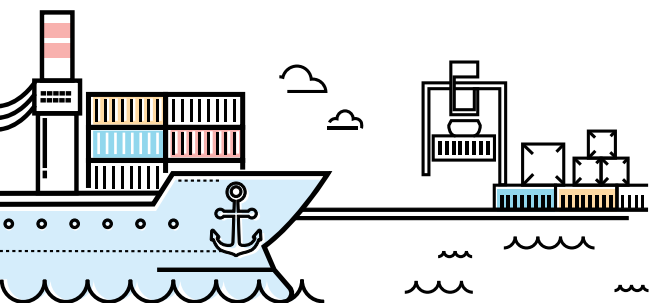
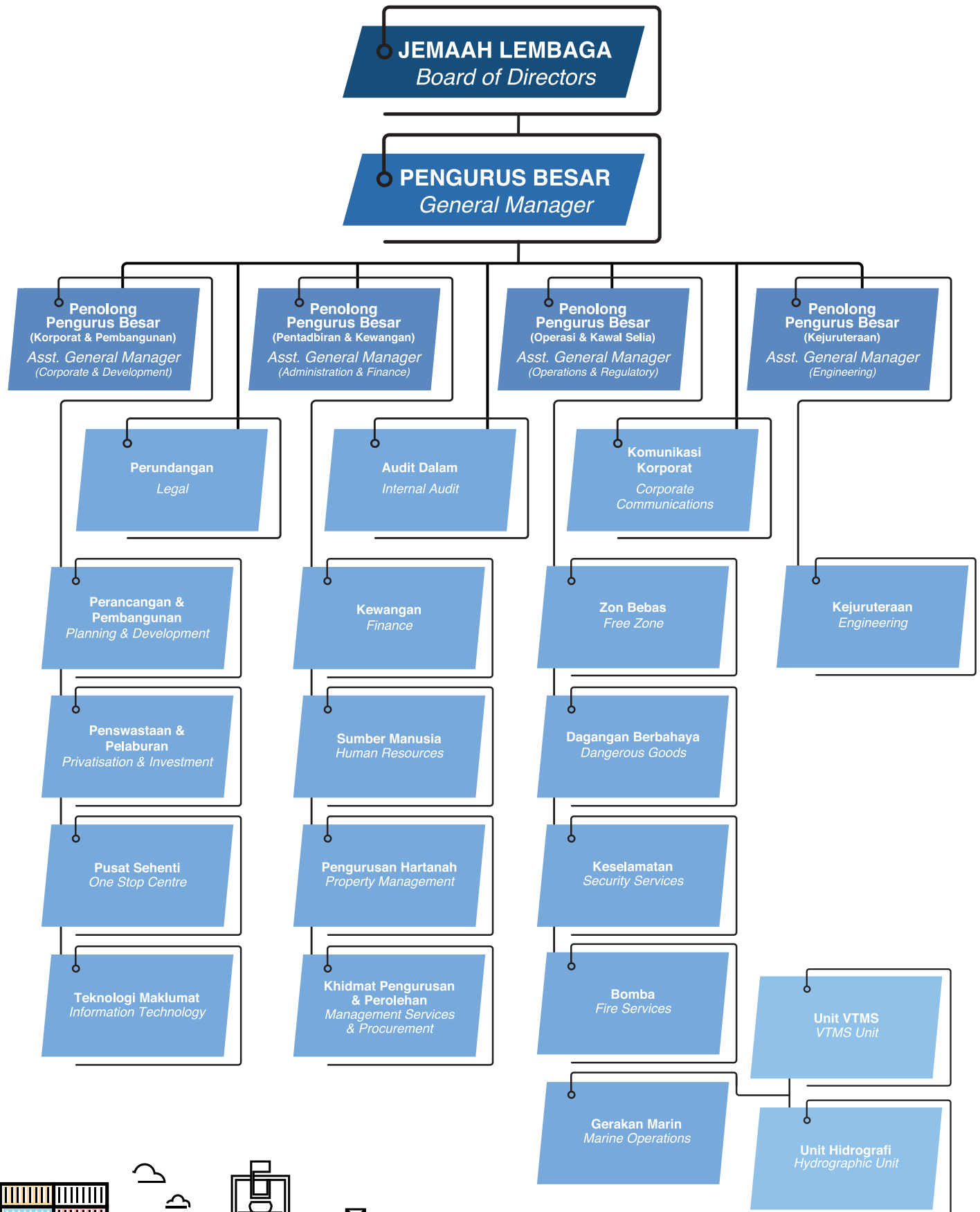
(Menanggung)
Pengurus
(Gerakan Marin)
*(Covering)
Manager
(Marine Operations)*

CARTA ORGANISASI / ORGANIZATION 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 Ahli Jemaah Lembaga dalam menyediakan laporan dan mengkaji serta menilai perkara-perkara berkaitan pengauditan. Jawatankuasa Audit Lembaga Pelabuhan Kelang (JKA LPK) telah ditubuhkan pada Disember 1997 dan bertanggungjawab ke atas rancangan pengauditan, polisi dan prosedur dalaman, keberkesanan sistem kawalan dalaman dan pematuhan terhadap undang-undang dan peraturan selaras dengan kehendak Surat Pekeliling Am Bil. 3 Tahun 1998.

Jawatankuasa Audit LPK dianggotai oleh tiga (3) orang Ahli Jemaah Lembaga Pelabuhan Kelang, seorang wakil daripada Kementerian Pengangkutan Malaysia, seorang wakil Pengurusan LPK dan Jabatan Audit Dalam LPK sebagai setiausaha/urus setia.

To assist the Board of Directors to report on and review and evaluate auditing matters. The Audit Committee (AC) was established in December 1997 to review the audit plan, internal policies and procedures, effective internal control system and compliance with laws and regulations in accordance with the requirements of General Circular No. 3, 1998.

Port Klang Authority's Audit Committee comprises three Board Members from the Authority, a representative each from the Ministry of Transport Malaysia and the management, with the Internal Audit Department as the secretary/secretariat.

SENARAI KEAHLIAN JAWATANKUASA COMMITTEE MEMBERSHIP LIST

Pengerusi / Chairman

**Raja Muhammad Azhan Shah
bin Raja Muhammad**
Ahli Jemaah Lembaga LPK
Board of Director, PKA
Dilantik / Appointed 02.08.2016
Tamat Tempoh / Term Ended 22.06.2019

Wakil Kementerian Pengangkutan Malaysia / Representative of Ministry of Transport Malaysia

Suhaimi bin Ali
Setiausaha Bahagian
Bahagian Pentadbiran dan Kewangan
Under Secretary Administration and Finance Division
Dilantik / Appointed 02.08.2016

Ahli / Member

Rosanizi binti Ahmad
Ahli Jemaah Lembaga LPK
Board of Director, PKA
Dilantik / Appointed 23.11.2017

Wakil Pengurusan LPK / PKA Management Representative

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

Setiausaha / Secretary

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

Urus Setia / 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 berserta 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 2019 telah diadakan pada 19 Disember 2019 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:

- i. Status dan kemajuan projek pembinaan infrastruktur di Pelabuhan Klang (termasuk projek dalam perancangan);
- ii. Status dan kemajuan penyelenggaraan infrastruktur di Pelabuhan Klang;
- iii. Status prestasi, pembangunan dan pencapaian Pelabuhan Klang (termasuk LPK, Northport, Westports dan PKFZ) bagi tahun 2019;
- iv. Unjuran pengendalian bagi tahun 2020; dan
- v. Perancangan pembangunan dan perbelanjaan modal (CAPEX) bagi tahun 2020 dan 2021.


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 19 December 2019 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:

- i. Status and progress of infrastructure projects in Port Klang (including projects being planned);
- ii. Status and progress of infrastructure maintenance in Port Klang;
- iii. Status of performance, development and achievements in Port Klang (including PKA, Northport, Westports and PKFZ) in 2019;
- iv. Throughput forecast for 2020; and
- v. Development plan and capital expenditure for 2020 and 2021.

01	Ketua Setiausaha, Kementerian Pengangkutan/Wakil <i>Secretary General, Ministry of Transport/Representative</i>	11	Pengerusi, Persatuan Pemilik Kapal Malaysia/Wakil <i>Chairman, Malaysian Shipowners' Association (MASA)/Representative</i>
02	Ketua Setiausaha, Kementerian Perdagangan Antarabangsa dan Industri/Wakil <i>Secretary General, Ministry of International Trade & Industry/Representative</i>	12	Presiden, Persatuan Perkapalan Wilayah Tengah/Wakil <i>President, Central Region Shipping Association (CRSA)/Representative</i>
03	Pengarah, Jabatan Kastam Diraja Malaysia Selangor/Wakil <i>Director, Royal Malaysian Customs Department Selangor/Representative</i>	13	Presiden, Persatuan Ejen-Ejen Penghantaran & Logistik Selangor/Wakil <i>President, Selangor Freight Forwarders & Logistics Association (SFFLA)/Representative</i>
04	Pengarah, Jabatan Kerja Raya Negeri Selangor/Wakil <i>Director, Public Works Department Selangor/ Representative</i>	14	Presiden, Persatuan Haulier Malaysia/Wakil <i>President, Association of Malaysian Hauliers (AMH)/Representative</i>
05	YDP Majlis Perbandaran Klang/Wakil <i>Klang Municipal Council President/Representative</i>	15	Pengerusi, Persekutuan Pekilang-Pekilang Malaysia, Cawangan Selangor/Wakil <i>Chairman, Federation of Malaysian Manufacturers (FMM), Selangor Branch/Representative</i>
06	Ketua Pegawai Eksekutif, Northport (Malaysia) Bhd/Wakil <i>CEO, Northport (Malaysia) Bhd/Representative</i>	16	Presiden, Dewan Perniagaan dan Industri Antarabangsa Malaysia/Wakil <i>President, Malaysian International Chamber of Commerce & Industry (MICCI)/Representative</i>
07	Ketua Pegawai Eksekutif, Westports Malaysia Sdn Bhd/Wakil <i>CEO, Westports Malaysia Sdn Bhd/Representative</i>	17	Presiden, Gabungan Dewan Perniagaan dan Perindustrian Cina Malaysia/Wakil <i>President, The Associated Chinese Chambers of Commerce and Industry of Malaysia (ACCCIM)/Representative</i>
08	Ketua Pegawai Eksekutif, Port Klang Free Zone Sdn Bhd/ Wakil <i>CEO, Port Klang Free Zone Sdn Bhd/Representative</i>	18	Presiden, Persatuan Pengusaha Kecil dan Sederhana Malaysia/Wakil <i>President, SME Association of Malaysia/Representative</i>
09	Presiden, Keretapi Tanah Melayu Berhad/Wakil <i>President, Keretapi Tanah Melayu Berhad/Representative</i>	19	Presiden, Persatuan Perkhidmatan Penghantaran Malaysia <i>President, Malaysia Freight Forwarders Association (MAFFA)</i>
10	Pengerusi, Persatuan Perkapalan Malaysia/Wakil <i>Chairman, Shipping Association Malaysia (SAM)/Representative</i>		

ULASAN PENGERUSI / CHAIRMAN'S REVIEW



“Saya yakin bahawa terminal-terminal dan pihak berkepentingan Pelabuhan Klang bukan sahaja komited dalam memastikan pembangunan berterusan di Pelabuhan Klang malah turut bertanggungjawab terhadap pemuliharaan alam sekitar.”

“I am glad to note that the terminals and other stakeholders of the Port Klang community are not only committed to the further development of Port Klang but are also subscribing to the principles of environmental stewardship.”



**DATUK
CHONG SIN WOON**
PENGERUSI
CHAIRMAN

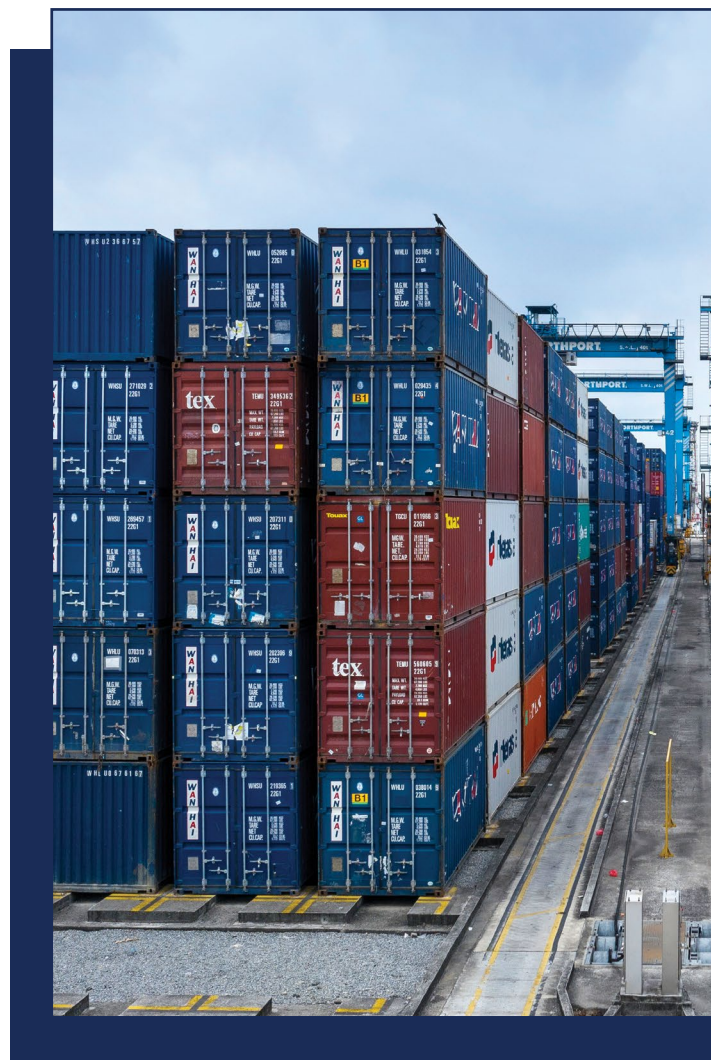
ULASAN PENERUSI

Pertumbuhan ekonomi Malaysia diunjur sederhana kepada 4.3% pada tahun 2019 berbanding 4.7% pada tahun 2018. Ini merupakan kelembapan ekonomi paling ketara dalam produk domestik kasar sejak krisis kewangan global tahun 2009. Walaupun keadaan ekonomi masih di dalam fasa pengembangan, risiko penurunan dari persekitaran ekonomi global yang tidak menentu dan gangguan bekalan domestik semakin meningkat. Ketegangan perdagangan dan geopolitik yang berterusan serta wabak coronavirus di China pada akhir 2019 mencetuskan ketidaktentuan ekonomi. Penularan wabak Covid-19 dijangka memberi impak serius terhadap ekonomi global. Ekonomi Malaysia khususnya dijangka akan terkesan kerana China adalah rakan dagang terbesar di negara ini.

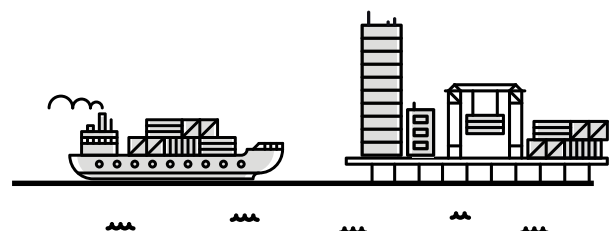
Walaupun bagaimanapun, lebih membanggakan apabila Pelabuhan Klang sekali lagi telah mencipta rekod baharu dalam pengendalian kontena sebanyak 13.58 juta TEU pada tahun 2019, terima kasih di atas usaha berterusan Northport dan Westports dengan kerjasama Lembaga Pelabuhan Kelang dan pihak berkepentingan yang lain.

LPK dengan sokongan penuh daripada Kementerian Pengangkutan, sentiasa memberi komitmen untuk memastikan pintu masuk maritim utama Malaysia terus maju bukan hanya dari segi pertumbuhan kargo tetapi juga dalam peningkatan infrastruktur dan sistemik. Pembaikan berterusan dari segi pembinaan kapasiti dan penambahbaikan sistem untuk meningkatkan penyampaian perkhidmatan pelabuhan dalam persekitaran yang lestari sangat penting bagi memastikan kedudukan setanding dengan pelabuhan terbaik dunia. Dalam hal ini, kami berterima kasih kepada pihak Kerajaan, khususnya Kementerian Pengangkutan kerana sentiasa memastikan pembangunan berterusan bukan sahaja dari aspek infrastruktur tetapi juga melaksanakan penggubalan dasar bagi menghapuskan sesuatu yang menghalang kecekapan Pelabuhan Klang dan pelabuhan Malaysia yang lain.

Kerajaan telah menetapkan hala tuju pembangunan pelabuhan seperti terkandung dalam Dasar Pengangkutan Negara 2019-2030. Dasar ini adalah pelan tindakan bagi mewujudkan ekosistem sektor pengangkutan yang kondusif sejajar dengan perkembangan di dalam negara, serantau dan global; memastikan pergerakan kargo lancar bagi meningkatkan aktiviti perdagangan; menyediakan sistem pengangkutan yang berkesan dan selamat; dan memastikan penggunaan sumber yang cekap dan lestari di samping mengurangkan impak negatif sistem pengangkutan terhadap alam sekitar. Sebelum ini, Pasukan Petugas Logistik Kebangsaan telah ditubuhkan untuk mengenal pasti dan meneliti isu-isu yang memberi kesan kepada daya saing dalam rantai nilai maritim negara. Antara pencapaian pasukan tersebut baru-baru ini ialah pengecualian permit import ke atas kenderaan secara pindah kapal di pelabuhan yang berstatus zon perdagangan bebas. Ini merupakan satu perkembangan penting kerana keperluan permit import menghalang aktiviti pemindahan kapal dan mengurangkan daya saing. Pengecualian ini mampu memberi ruang kepada operator terminal, misalnya, Northport untuk lebih bebas mempromosikan Pelabuhan Klang sebagai hab serantau untuk persinggahan kenderaan.



Setiap inisiatif yang diperkenalkan dalam usaha menjayakan transformasi dan meningkatkan sektor pelabuhan dan logistik perlu ada kesinambungan dan bersifat mampan. Perubahan pesat berlaku dalam landskap perniagaan di seluruh dunia. Kemajuan teknologi telah merubah cara perniagaan dijalankan. “Disruptions” atau rintangan, mencetuskan kemunculan teknologi baharu yang merubah sesuatu perniagaan itu dilakukan, termasuk cara perkhidmatan pelabuhan dan logistik dijalankan. Ia mencetuskan penggunaan teknologi baharu dalam industri global dan bidang maritim perlu seiring dengan perubahan ini. Kerjasama dan perkongsian ilmu adalah penting bagi memastikan pembangunan industri yang mampan. Rantainya logistik maritim, terutamanya dalam perkhidmatan penghantaran barang dan perkhidmatan sampingan kini berdepan dengan cabaran baharu. Implikasi daripada perubahan teknologi seperti gangguan digital menjadikan operator terminal, pemilik kapal dan penyedia perkhidmatan logistik terpaksa berdepan dengan keadaan ini.





Digitalisasi dapat meningkatkan kecekapan dan ketangkasan dalam rantaian pengangkutan maritim dan penting untuk mencapai matlamat jangka panjang yang mampan. Digitalisasi merupakan aspek utama dalam melestarikan industri logistik tempatan bagi mewujudkan kerjasama serantau. Misalnya, Zon Perdagangan Bebas Digital (DFTZ) merupakan komponen penting dalam memacu pertumbuhan ekonomi dan merubah landskap industri logistik negara. DFTZ di Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur dan pelaksanaan akan datang di Pelabuhan Klang, bertujuan menjadikan Malaysia sebagai hab e-penunai dan e-perkhidmatan serantau.

Digitalisasi dan automasi memudahkan proses dan meningkatkan keselamatan, mengurangkan ketidakcekapan sekaligus mengoptimumkan penjanaan pendapatan dan daya saing. Pelabuhan digital berkonsepkan mesra alam membolehkan aliran logistik berjalan lancar melalui teknologi yang cekap tenaga serta mengurangkan pencemaran alam sekitar. Teknologi Robotics, Industri Teknologi Pintar (IoT), perkongsian maklumat melalui teknologi rantaian blok dan Big Data merupakan penggunaan baharu di pelabuhan. Secara ringkas, konsep digitalisasi yang menghubungkan pemain dalam rantaian pengangkutan maritim menyumbang kepada penggunaan sumber yang lebih baik dalam menangani masalah persekitaran, sosial dan tadbir urus serta membantu mengurangkan pelepasan karbon.

Pemain industri di dalam rantaian pengangkutan maritim memainkan peranan yang penting dalam memastikan penyahkarbonisasi dalam operasi dan rantaian bekalan yang lebih meluas. Manfaat ekonomi yang diperolehi adalah kos perniagaan yang lebih rendah, risiko terurus, dan merencanakan perniagaan. LPK bekerjasama dengan Westports dan Northport telah melaksanakan inisiatif yang bertujuan bukan hanya meningkatkan infrastruktur tetapi juga memastikan bahawa aktiviti pelabuhan dilakukan secara lestari dan mesra alam. Selari dengan program pembinaan kapasiti yang dijalankan, pelbagai inisiatif hijau dilakukan seperti menggantikan pencahayaan konvensional kepada sistem LED, menggunakan peralatan pengendalian kargo yang cekap tenaga dan mesra alam, memanfaatkan tenaga solar dan air hujan, memantau pelepasan karbon dari peralatan, memantau kualiti air pelabuhan dan menambah baik pengurusan sisa. Sejalan dengan inisiatif hijau pelabuhan, projek pengembangan Westports 2 akan dilaksanakan dengan konsep operasi dan pembinaan hijau.

Saya yakin bahawa terminal-terminal dan pihak berkepentingan Pelabuhan Klang bukan sahaja komited dalam memastikan pembangunan berterusan di Pelabuhan Klang malah turut bertanggungjawab terhadap pemuliharaan alam sekitar. Saya ingin mengambil kesempatan ini mengucapkan terima kasih dan penghargaan kepada semua pihak yang terlibat, khususnya Westports dan Northport, semua pemain industri maritim, pengurusan LPK dan ahli Jemaah Lembaga atas sumbangan mereka terhadap kejayaan pada tahun 2019 dan komitmen berterusan demi menjadikan Pelabuhan Klang sebagai hab maritim serantau dan yang benar-benar lestari dalam setiap pengertian perkataan.

Datuk Chong Sin Woon
Pengerusi



CHAIRMAN'S REVIEW

Growth in the Malaysian economy moderated to 4.3% in 2019 compared with 4.7% in 2018. This is the slowest growth in gross domestic product since the global financial crisis of 2009. Though the economy was still in expansionary mode, downside risks from an uncertain global economic environment and domestic supply disruptions are mounting. Continuing trade and geopolitical tensions and the coronavirus outbreak in China in late 2019 all point to economic turbulence ahead. The Covid-19 outbreak is anticipated to have serious ramifications on the global economy. The Malaysian economy in particular is expected to be significantly impacted as China is the country's biggest trading partner.

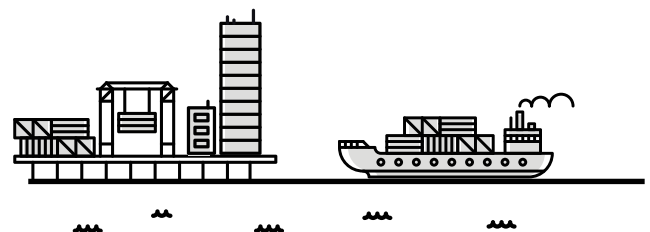
Be that as it may, the good news is that Port Klang has once again achieved a new record in container throughput with the handling of 13.58 million TEU in 2019, thanks in no small part to the unceasing efforts of Northport and Westports in collaboration with the Port Klang Authority and other stakeholders.

PKA, with the full support of the Ministry of Transport, has been always been committed to ensuring that Malaysia's premier maritime gateway continues to progress not only in terms of cargo growth but also in infrastructure and systemic improvements. Continuous improvement in terms of capacity-building and system enhancement to elevate the ports service delivery is vital if we are to have a port that is sustainable and on par with the world's best. In this respect, we have the government, in particular, the Ministry of Transport, to thank for advocating not only infrastructure development but also regulatory reforms to remove the root causes affecting the competitiveness of Port Klang and other Malaysian ports.

The government has set the direction for the development of Malaysian ports in the National Transport Policy 2019-2030. The policy is a blueprint to create a conducive ecosystem for the transport industry to thrive at local, regional and global levels; facilitate seamless movement of goods to boost trading activities; deliver an intelligent, safe and secure transport system; and ensure efficient and sustainable use of resources while mitigating the negative impact of transport on the environment. Prior to this, the National Logistics Task Force had been established to identify and evaluate issues affecting the competitiveness of the national maritime value chain. A recent achievement of the task force was in the lifting of the Vehicle Transshipment Permit for transshipment vehicles via ports with free trade zone status. This is an important development as the requirement for permits has hindered the movement of some transshipment cargoes. With the removal of this requirement, terminal operators, for example, Northport, will have a freer hand to promote Port Klang as a regional hub for vehicle transshipments.



In the pursuit of transformation and up-scaling of our ports and logistics sector, initiatives that are introduced must be not only transformational but also sustainable. Rapid changes are taking place in the global business landscape. Technological advancements are changing the ways business is conducted. The buzz word today is disruptions, specifically the emergence of new technologies that change the way business, including that of ports and logistics services, is conducted. There has been fast take-up in technology adoption in industries globally and the maritime transport industry has no option but to keep pace with this trend. Collaboration and knowledge-sharing is the way forward if we want to create a sustainable industry. We are seeing disruptions in the maritime logistics chain, particularly in freight forwarding and ancillary services. The terminal operator, ship owner and logistics service providers cannot escape the impact of technological or, more specifically, digital disruption.





Players in the maritime transport chain play an influential role in decarbonisation, both in its own operations and in the broader supply chain. The economic benefits obtained are lower cost of doing business, managed risks and ultimately business growth. PKA in collaboration with Westports and Northport have implemented initiatives aimed at not only improving infrastructure but also in ensuring that port activities are conducted in a sustainable and eco-friendly manner. Parallel with the ongoing capacity-building programme, various green initiatives have been implemented, including paperless transactions, replacing conventional lighting with LED systems, investing in energy-efficient and eco-friendly cargo-handling equipment, monitoring of carbon emissions from equipment, harnessing solar energy and rain water, monitoring port water quality and improving waste management. In line with the port's green initiatives, the Westports 2 Expansion project will be carried out on a green construction operations concept.

I am glad to note that the terminals and other stakeholders of the Port Klang community are not only committed to the further development of Port Klang but are also subscribing to the principles of environmental stewardship. It is my pleasure to extend my thanks and appreciation to all concerned, particularly, Westports and Northport, all the players in the maritime transport chain, the PKA management and my colleagues on the Board of Directors for their contribution to the success achieved in 2019 and their continuing commitment to making Port Klang a preferred regional maritime hub that is truly sustainable in every sense of the word.

Digitalisation is the key to greater efficiency and agility in the maritime transport chain and certainly crucial in the pursuit of sustainability goals. Digitalisation is pivotal in ensuring the sustainability of the local logistics industry and for it to create a regional footprint. The Digital Free Trade Zone (DTFZ), for example, is a catalyst to boost economic growth and it is poised to change the landscape of our logistics industry. The DTFZ at the Kuala Lumpur International Airport and its imminent entry to Port Klang, targets to make Malaysia a regional e-fulfilment and e-services hub.

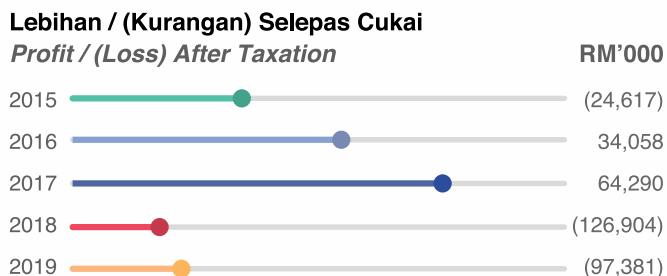
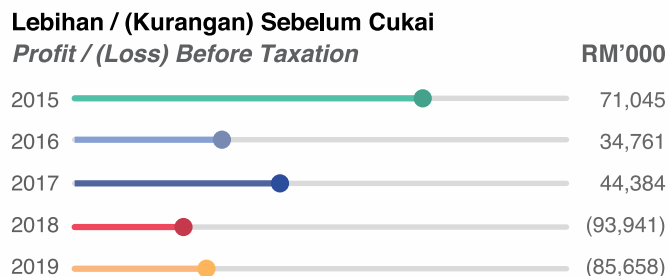
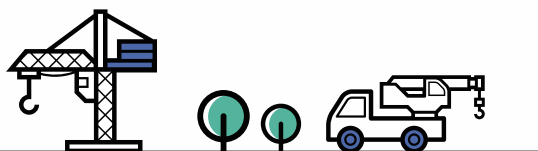
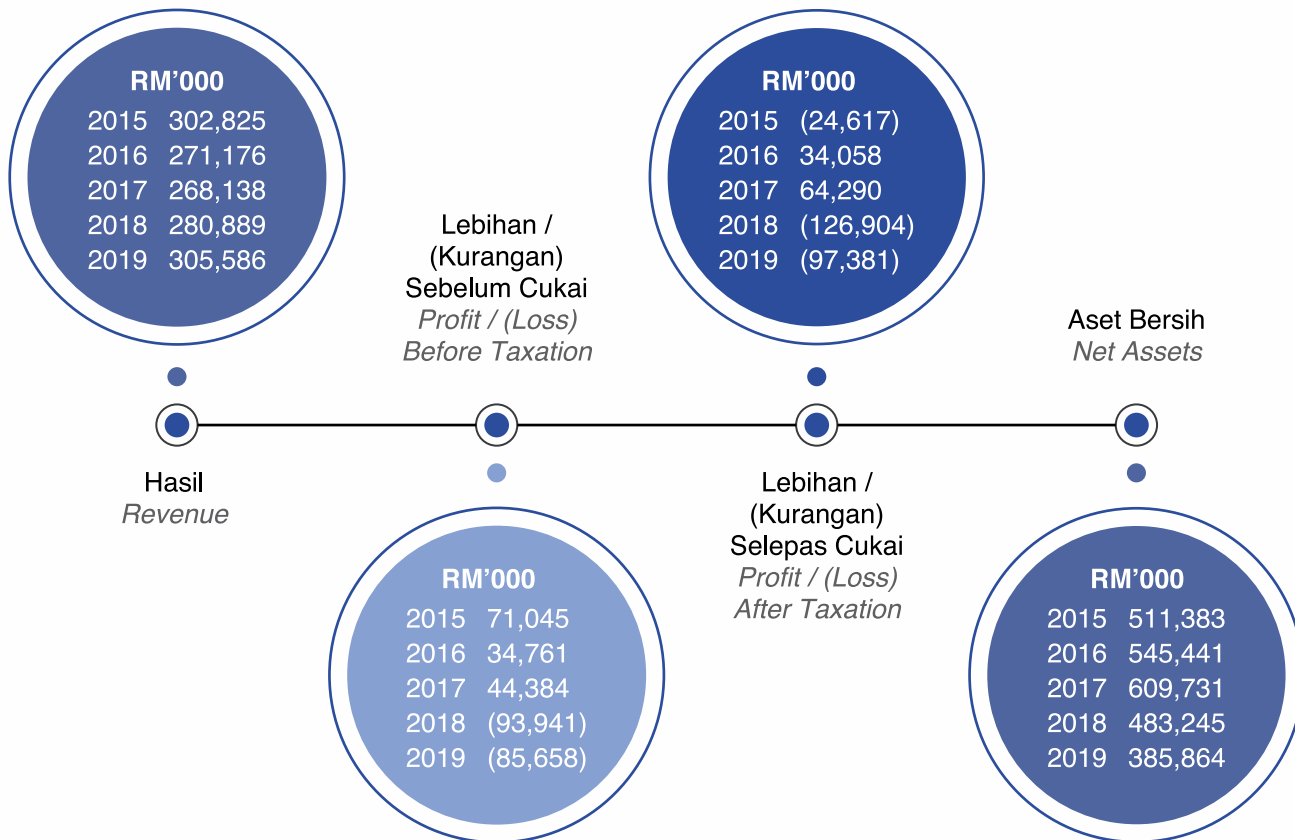
Digitalisation - and in its train, automation - simplifies processes and improves safety, removes inefficiencies and ultimately boosts revenue generation and competitiveness. A digital port is also an eco-friendly one that optimises the logistics flow through energy-efficient technology which in turn minimises harm to the environment. Think of robotics, Internet-of-Things, information-sharing through block chain technology and Big Data in play in a port. In short, digitalisation, by linking players in the maritime transport chain contributes to better use of resources in addressing environmental, social and governance issues, which in turn helps to reduce their collective carbon footprint.

Datuk Chong Sin Woon
Chairman

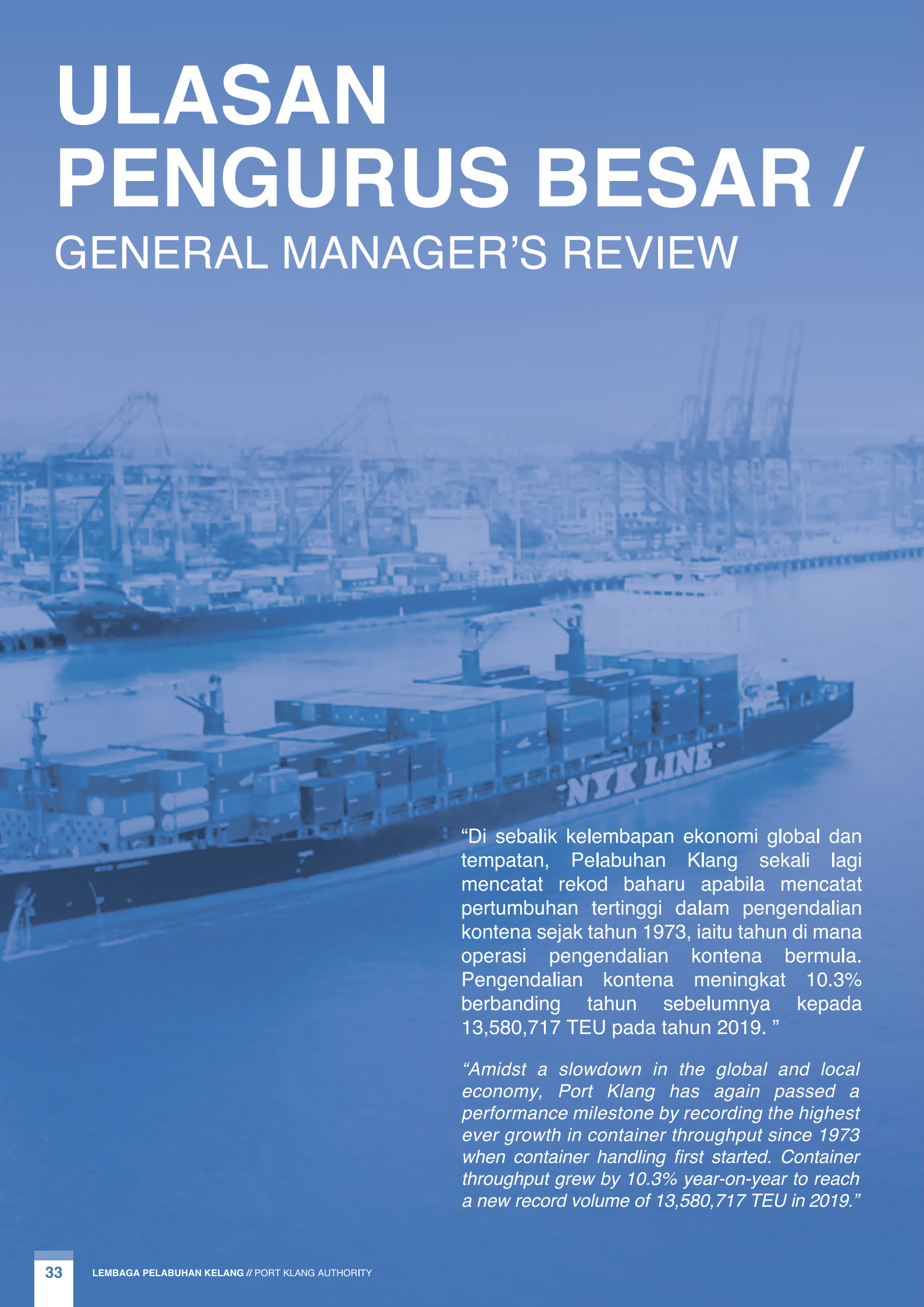




PETUNJUK UTAMA KEWANGAN LPK / FINANCIAL HIGHLIGHTS OF PKA




ULASAN PENGURUS BESAR / GENERAL MANAGER'S REVIEW



“Di sebalik kelembapan ekonomi global dan tempatan, Pelabuhan Klang sekali lagi mencatat rekod baharu apabila mencatat pertumbuhan tertinggi dalam pengendalian kontena sejak tahun 1973, iaitu tahun di mana operasi pengendalian kontena bermula. Pengendalian kontena meningkat 10.3% berbanding tahun sebelumnya kepada 13,580,717 TEU pada tahun 2019.”

“Amidst a slowdown in the global and local economy, Port Klang has again passed a performance milestone by recording the highest ever growth in container throughput since 1973 when container handling first started. Container throughput grew by 10.3% year-on-year to reach a new record volume of 13,580,717 TEU in 2019.”

A portrait of Capt. K. Subramaniam, a middle-aged man with grey hair, a mustache, and glasses. He is wearing a dark suit, a white shirt, and a blue and white striped tie. He has a name tag on his left lapel that reads "SUBRAMANIAM". He is standing with his hands clasped in front of him. The background is a blurred industrial port scene with cranes and water. Large blue geometric shapes are overlaid on the image.

**CAPT.
K. SUBRAMANIAM**
PENGURUS BESAR
GENERAL MANAGER

ULASAN PENGURUS BESAR



TINJAUAN PERDAGANGAN

Di sebalik kelembapan ekonomi global dan tempatan, Pelabuhan Klang sekali lagi mencatat rekod baharu apabila mencatat pertumbuhan tertinggi dalam pengendalian kontena sejak tahun 1973, iaitu tahun di mana operasi pengendalian kontena bermula. Pengendalian kontena meningkat 10.3% berbanding tahun sebelumnya kepada 13,580,717 TEU pada tahun 2019. Peningkatan ini disumbang oleh peningkatan pertumbuhan dalam perdagangan intra-Asia dan kesan dari aktiviti pindah kapal.

Daripada jumlah keseluruhan pengendalian, 2,723,194 TEU atau 20% dikendalikan melalui Northport sementara Westports mengendalikan 80% pengendalian iaitu sebanyak 10,857,523 TEU. Pengendalian pindah kapal meningkat 12.9% kepada 8,546,397 TEU, kekal sebagai aktiviti perdagangan utama di pelabuhan iaitu sebanyak 63% daripada keseluruhan pengendalian. Northport mengendalikan 15% daripada jumlah pengendalian transshipment sebanyak 1,310,922 TEU, sementara Westports mengendalikan 7,235,475 TEU atau 85% dari jumlah keseluruhan pengendalian pindah kapal.

Jumlah kontena import meningkat 6.4% kepada 2,548,592 TEU. Dari jumlah tersebut, Northport mengendalikan 749,897 TEU (29%) dan Westports 1,798,695 TEU (71%). Pengendalian eksport meningkat 5.6% kepada 2,485,728 TEU, di mana hampir 27% atau 662,375 TEU dikendalikan melalui Northport dan 73% atau 1,823,353 TEU melalui Westports.

Tumpuan akan terus diberikan bagi mengembangkan sektor transshipment melalui hubungan yang lebih erat dengan syarikat-syarikat dan pakatan perkapalan, di samping melihat potensi memperluas kendalian kargo tempatan melalui perolehan, pusat pengedaran dan pembuatan serantau antarabangsa.

Pengendalian kontena mencatatkan penyusutan sebanyak 9% pada tahun 2017 disebabkan oleh penyusunan semula pakatan perkapalan yang mengakibatkan pembatalan beberapa perkhidmatan ke Pelabuhan Klang. Pada tahun 2018, pertumbuhan kembali meningkat walaupun pada tahap sederhana iaitu sebanyak 2.8%, dengan pemulihan beberapa perkhidmatan memberi keyakinan baru kepada syarikat perkapalan untuk mempertingkatkan potensi pertumbuhan kargo tempatan di Pelabuhan Klang. Potensi peningkatan jumlah kargo tempatan sejak itu menjadi lebih jelas dengan adanya beberapa projek pelaburan utama di dalam dan sekitar pelabuhan. Ini termasuk kemasukan beberapa pengeluar utama resin polimer ke Port Klang Free Zone untuk membangunkan pusat pengedaran serantau untuk pasaran Asia Pasifik; memulakan semula projek infrastruktur dalam negara seperti MRT dan LRT Lembah Klang; pusat pengedaran serantau IKEA; dan hab penyimpanan dan pengedaran LPG.

Dari segi kendalian FWT, Pelabuhan Klang mengendalikan 243,109,275 fwt pada tahun 2019. Dagangan kontena menyumbang 217,953,460 fwt (90%); pukal cecair, 7,434,089 fwt (3%); pukal kering, 9,707,204 fwt (4%); dan kargo am, 8,014,521 fwt (3%).

Sebanyak 14,234 persinggahan kapal diterima pada tahun 2019, menurun 2% berbanding tahun sebelumnya. Persinggahan kapal kontena menyumbang 73.8% dari jumlah keseluruhan iaitu sebanyak 10,501, yang mana 3,181 kemasukan kapal adalah di Northport dan 7,320 di Westports. Jumlah persinggahan kapal cecair pukal adalah 1,268; pukal kering, 385; kapal kargo am 1,301 dan lain-lain 779.



PORT KLANG FREE ZONE

Port Klang Free Zone menjana pendapatan RM95.6 juta pada tahun 2019, kurang 2% berbanding anggaran keuntungan sebanyak RM97.6 juta. Walau bagaimanapun, ini merupakan peningkatan keuntungan yang ketara sebanyak 14% berbanding pendapatan tahun 2018 sebanyak RM84 juta.

Peningkatan aktiviti pergudangan, penyimpanan dan logistik di PKFZ menjadi pendorong permintaan yang lebih tinggi untuk plot industri di PKFZ. Dari sejumlah 628 ekar plot industri di PKFZ, 618.53 ekar daripadanya telah disewa.

Pada akhir Disember 2019, hanya 9.47 ekar yang ada masih dalam proses tawaran sewa pajak. Dari 618.53 ekar, 79.5% (492 ekar) telah dibangunkan dan digunakan sementara kerja-kerja pembangunan yang dilakukan oleh enam pemajak sedang dijalankan di kawasan seluas 99 ekar. Kerja-kerja persiapan di seluas 27.56 ekar lagi sedang dilakukan sementara menunggu kelulusan pembangunan.

Daripada 512 Unit Perindustrian Ringan (LIU), 498 atau 97.3% digunakan pada akhir 2019. Sebilangan besar penyewa LIU adalah penyedia utama perkhidmatan logistik.

PKFZ mencatat lonjakan 47.6% dalam jumlah pengendalian kontena dari tahun ke tahun, daripada 267,008 TEU pada tahun 2018 kepada 394,218 TEU pada tahun 2019. Dari segi jumlah kendalian FWT, jumlah kendalian melalui terminal meningkat 5.8% kepada 3,590,073 fwt berbanding dengan 3,393,618 fwt pada tahun 2018.

Sehingga kini, PKFZ telah menarik sekitar RM7 bilion pelaburan tempatan dan asing daripada syarikat yang terlibat dalam aktiviti yang berkaitan dengan pengendalian komoditi London Metal Exchange (LME) dan komoditi lain serta minyak dan gas, pengedaran, automotif, logistik dan industri halal.

Fasa pembangunan seterusnya untuk zon industri akan menyaksikan kepelbagaian penyewaan industri dengan menarik pelanggan dari sektor ekonomi lain seperti komoditi agro, polimer, automotif, getah dan keluli. Selain itu, turut dipertimbangkan ialah pewujudan zon khusus untuk aktiviti pergudangan alkohol dan rokok serta hab penyaringan bungkusan e-dagang yang dapat dihantar melalui pengangkutan laut dan udara. Bukan itu sahaja, penyewaan LIU untuk aktiviti tambah nilai bagi kargo am dan penyimpanan selain menyediakan perkhidmatan yang memberi manfaat seperti memasarkan ruang penyimpanan pelanggan secara bersama juga dilihat sebagai salah satu cara untuk merencanakan lagi pertumbuhan pendapatan.





DASAR PENGANGKUTAN NEGARA 2019-2030

Dalam keadaan ekonomi yang membangun, sektor pengangkutan akan terus memainkan peranan utama dalam meningkatkan peluang ekonomi, memberikan akses yang lebih meluas dalam memastikan pembangunan sosial yang lebih berkesan. Dasar Pengangkutan Negara (DPN) 2019-2030 yang dilancarkan pada tahun 2019 mengandungi lima teras dasar dan 23 strategi yang merangkumi pengangkutan udara, darat dan laut yang menjadi salah satu tonggak utama untuk memantapkan infrastruktur pengangkutan negara dan menyediakan sistem pengangkutan yang lestari.

PASUKAN PETUGAS LOGISTIK KEBANGSAAN DAN MAJLIS PERKAPALAN DAN PELABUHAN KEBANGSAAN

Kementerian Pengangkutan sentiasa prihatin dengan isu-isu yang berkaitan dengan industri maritim dan logistik dan bekerjasama dengan industri ini untuk mencari jalan penyelesaian. Antara inisiatif yang diperkenalkan adalah penubuhan Pasukan Petugas Logistik Kebangsaan dan Majlis Perkapalan dan Pelabuhan Kebangsaan yang bertanggungjawab membantu industri dalam mengenal pasti masalah, kelemahan dan yang boleh diperbaiki atau dimudahcara.

Pada bulan April 2019, Kabinet bersetuju untuk menghapuskan permit import untuk aktiviti pindah kapal kenderaan di pelabuhan Malaysia, untuk menarik minat pengusaha industri automotif bagi menjalankan aktiviti pindah kapal di Pelabuhan Klang.

KUTIPAN DEPOSIT KONTENA

Isu pungutan deposit untuk kontena import di Pelabuhan Klang dan pelabuhan Malaysia yang lama berbangkit telah selesai pada tahun 2019. Syarikat-syarikat perkapalan telah mengenakan deposit ke atas peniaga atau ejen penghantarannya sebagai jaminan pembayaran kerana kelewatan untuk mengembalikan kontena kosong atau untuk kerosakan yang berlaku semasa kontena tersebut berada dalam seliaan mereka.

Langkah itu dilihat memberi beban kewangan kepada pengimport dan ejen mereka dan secara tidak langsung menyebabkan kenaikan kos perniagaan. Kementerian Pengangkutan dan Lembaga Pelabuhan Kelang telah menyelaras beberapa mesyuarat bagi mendapatkan penyelesaian yang baik di antara pihak berkepentingan. Pada bulan Disember 2019, Pasukan Petugas Logistik Kebangsaan yang dipengerusikan oleh Menteri Pengangkutan, yang dianggotai oleh wakil-wakil persatuan dari syarikat perkapalan, pengimport, pengeksport dan ejen penghantaran bersetuju untuk mengguna pakai 3 skim baharu yang dicadangkan sebagai menggantikan amalan pengutipan deposit kontena.

PENINGKATAN INFRASTRUKTUR JALANRAYA

Kerajaan telah memperuntukkan RM50 juta untuk penyelenggaraan jalan-jalan utama yang menuju ke Pelabuhan Klang dan terminal-terminal pelabuhan. Projek menambah baik 'last mile connectivity' ke terminal Pelabuhan Klang sedang dijalankan. LPK dan Westports bersama-sama melakukan kerja-kerja penyelenggaraan di jalan sepanjang PKFZ yang banyak digunakan oleh trafik import yang keluar masuk dari Westports. Kerja-kerja menaik taraf yang melibatkan pembinaan lorong tambahan dan penggantian jambatan juga sedang dijalankan di Jalan Pelabuhan Utara, yang dijadualkan siap pada akhir tahun 2022. Selain itu, kerja menaik taraf Lebuhraya Pulau Indah dijangka akan siap pada Januari 2022 dan pembangunan Fasa 3 Pulau Indah Ring Road (PIRR) akan dilaksanakan oleh Jabatan Kerja Raya dan dijangka siap pada tahun 2024.

Kementerian Pengangkutan bekerjasama dengan Kementerian Kerja Raya dan Jabatan Kerja Raya untuk melaksanakan rancangan jangka panjang bagi meningkatkan keselamatan keupayaan kapasiti jalan yang menghubungkan Pelabuhan Klang.

Pulau Carey

Lembaga Pelabuhan Kelang, bagi pihak Kerajaan Malaysia sedang menjalankan kajian kebolehlaksanaan bagi membangunkan Pulau Carey sebagai terminal ke-3 di Pelabuhan Klang. Cadangan projek yang terletak di selatan Pelabuhan Klang ini merupakan sebahagian daripada pelan bagi membangunkan Pelabuhan Klang sebagai pusat maritim serantau dan hab logistik kargo.

Pusat Pengedaran Serantau IKEA

Syarikat perabot Sweden IKEA sedang membina pusat pengedaran serantau Asia Pasifik di Pulau Indah. Ini akan menjadi pusat pengedaran ketiga terbesar IKEA selepas Chicago, Amerika Syarikat dan Dusseldorf, Jerman. Pembinaan kemudahan seluas 95,000 meter persegi sedang dijalankan dan dijadualkan dibuka pada bulan September 2020. Pusat pengedaran ini yang dianggarkan mempunyai kapasiti penyimpanan 192,800 meter padu bernilai sekitar RM900 juta.

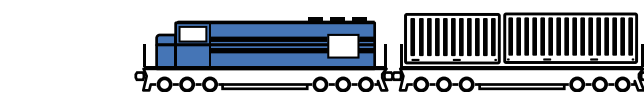
Hab Penyimpanan dan Pengedaran LPG

Pelabuhan Klang akan menjadi pusat penyimpanan dan pengedaran serantau untuk gas petroleum cecair (LPG) apabila pembinaan kemudahan itu selesai pada tahun 2021 di Pulau Indah. Terminal tersebut dimiliki sepenuhnya oleh Global Petro Storage Group dengan Equinor dari Norway sebagai penyewa utama, kedua-duanya merupakan pemain global dalam industri berkenaan. Pusat ini akan membolehkan rizab strategik penting disimpan di Malaysia sambil meningkatkan kebolehpercayaan dalam rantaian bekalan LPG di negara ini serta membuka peluang kepada syarikat domestik untuk membekalkan ke negara lain di rantau ini.

Terminal LPG seluas 134,000 meter padu akan mempunyai tangki simpanan berasingan untuk propana dan butana yang disejukkan dan disimpan pada kadar tekanan udara serta kemudahan bagi pemanasan dan pencampuran untuk menghasilkan pelbagai campuran LPG. Pembinaan sebuah terminal penyimpanan LNG, import dan pengedaran LNG sedang dipertimbangkan di dalam fasa ke-2 pembangunan. Selain itu, sebuah dermaga untuk menyediakan perkhidmatan bagi kapal LPG dan LNG yang berlabuh akan turut dibina.

Home Port PROTON

Pembuat kereta nasional Perusahaan Otomobil Nasional (PROTON) telah menjadikan Northport sebagai pelabuhan pelepasan untuk eksport, import dan penghantaran seluruh rangkaian kenderaan dan alat ganti syarikatnya. Vehicle Transit Centre (VTC) di Northport seluas 37 ekar mempunyai 8,100 slot untuk penyimpanan kenderaan, di mana 4,500 slot diperuntukkan untuk kenderaan Geely-Proton. VTC berupaya untuk mengendali 200,000 kenderaan setiap tahun dan dilengkapi kemudahan perkhidmatan sokongan yang memudahkan pengiriman kenderaan, termasuk mencuci, pemeriksaan sebelum penghantaran, sistem kod bar untuk mengesan eksport dan tempat pengecasan elektrik untuk kenderaan yang cekap tenaga. Northport merancang untuk menjadikan terminalnya sebagai hab pindah kapal automotif serantau.



Hab Logistik Biomasa di Southpoint

Northport telah menandatangani memorandum persefahaman dengan tiga syarikat untuk membangunkan hab pemprosesan biomasa di Southpoint. Pusat tersebut akan melakukan pemprosesan pelbagai jenis bahan biomasa termasuk cangkang kelapa sawit, pelet sawit, serpihan kayu dan pelet kayu. Lebih dari 15 ekar tanah di Southpoint telah diperuntukkan untuk pembangunan kemudahan pemprosesan dan logistik biomasa.

Northport merancang untuk menjadikan Southpoint sebagai hab logistik biomasa serantau bagi memenuhi permintaan produk biomasa dari negara-negara Asia Timur seperti Jepun dan Korea.

INISIATIF PELABUHAN MAMPAN

Sistem Cargomove dan Sistem Linkhaul

LPK, Northport, Westports dan dua syarikat swasta, telah menjalin kerjasama bagi memperkenalkan dua sistem baharu untuk mengurangkan kesesakan lalu lintas yang disebabkan oleh lori trak kontena serta dapat memendekkan masa pengambilan dan penghantaran di terminal. Kajian menunjukkan bahawa dalam satu hari kira-kira 8,000 trak berada di atas jalan raya untuk mengambil atau menghantar kontena ke Northport dan Westports.

Sistem Cargomove adalah platform untuk pengendali pengangkutan untuk menempah slot masa penghantaran ke terminal mengikut pilihan masa yang mereka inginkan. Perjalanan haulier menuju ke terminal sentiasa dikemas kini di dalam sistem dengan memaparkan anggaran waktu ketibaan bagi mengelakkan kesesakan semasa proses pengambilan dan penghantaran. Sistem Linkhaul pula mengenal pasti perjalanan yang tidak seimbang dan mengesyorkan aturan pengambilan dan penghantaran bagi haulier. Sistem ini membantu menyelaraskan pengambilan dan penghantaran serta mengurangkan perjalanan ke dan dari terminal.



Aplikasi Mudah Alih Pelabuhan

Sejajar dengan inisiatif pendigitalisasi, Westports telah memperkenalkan Aplikasi Mudah Alih Westports yang berfungsi sebagai platform tunggal untuk menghubungkan komuniti logistik ke terminal. Aplikasi ini dapat meningkatkan produktiviti pengguna pelabuhan dan agensi kerajaan yang berkaitan yang melakukan pelbagai transaksi harian dengan pihak terminal melalui telefon bimbit mereka dari mana saja dan bila-bila masa.

Aplikasi mudah alih lain yang dijadual untuk dilancarkan pada tahun 2020 termasuk aplikasi Westports-PKFZ Gateway bagi mengurangkan masa pemprosesan dokumen di pintu masuk dan Westports Conventional Cargo Community Portal (i-Tap), portal perkhidmatan pelanggan baharu dan dipertingkatkan (ETP 3.0) dan penggunaan sistem penentuan kedudukan global untuk mengesan operasi di yad.

Mengurangkan Pelepasan Sulfur Oksida

LPK telah menganjurkan Persidangan Low Sulphur Bunker Fuel: Assessing Readiness of Malaysian Ports to Become Leading Bunkering Hubs pada 20 Ogos 2019. Persidangan ini bertujuan untuk meningkatkan kesedaran dan memfasilitasi pematuhan terhadap keperluan di bawah peraturan Pertubuhan Maritim Antarabangsa (IMO) untuk mengurangkan pelepasan sulfur oksida dari kapal. Peraturan IMO untuk mengurangkan pelepasan sulfur oksida (SOx) dari kapal mula berkuat kuasa pada tahun 2005 di bawah Konvensyen Antarabangsa Pencegahan Pencemaran dari Kapal atau International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) Annex VI dan sejak itu, menyebabkan penurunan progresif dalam pelepasan sulfur oksida.

Had sulfur dalam minyak bahan api yang digunakan oleh kapal-kapal yang beroperasi di luar kawasan kawalan pelepasan yang ditetapkan (SECA) akan dikurangkan menjadi 0.50% m / m berkuatkuasa 1 Januari 2020 yang bertujuan mempromosikan manfaat kesihatan dan alam sekitar untuk penduduk yang tinggal di pelabuhan dan kawasan pantai. Persidangan tersebut membincangkan kesan pengurangan had sulfur dan isu-isu berkaitan



dengan bekalan minyak bahan api, pengendalian bahan api baharu, prosedur pengambilan sampel dan pengesahan, cabaran pematuhan dan pengabaian aspek keselamatan serta penguatkuasaan.

Persidangan itu disokong oleh Kementerian Pengangkutan dan ditaja bersama oleh Westports dan Northport, dengan Institut Maritim Malaysia bertindak sebagai penyelaras.



HUBUNGAN ANTARABANGSA

LPK terlibat secara aktif di dalam beberapa organisasi antarabangsa seperti International Association of Ports and Harbors (IAPH), World Organisation of Dredging Associations (WODA), ASEAN Ports Association (APA), Port Authorities Roundtable (PAR) dan banyak lagi. LPK juga mempunyai hubungan Pelabuhan Berkembar dengan beberapa Pelabuhan di dunia.

LPK bersama-sama dengan pihak Northport, Westports dan PKFZ sering menganjurkan program antarabangsa dan turut terlibat di dalam pelbagai forum antarabangsa untuk bukan sahaja berkongsi pengetahuan tetapi juga untuk mempromosikan Pelabuhan Klang.

Pada tahun 2019, LPK telah menganjurkan Mesyuarat China Malaysia Port Alliance (CMPA) ke-4 di Kuala Lumpur pada 19 Ogos 2019. Mesyuarat tahunan itu dianjurkan oleh Malaysia dan China secara bergilir. CMPA yang ditubuhkan



pada tahun 2015 dianggotai oleh 12 pelabuhan China dan 9 pelabuhan di Malaysia. Mesyuarat tersebut membincangkan kerjasama di dalam platform pertukaran komuniti e-port, latihan dan pembangunan sumber manusia, perkongsian amalan terbaik dalam sektor pelabuhan dan logistik, promosi, pelaburan terminal serta operasi dan pembangunan. Kerjasama lain termasuklah kajian pelabuhan, latihan dan program pelatih, pertukaran maklumat, bantuan teknikal dan peningkatan trafik dan promosi pelabuhan anggota masing-masing.

LPK juga sebagai hos bagi IAPH Regional Meeting (Asia Southeast and Oceania) yang diadakan pada 21 Ogos 2019. Pengurus Besar LPK merupakan naib presiden bagi jawatankuasa ini. Empat puluh dua wakil dari pelabuhan, terminal dan syarikat logistik dari rantau ini bertemu untuk membincangkan hala tuju pelabuhan di masa hadapan, dengan memberi penekanan pada aspek kelestarian dan perbincangan pelbagai isu, dan cabaran yang dihadapi oleh pelabuhan dalam memenuhi tuntutan industri.

LPK juga turut serta dalam persidangan dan pameran antarabangsa yang lain bersama-sama dengan Westports dan Northport, termasuk WODCON XXII; IAPH World Port Conference and Exhibition 2019, Guangzhou, China; China Maritime Forum, Ningbo, China; East Asia Marine Cooperation Platform, Qingdao, China; dan 45th ASEAN Ports Association Meeting, Cambodia.



Pemilihan Semula di dalam IMO Council

Malaysia telah dipilih semula menjadi menganggotai Majlis Pertubuhan Maritim Antarabangsa (IMO) di bawah Kategori 'C' untuk penggal 2020-2021. Pada pemilihan Majlis IMO yang diadakan pada 29 November 2019 semasa Sidang Biasa Perhimpunan IMO ke-31 di ibu pejabat IMO di London, United Kingdom, Malaysia memperoleh 142 undi, yang ketiga tertinggi di antara 24 calon lain dalam kategori yang sama.

Ini adalah kali penggal kelapan berturut-turut Malaysia dipilih dalam pertubuhan tersebut. Pada pemilihan terakhir untuk penggal 2018-2019, Malaysia berada di kedudukan kesembilan daripada 131 undi yang diterima, yang merupakan jumlah undian tertinggi sejak negara ini menjadi ahli Majlis IMO pada tahun 2006. Pencapaian itu mencerminkan keyakinan berterusan yang diperolehi daripada seluruh negara anggota terhadap peranan Malaysia sebagai anggota pertubuhan tersebut.

JANGKAAN MASA HADAPAN

Ekonomi global dijangka alami kemelesetan pada tahun 2020 disebabkan oleh cabaran ekonomi terutamanya daripada pandemik Covid-19, yang dijangka akan pulih pada tahun 2021. Prospek pertumbuhan bagi ekonomi maju dan kemunculan pasaran ekonomi baharu menjadi lemah dan dalam keadaan ekonomi yang sangat mencabar ini, rintangan dalam rantai bekalan global akan menjejaskan sektor pembuatan dan kegiatan eksport dan ia turut memberi kesan pada kendalian pelabuhan.

Sebelum pandemik Covid-19, pengendalian kontena Pelabuhan Klang dianggarkan meningkat sebanyak 3.8% kepada lebih daripada 14 juta TEU pada tahun 2020. Walau bagaimanapun, unjuran ini mungkin memerlukan pertimbangan semula susulan impak Covid-19 terhadap ekonomi global.

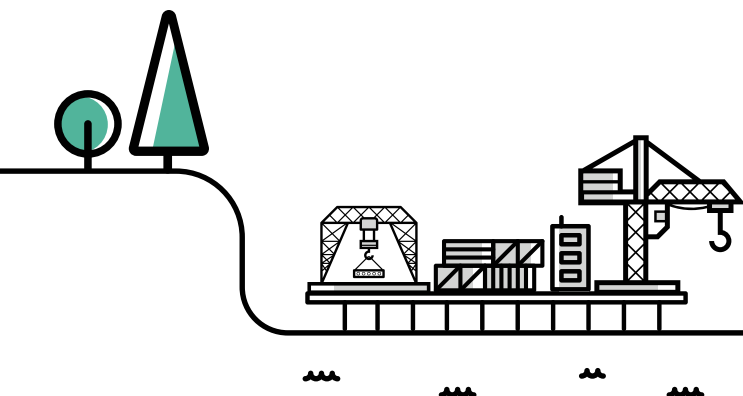
Bagaimanapun, prestasi Pelabuhan Klang selama ini telah membuktikan keupayaan untuk bertahan dalam ketidakpastian ekonomi global ataupun cabaran luar jangkaan seperti pandemik Covid-19. Lazimnya, pengalaman seumpama ini menjadikan sesebuah pelabuhan itu menjadi lebih pintar, lebih berdaya saing dan bersedia ke tahap seterusnya, terutama dengan sokongan pihak berkepentingan pelabuhan.

PENGHARGAAN

Kejayaan pada tahun 2019 tidak akan mungkin diperolehi tanpa komitmen dan usaha semua pihak yang berkepentingan di pelabuhan. Oleh itu, saya mengambil kesempatan ini untuk mengucapkan setinggi-tinggi penghargaan dan kesyukuran kepada semua pemain industri dalam komuniti pelabuhan, termasuk operator-operator terminal, syarikat dan ejen penghantaran, pengimport dan pengeksport, penyedia perkhidmatan logistik, syarikat pengangkutan, agensi-agensi kerajaan, kakitangan LPK termasuk Ahli Lembaga Pengarah LPK di atas kerjasama menjadikan tahun 2019 sebagai tahun yang cemerlang untuk Pelabuhan Klang.

CAPT. K. SUBRAMANIAM

Pengurus Besar



GENERAL MANAGER'S REVIEW



TRADE OVERVIEW

Amidst a slowdown in the global and local economy, Port Klang has again passed a performance milestone by recording the highest ever growth in container throughput since 1973 when container handling first started. Container throughput grew by 10.3% year-on-year to reach a new record volume of 13,580,717 TEU in 2019. This achievement was attributed to a stronger growth in the intra-Asian trade and the effect of the transshipment staging post initiative.

Of the total throughput, 2,723,194 TEU or 20% were handled via Northport while Westports handled 10,857,523 TEU or 80%. Transshipment boxes, which increased 12.9% to 8,546,397 TEU, remained the backbone of Port Klang's container trade and accounted for 63% of total throughput. Northport's share of the transshipment market share was 1,310,922 TEU or 15% while Westports accounted for 7,235,475 TEU or 85% of the total.

Import container volume grew 6.4% to 2,548,592 TEU. Of the total, Northport handled 749,897 TEU (29%) and Westports 1,798,695 TEU (71%). Export boxes were up by 5.6% to 2,485,728 TEU, of which nearly 27% or 662,375 TEU were handled through Northport and or 73% or 1,823,353 TEU were via Westports.

The focus will continue to be on growing the transshipment sector through greater engagement with shipping lines and its alliances whilst also looking at growing our indigenous cargo through international procurement, regional distribution and manufacturing centres.

Container throughput had dipped 9% in 2017 due to the realignment of shipping alliances, the outcome of which was the cancellation of several services to Port Klang. Growth returned in 2018, albeit at a moderate pace of 2.8%, with the reinstatement of some services on the back of renewed confidence among shipping lines in Port Klang's local cargo growth potential. The potential in local cargo volume has since then become more apparent with the coming on stream of several major investment projects in and around the port. These include the entry of several large polymer resin manufacturers into Port Klang Free Zone to set up regional distribution centres for the Asia Pacific market; the re-start of local infrastructure projects such as the Klang Valley MRT and LRT; the IKEA regional distribution centre; and a LPG storage and distribution hub.

In freight weight terms, Port Klang handled 243,109,275 freight tonnes (fwt) in 2019. Containerised goods accounted for 217,953,460 fwt (90%); liquid bulk, 7,434,089 fwt (3%); dry bulk, 9,707,204 fwt (4%); and break bulk, 8,014,521 fwt (3%).

A total of 14,234 ship calls were received in 2019, declined of 2% year-on-year. Calls by containerships accounted for 10,501 or 73.8% of the total, of which 3,181 were at Northport and 7,320 at Westports. Liquid bulk vessels made 1,268 calls; dry bulkers, 385; break bulk carriers, 1,301 and others 779.

PORT KLANG FREE ZONE

Port Klang Free Zone generated RM95.6 million in revenue in 2019, a marginal 2% shortfall against the budgeted amount of RM97.6 million. This was nonetheless a significant improvement of 14% over the 2018 revenue of RM84 million.

Increasing warehousing, storage and logistics activities in PKFZ was the driving force for the higher demand for open land in PKFZ. Of the 628 acres of open land at PKFZ that were available for lease, 618.53 acres have been taken up. As at the end of December 2019, only 9.47 acres were available and bidding to lease the land was ongoing.

Of the 618.53 acres, 79.5% (492 acres) have been developed and utilised while development works being undertaken by six lessees are underway on 99 acres. Preparatory works on another 27.56 acres are being carried out pending approval for development.

Of the 512 Light Industrial Units (LIU), 498 or 97.3% were occupied as at the end of 2019. Most of the LIU tenants are leading logistics services providers.

PKFZ registered a 47.6% surge in container throughput year-on-year, from 267,008 TEU in 2018 to 394,218 TEU in 2019. In tonnage terms, cargo throughput increased by 5.8% to 3,590,073 fwt compared with 3,393,618 fwt in 2018.

To date, PKFZ has attracted approximately RM7 billion in local and foreign investments from companies involved in activities related to the handling of London Metal Exchange (LME) commodities and other commodities as well as the oil and gas, distribution, automotive, logistics and halal industry.

The next phase of growth for the industrial zone will see the diversification of the industry mix of tenants by attracting clients from other sectors of the economy such as agro-commodities, polymers, automotive, rubber and steel. Also under consideration is the creation of a dedicated zone for warehousing of alcohol and cigarettes and an e-commerce parcel sorting hub with sea-to-air capability. Other plans to accelerate revenue growth include leasing of the LIUs for value-adding of general cargo and storage activities and increasing value-added services such as co-marketing of clients' warehousing space.



NATIONAL TRANSPORT POLICY 2019-2030

In a growing and developing economy, transport will continue to play a major role in improving economic opportunities, provide greater accessibility and bring about greater social development. The National Transport Policy (NTP) 2019-2030 which was launched in 2019 which is driven by five policy thrusts and 23 strategies that covers air, land and sea transport is one of the main pillars to strengthen national transport infrastructure and provide a sustainable transport system.

NATIONAL LOGISTICS TASK FORCE AND THE NATIONAL SHIPPING AND PORT COUNCIL

The Ministry of Transport is always concerned about issues related to the maritime and logistics industries and works with the industry to find solutions. Among the initiatives introduced are the establishment of the National Logistics Task Force and the National Shipping and Port Council which is responsible for assisting the industry in identifying issues, weaknesses and that can be improved or simplified.

In April 2019, the Cabinet agreed to abolish the import permit requirement for transshipment of automobiles in Malaysian ports, a move that is expected to attract regional automotive players to set up their transshipment centre in Port Klang.

COLLECTION OF CONTAINER DEPOSITS

In 2019, the long-standing issue of deposit collection for import containers in Port Klang and other Malaysian ports have resolved. Shipping lines had imposed deposits on merchants or their forwarding agents as a payment assurance for delays in not returning the empty containers promptly or for damages caused while the containers were in their custody.

The move was seen as a financial burden on the importers and their agents and indirectly led to an increase in business cost. Ministry of Transport and Port Klang Authority coordinated several meetings to pursue an amicable solution among stakeholders. In December 2019, the National Logistics Task Force chaired by the Minister of Transport, whose members among others include associations representing shipping companies, importers, exporters and forwarding agents agreed to adopt 3 proposed schemes in lieu of container deposits.

UPGRADING OF ROAD INFRASTRUCTURE

The government has allocated RM50 million for the maintenance of major roads leading to Port Klang and its terminals. Works to improve last-mile connectivity to the terminals are underway. PKA and Westports jointly carried out maintenance works on the PKFZ service road which is heavily utilised by import traffic exiting from Westports' gates. Upgrading works involving the construction of additional lanes and bridge replacement are also underway at Jalan Pelabuhan Utara, with works scheduled for completion at the end of 2022. The upgrading of Pulau Indah Highway is expected to be completed by January 2022 while phase 3 of the Pulau Indah Ring Road (PIRR) project will be undertaken by the Public Works Department and completed by 2024.

The Ministry of Transport is collaborating with the Ministry of Works and the Public Works Department to undertake long term plans to improve the safety and carrying capacity of roads linking Port Klang.





Carey Island

Port Klang Authority, on behalf of the government, is currently conducting a feasibility study to develop Carey Island as the third terminal. The proposed port which is located to the south of Port Klang is part of future expansion plans to develop Port Klang into a regional maritime centre and a cargo logistics hub.

IKEA Regional Distribution Centre

Swedish furniture company IKEA is constructing its Asia Pacific regional distribution centre in Pulau Indah. This will be IKEA's third largest distribution centre after the company's facilities in Chicago in the United States and Dusseldorf in Germany. Construction of the 95,000 sq. metre facility is ongoing and scheduled for opening in September 2020. The centre, which has an estimated storage capacity of 192,800 cubic metre, costs about RM900 million.

LPG Storage and Distribution Hub

Port Klang is set to become a regional storage and distribution hub for liquefied petroleum gas (LPG) when construction of the facility is completed in 2021 in Pulau Indah. The terminal is wholly owned by Global Petro Storage Group with Norway's Equinor as the anchor tenant, both of whom are global players in the industry. The hub will enable critical strategic reserves to be stored in Malaysia while enhancing reliability in the LPG supply chain in the country as well as opening opportunities to domestic firms to supply to other countries in the region.

The 134,000 cubic metre LPG terminal will have separate storage tanks for refrigerated and pressurised propane and butane and facilities for heating and mixing to produce various blends of LPG. An independent LNG storage, import and distribution terminal is being considered under the 2nd phase of development. A dedicated berth also to cater for both LPG and LNG ships will be constructed.

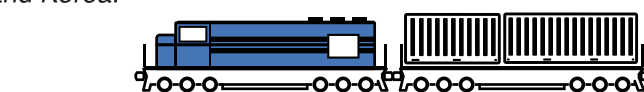
PROTON Home Port

National car maker Perusahaan Otomobil Nasional (PROTON) has made Northport its home port for the export, import and transshipment of the company's whole range of vehicles and parts. Northport's 37-acre Vehicle Transit Centre (VTC) has 8,100 slots for vehicle storage, of which 4,500 are allocated to Geely-Proton vehicles. The VTC has the capacity to handle 200,000 vehicles annually and is equipped to provide support services to facilitate vehicle shipments, including washing, pre-delivery inspections, a bar code system for tracking of exports and electrical charging points for energy-efficient vehicles. Northport plans to turn the terminal into a regional automotive transshipment hub.

Biomass Logistics Hub in Southpoint

Northport has signed a memorandum of understanding with three companies to develop a biomass processing hub in Southpoint. The hub will cater to the processing of various types of biomass materials including palm kernel shells, palm pellets, woodchips and wood pellets. More than 15 acres of land at Southpoint have been earmarked for the development of biomass processing and logistics facilities.

Northport plans to turn Southpoint into a regional biomass logistics hub to cater to the demand for biomass products from East Asian countries such as Japan and Korea.



SUSTAINABLE PORT INITIATIVES

Cargomove Move and Linkhaul System

PKA, in collaboration with Northport, Westports and two private companies, has introduced two new systems to reduce traffic congestion caused by container truck traffic as well as expediting pick-ups and deliveries at terminals. Studies have shown that in a single day about 8,000 trucks are on the road to pick up from or deliver containers to Northport and Westports.

The Cargomove System is a platform for haulage operators to pre-book trips to the terminals according to their preferred timing. The truck's location enroute to the terminal is continually updated by the system and with the time of arrival known beforehand, trucks avoid having to queue for pick-ups or deliveries. The Linkhaul System identifies imbalanced trips and recommends return jobs so trucks do not come in or leave a terminal empty. The system helps to coordinate pick-ups and deliveries thus reducing trips to and from the terminal.



Port Mobile Apps

Westports, in line with its digitalisation initiative, has introduced its Westports Mobile App which serves as a single platform to connect the logistics community to the terminal. The application boosts the productivity of port users and related government agencies in their day-to-day transactions with the terminal by improving accessibility to the terminal via their mobile phones from anywhere and at any time.

Other mobile applications scheduled to be launched in 2020 include Westports-PKFZ Gateway application to minimise the time taken to process documents at the gate and Westports Conventional Cargo Community Portal (i-Tap), a new and enhanced customer service portal (ETP 3.0) and the use of a global positioning system to track yard operations.



Reducing Sulphur Oxide Emissions

PKA hosted a Conference on Low Sulphur Bunker Fuel: Assessing Readiness of Malaysian Ports to Become Leading Bunkering Hubs on 20 August 2019. The conference was aimed at raising awareness and facilitating compliance with the requirements under the International Maritime Organisation's regulation to reduce sulphur oxide emissions from ships. The regulation which first came into force in 2005 under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) Annex VI has brought about progressive reduction in sulphur oxide emissions since then.

Sulphur limits in fuel oil used by ships operating outside designated emission control areas will be further reduced to 0.5% m/m effective from 1 January 2020 to promote health and environmental benefits for populations living in port

and coastal areas. The discussions addressed the impact of the global sulphur cap and issues related to fuel oil availability, handling of new fuels, sampling and verification procedures, compliance challenges and mitigation of safety aspects as well as enforcement.

The conference was supported by the Ministry of Transport and co-sponsored by Westports and Northport, with the Centre for Coastal and Marine Environment of the Maritime Institute of Malaysia acting as coordinator.

INTERNATIONAL RELATIONS

PKA is actively engaged in several international organisations like the International Association of Ports and Harbors (IAPH), World Organisation of Dredging Associations (WODA), ASEAN Ports Association (APA), the Port Authorities Roundtable (PAR) and many other platforms. PKA has also entered into sister-port relationships with several major ports around the world.

PKA, in partnership with Northport, Westports and PKFZ frequently hosts international events and participates in various international forums to not only share knowledge but also to promote Port Klang.

In 2019, PKA hosted the 4th Annual China Malaysia Port Alliance (CMPA) Meeting in Kuala Lumpur on August 19. The annual meeting is hosted alternately by Malaysia and China. The CMPA, with 12 member ports in China and nine in Malaysia, was established in 2015. At the 2019 meeting, the scope of discussions covered joint cooperation in e-port community exchange platforms, human resource training and development, best practices in port and logistics, mutual promotion efforts, port terminal investment and operations and development. Other areas of cooperation include port studies, training and apprenticeship, exchange of information, technical assistance and traffic development and promotion of the respective member ports.

PKA hosted the IAPH Regional Meeting (Asia Southeast and Oceania) on 21 August 2019. The General Manager of PKA is also currently the vice president for this IAPH region. Forty-two representatives from ports, terminals and logistics companies from the region met to discuss the future direction of ports, with emphasis on sustainability, and on various issues and challenges faced by ports in meeting the demands of the industry.

PKA also participated in other international conferences and exhibitions jointly with Westports and Northport, including WODCON XXII; IAPH World Port Conference and Exhibition 2019, Guangzhou, China; China Maritime Forum, Ningbo, China; East Asia Marine Cooperation Platform, Qingdao, China; and the 45th ASEAN Ports Association Meeting, Cambodia.





Re-Elected to IMO Council

Malaysia has been re-elected to the Council of the International Maritime Organisation (IMO) under Category 'C' for the 2020-2021 term. At the IMO Council elections held on 29 November 2019 during the 31st Regular Session of the IMO Assembly at the IMO headquarters in London, United Kingdom, Malaysia secured 142 votes, the third highest among 24 other candidates in the same category.

This is Malaysia's eighth consecutive term in the council. At the last election for 2018-2019 term, Malaysia was ranked ninth from the 131 votes received, hence securing the highest number of votes in 2019 since the country became an IMO Council member in 2006. The achievement reflects the continued confidence of the other member countries in Malaysia's role as a council member.





OUTLOOK

The global economy is projected to register negative growth in 2020 due mainly to the economic shocks caused by the Covid-19 pandemic, with recovery expected in 2021. Growth prospects for advanced economies and emerging market economies will be weak and against this highly challenging economic outlook, disruptions in the global supply chain will weigh on manufacturing and exports and ultimately on port throughput.

Pre-Covid 19, Port Klang's container throughput was projected to rise by 3.8% to just above 14 million TEU in 2020. This projection, however, may require a re-look in view of the shocks Covid-19 has brought on the global economy.

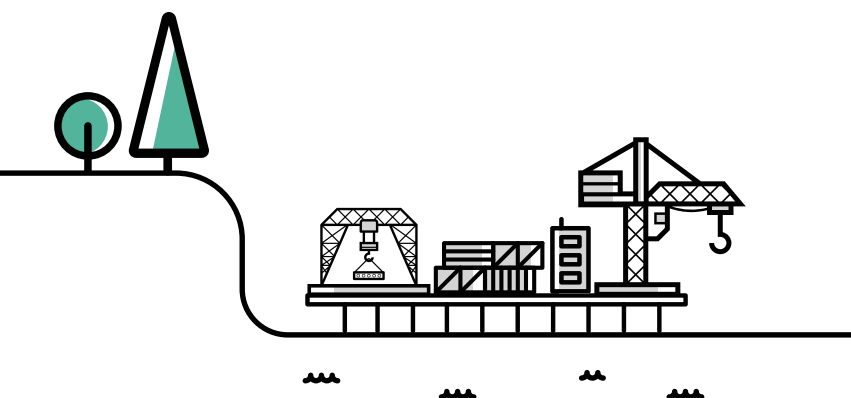
Be that as it may, Port Klang has throughout its history proven its resilience to withstand the cyclical ups and downs of the global economy or unexpected shocks from events such as the Covid-19 pandemic. Based on its track record, the port will undoubtedly emerge smarter, more agile and better prepared to move forward to the next level, especially with the support of the port's stakeholders.

ACKNOWLEDGEMENT

The achievements made in 2019 would not have been possible without the commitment and efforts of all the stakeholders of the port. It is therefore my privilege to extend my deepest appreciation and gratitude to all the players in the port community, including the terminals, shipping lines and agents, importers and exporters, logistics services providers, transport companies, government agencies, PKA personnel and, last but certainly not least, the PKA Board of Directors, for making 2019 yet another year of success for Port Klang.

CAPT. K. SUBRAMANIAM

General Manager



LAPORAN PEMBANGUNAN KHAS /

SPECIAL DEVELOPMENT REPORT

RINTANGAN, DIGITALISASI, PENYAHKARBONAN
NORMA DUNIA BAHARU PELABUHAN /

*DISRUPTION, DIGITALISATION, DECARBONISATION
THE NEW WORLD ORDER FOR PORTS*



PENYAHKARBONAN MELALUI PENGURANGAN TENAGA, PELEPASAN EMISI, SISA DAN AIR

Penyahkarbonan adalah penting bagi menangani perubahan iklim dan kemerosotan alam sekitar. Dalam hal ini, Pelabuhan Klang akan memainkan peranan utama di dalam agenda penyahkarbonan Malaysia. Industri maritim dan logistik boleh menjadi penggerak utama dalam penyelesaian isu tersebut memandangkan ia melibatkan banyak sektor industri. Lembaga Pelabuhan Kelang komited dalam pelaksanaan penyahkarbonan sejajar dengan hasrat Kerajaan Malaysia serta matlamat antarabangsa global termasuk Matlamat Pembangunan Lestari Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu.



MENANGANI PELEPASAN KARBON

Perubahan iklim di sektor perkapalan semakin diteliti, terutama disebabkan oleh pertambahan permintaan untuk menurunkan pelepasan global. Sektor perkapalan juga merupakan salah satu sektor yang paling cepat berkembang dari segi pelepasan gas rumah hijau (GRK). Untuk mengatasi cabaran ini, pelabuhan kami memperkenalkan program dan polisi untuk menguruskan pelepasan ini.

LPK bekerjasama dengan operator-operator terminal dan pelbagai sektor industri secara tidak langsung bagi mengurangkan kesan perubahan iklim. Pendekatan ini selaras dengan Strategi 4.3 dari Dasar Pengangkutan Nasional 2019 hingga 2030 (DPN) untuk memacu pelaksanaan inisiatif mobiliti rendah karbon. Malaysia selaku ahli Pertubuhan Maritim Antarabangsa (IMO) menjalin kerjasama erat bagi menyelaras dan mematuhi semua peraturan berkaitan dengan strategi perubahan iklim yang melibatkan sektor perkapalan dan maritim. Buat masa ini, hampir 1,000 jentera pengendalian di terminal Pelabuhan Klang menggunakan diesel. LPK juga telah mengambil langkah bagi menggalakkan penggunaan sistem pendorong elektrik. Penggunaan bahan bakar yang lebih bersih seperti LNG termasuk rancangan untuk membekalkan bahan bakar LNG ke kapal pada masa akan datang juga akan diteliti.

Westports telah menilai satu cadangan untuk menambah baik penggunaan beberapa jentera TT dengan sistem pendorong elektrik. Kesan komersial dan alam sekitar terhadap cadangan ini memerlukan penilaian yang lebih lanjut. Westports komited untuk mengurangkan keperluan tenaga demi keberkesanan kos.

**Penyahkarbonan
Hampir 1,000 Jentera
Pengendalian di
Pelabuhan Klang**

Northport sedang mempertimbangkan untuk menggunakan peralatan berasaskan elektrik dan hibrid sebagai sebahagian daripada Pelan Induk Hijau. Kajian kebolehlaksanaan untuk menggunakan jentera pengendalian LNG sedang dijalankan dan dijangka siap pada tahun 2021.

Penggunaan jentera pengendalian kontena elektrik dapat mengurangkan pelepasan karbon secara langsung tetapi meningkatkan pelepasan tidak langsung dari penggunaan elektrik. Walaubagaimanapun, penjanaan tenaga solar boleh mengurangkan pelepasan dan juga mengurangkan beban permintaan elektrik di kawasan yang terlibat.



Terdapat perancangan untuk pemasangan solar di Pelabuhan Klang. LPK menyelaraskan kerjasama dengan pihak yang berkaitan dan merujuk kepada pihak berkuasa seperti Sustainable Energy Development Authority (SEDA) untuk membincangkan cadangan terbaik bagi projek, pembangunan dan naik taraf pelabuhan / terminal Pelabuhan Klang akan datang. Gudang dan bangunan yang dibina pada masa akan datang boleh menggunakan kuasa solar dan pemasangan sedang dijalankan pada dua dari empat gudang baharu di Pusat Logistik Westports. Northport juga menggunakan sistem panel solar yang dipasang pada bumbung gudang. Dengan anggaran penjanaan sebanyak 6,490.392 MWh setiap tahun, pemasangan solar 4.9 MWp ini dapat mengurangkan 4,504.33 tan karbon dioksida per MWh.

MENGOPTIMUMKAN SISTEM BEKALAN KUASA

Northport menjalankan projek bagi menambah baik *Mean-Time-To-Repair (MTTR)* kren dermaga semasa gangguan bekalan elektrik. Projek tersebut menamatkan waktu henti daripada gangguan bekalan kuasa dengan MTTR menjadi 0 minit. Pendingin hawa lama digantikan dengan unit baharu yang menggunakan gas penyejuk yang mesra alam dengan potensi anti-hakis ozon di sekitar Pelabuhan Klang.



BODIESEL

Pada 2019, kerajaan Malaysia melaksanakan program biodiesel B7 untuk sektor industri bagi menambah kemampuan sumber tenaga dan memacu permintaan minyak sawit. Depot penapisan biodiesel dan fasiliti pemprosesan sejajar telah diwujudkan di Pelabuhan Klang.

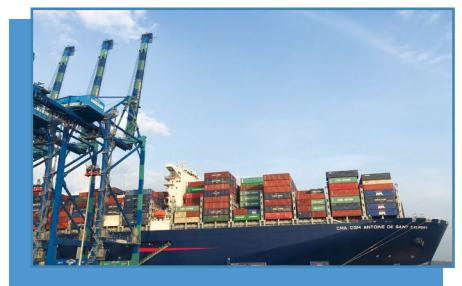
Westports mula menggunakan biodiesel B7 pada tahun 2019 manakala Northport mensasarkan penggunaannya pada tahun 2020. Mulai Julai 2020, Northport akan mewajibkan penggunaan diesel sepenuhnya bagi semua jentera pengendalian di Northport termasuk kontraktor.

BIOMASS

Northport berhasrat untuk menjadikan terminalnya sebagai tempat pemprosesan biomas bagi menyokong rantai bekalan tenaga hijau seperti terkandung dalam Pelan Induk Hijau. Biomas adalah sumber tenaga boleh diperbaharui yang mengurangkan pelepasan gas rumah hijau yang mengakibatkan pemanasan global dan perubahan iklim.

Northport telah memperkenalkan hab logistik biomas di Southpoint sebagai tanda sokong usaha kerajaan untuk mempromosi industri biomas di bawah Strategi Biomas Negara 2020.

Seluas 17.84 ekar tanah telah diwartakan untuk pergudangan dan ruang terbuka bagi tujuan simpanan stok dan pemprosesan kargo biomas. Pemain industri biomas dapat mengoptimumkan kos logistik dan keuntungan skala ekonomi.



Jentera pengendalian di terminal

- Penggunaan RTG halaju boleh ubah menghasilkan kuasa yang optimum dengan mengurangkan kelajuan enjin.
- Unit penukar kuasa pada *Rubber Tyred Gantry*
- Penggunaan RTG yang menggunakan sistem enjin hybrid mampu mengurangkan penggunaan minyak sebanyak 30%.
- Northport merupakan pelabuhan pertama di Malaysia yang menggunakan jentera pengendalian mesra alam, *Rubber Tyred Gantry* berkuasa elektrik (e-RTG) untuk pengendalian kontena pada 2012.
- Penggunaan lampu LED pada enam kren dermaga di Northport.

Pencahayaan dan peralatan

- Pemasangan bulb lampu tiang tinggi jimat tenaga mengurangkan penggunaan elektrik sebanyak 50%.
- Penggunaan lampu jimat tenaga di dua gudang baharu Northport Distripark.

MENGURANGKAN PELEPASAN DAN PENCEMARAN

Dalam pada Malaysia menyesuaikan diri dengan tuntutan ekonomi dan infrastruktur, adalah penting untuk memahami potensi kesan terhadap pencemaran udara dan pelepasan. Penggunaan enjin diesel menjadi keperluan tenaga kerja moden bagi menggerakkan ekonomi negara. Walaupun ia bagus dan cekap, penggunaan enjin diesel yang lebih lama dapat mengeluarkan bahan pencemar udara seperti bahan zarah halus (PM2.5), nitrogen oksida (NOx), toksin udara dan karbon dioksida (CO2), yang mempengaruhi kesihatan manusia dan memberi kesan terhadap alam sekitar.



Pertubuhan Maritim Antarabangsa (IMO) mengumumkan bahawa semua kapal perlu mematuhi syarat penggunaan bahan bakar sulfur rendah berkuat kuasa 1 Januari 2020. LPK menjadi tuan rumah persidangan pada Ogos 2019 bagi membantu industri berbincang mengenai peraturan tersebut menjelang pelaksanaannya pada tahun 2020. Segala sisa buangan pelabuhan diuruskan sebaiknya selaras dengan Undang-undang Antarabangsa Konvensyen Antarabangsa terhadap Pencegahan Pencemaran dari Kapal (MARPOL).

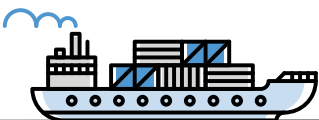
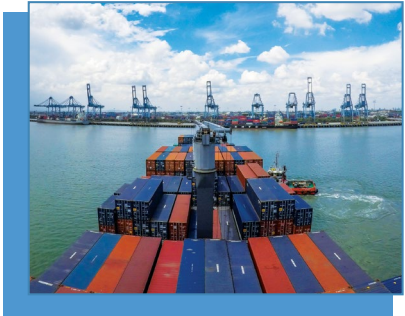


Pelabuhan Klang berusaha bagi mewujudkan Pusat Penerimaan Sisa Pelabuhan (PRF), yang pertama seumpamanya di Malaysia. Ditempatkan di Northport untuk mengumpul sisa buangan, campuran minyak dan sampah sarap dari kapal bagi mengelakkan dari disalurkan terus ke laut. Khidmat yang ditawarkan termasuk pengurangan sisa, kitar semula dan analisa, pengkemaskinian Sistem Maklumat Sisa Berjadual Elektronik (eSWIS), pembungkusan dan penglabelan, pengasingan dan simpanan serta notifikasi dan penjejakan sisa.

Northport menawarkan perkhidmatan 'ship-to-shore' bagi kapal tunda di Dermaga 8A. Juga terdapat cadangan bagi menggantikan sebahagian lori pengangkut kepada penggunaan sistem propulsi elektrik. Pembekalan kuasa melalui 'ship-to-shore' dapat menggantikan penggunaan enjin sampingan serta mengurangkan pencemaran di pelabuhan.

MENGURANGKAN BAHAN MENGHAKIS OZON

Protokol Montreal Terhadap Bahan Yang Menghakis Lapisan Ozon adalah ketetapan antarabangsa yang diusahakan bagi melindungi lapisan ozon daripada terus terhakis oleh bahan-bahan yang menghakis ozon. LPK menyokong ketetapan ini dengan melaksanakan pelan pengurusan secara berperingkat. Pendingin hawa lama digantikan dengan unit baharu yang menggunakan gas penyejuk hijau dengan potensi anti-hakis ozon.



REKABENTUK BANGUNAN HIJAU

Bangunan hijau dapat memperbaiki cara penggunaan tenaga, air dan bahan untuk mengurangkan kesan buruk terhadap kesihatan manusia dan persekitaran, dalam tempoh pembinaan dan sepanjang masa.

Dua gudang baharu di Northport Distripark direka bentuk dengan menggunakan pengudaraan dan pencahayaan semula jadi. Oleh kerana gudang baharu membenarkan udara mengalir secara semula jadi, elektrik tidak diperlukan untuk menggerakkan kipas ekzos untuk pengudaraan udara. *Louvres* dan bumbung berlabuh mengurangkan kebergantungan bangunan pada pengudaraan mekanikal. Panel lut sinar telah dipasang yang membolehkan cahaya matahari menerangi gudang. Panel ini ditambahkan ke dinding dan meminimumkan permintaan elektrik pada siang hari.

MENGURANGKAN SISA

Merancang dan melaksanakan pengurusan sisa yang betul merupakan isu ekonomi, persekitaran, teknikal dan pentadbiran yang penting untuk agenda nasional dan antarabangsa. Perancangan pengurusan sisa pelabuhan dan implikasinya menjadi topik yang diminati kerana ia merupakan punca banyak sisa buangan berharga.

Satu pelan strategi telah direka untuk menawarkan insentif kewangan dan operasi dan berjaya melaksanakan rancangan pengurusan sisa di pelabuhan. LPK mengawal sisa di seluruh Pelabuhan Klang selari dengan Strategy 4.3 NTP yang mentadbir langkah-langkah kawalan pencemaran bunyi dan sisa daripada sektor pengangkutan.

Pihak terminal menyediakan program latihan bagi meningkatkan keupayaan staf pelabuhan untuk mempraktikkan amalan hijau dan penggunaan teknologi hijau. Inisiatif berikut termasuk:

Taklimat keselamatan dan alam sekitar kepada semua pengguna dan penyewa pelabuhan

Latihan Pengurusan Sisa Berjadual untuk staf dan penyewa pelabuhan selari dengan Akta Kualiti Alam Sekitar 1975

Latihan kesedaran Pencegahan Pencemaran Laut kepada warga pelabuhan

Program Northport 3R (Reduce, Reuse & Recycle) yang diadakan dua kali setahun bagi menggalakkan inisiatif pemeliharaan alam sekitar.

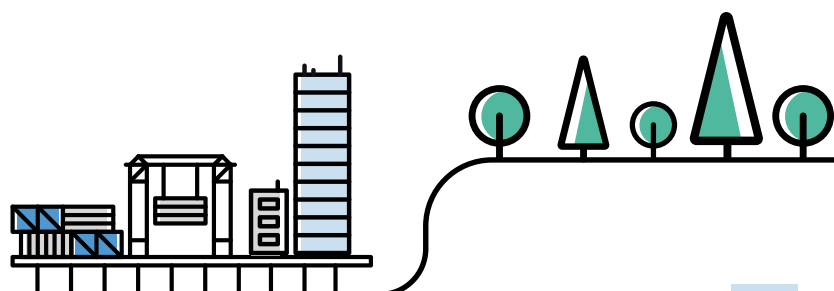
Mesin kitar semula hidraulik Westports menggunakan semula minyak hidraulik terpakai. Inisiatif ini dapat menjimatkan kos dan menjaga alam sekitar setelah 28 tan telah dikitar semula sejak tiga tahun lalu.

Gudang pembangunan baharu Northport, NDSB 2, dibina menggunakan Sistem Binaan Berindustri (IBS) yang menjimatkan penggunaan tenaga, mengurangkan sisa dan menambah baik kualiti serta produktiviti.

MENGURANGKAN PENGGUNAAN AIR

Bagi mengelakkan kekurangan sumber semula jadi, pengurusan air perlu diberikan tumpuan. LPK berusaha untuk mengurangkan kebergantungan kepada penggunaan air bersih dan menggunakan sumber air yang ada dengan lebih berkesan dan memastikan pembekalan air sentiasa ada.

Northport telah mengadaptasi Sistem Penuaian Air Hujan sebanyak 800-gelen yang menakung air hujan untuk pengairan landskap. Takungan air hujan ini akan mengurangkan bekalan dan permintaan air untuk kerja-kerja pembersihan am.



MEMULIHARA BIODIVERSITI

Pelabuhan Klang telah mewujudkan pelan untuk insiden tumpahan minyak. Alatan kawalan pencemaran juga tersedia setiap masa bagi mengelak pencemaran darat dan laut.

Westports telah melaksanakan penanaman bakau tahunan sejak tahun 2015. Sebanyak 5,988 pokok telah ditanam hingga kini. Northport mempromosikan pemuliharaan alam sekitar melalui program perlindungan bakau dan inisiatif landskap hijau.



MEMACU KEMAMPAHAN MELALUI INOVASI DIGITAL

Digitalisasi mempunyai potensi besar untuk meningkatkan kecekapan, fleksibiliti dan menjadikan rantaian pengangkutan maritim lebih mampan. Penyelesaian digital meningkatkan kecekapan sesebuah pelabuhan, meningkatkan rantai pengangkutan tertentu serta mempermudah proses yang kompleks dan mengurangkan penggunaan tenaga.

Dasar Pengangkutan Negara (DPN) telah diwujudkan bagi menambah baik keupayaan daya saing ekonomi Malaysia, memberi impak sosial untuk meningkatkan kebolehcapaian dan hubungan serta mengurangkan kesan negatif sistem pengangkutan terhadap alam sekitar. Beberapa inovasi sudah diperkenalkan seiring dengan Strategi 1.5 DPN untuk memantapkan kecekapan proses kelulusan oleh agensi berkaitan logistik.

LPK telah menjadi contoh melalui pelancaran laman web terbaru pada tahun 2019 yang mematuhi sepenuhnya garis panduan MAMPU. Laman web tersebut turut menyediakan akses kepada sistem dalam talian bagi Permohonan Lesen, Kerja Panas (Hotwork) dan *Bunkering*. Dibangunkan secara dalaman oleh Jabatan Teknologi Maklumat LPK, aplikasi-aplikasi ini telah memudahkan pemohon tanpa perlu hadir ke pejabat dan mengurangkan keperluan maklumat permohonan.

Diperkenalkan secara menyeluruh di pelabuhan, sistem eGatePass memudahkan pelanggan mendapatkan pas masuk secara atas talian tanpa perlu hadir ke terminal. Prime Route meningkatkan kecekapan pergerakan Prime Mover melalui aplikasi '*job booking*' seperti 'Grab'. Sistem Tempahan Atas Talian Trak dan Gudang membantu pelanggan membuat pesanan pengangkut, trak dan slot aktiviti gudang melalui aplikasi Cargo Move.

LPK menyediakan kemudahan atas talian bagi mengurangkan bilangan lori kontena di jalan raya di samping meningkatkan kecekapan perkhidmatan. LPK bekerjasama dengan Northport, Westports dan dua lagi syarikat swasta iaitu Cargomove dan Linkhaul Systems. Pengumpulan dan penghantaran kargo dari terminal pelabuhan kini lebih terancang.

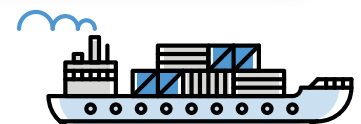
Manfaat Penggunaan Sistem CargoMove and Linkhaul

Sistem Tempahan CargoMove

- Mengurangkan pencemaran melalui pergerakan yang terancang ke terminal dan kawasan depot
- GPS membolehkan keadaan trafik semasa dapat dilihat secara menyeluruh dan lokasi setiap trak pengangkut atas jalan raya dan kawasan terminal dalam radius dapat dikesan
- Mengelakkan kelewatan dan mengurangkan kesesakan

Sistem Linkhaul

- Mengurangkan bilangan trak kosong dan mengurangkan pencemaran
- Mengoptimumkan penggunaan aset haulier dan keberkesanan perkhidmatan
- Bekerjasama secara proaktif dengan sistem Cargomove bagi mengenal pasti perjalanan yang tidak seimbang serta memberi cadangan penghantaran



SISTEM OPERASI TERMINAL

Terminal-terminal di Pelabuhan Klang dilengkapi dengan Sistem Operasi Terminal atau *Terminal Operating System (TOS)* yang dioptimumkan untuk operasi terminal secara automatik. Teknologi IT terbaru diguna pakai dalam reka bentuk sistem tersebut yang mempunyai kebolehpercayaan tinggi dan integriti data terhadap pengimbangan beban transaksi pada waktu puncak. Ini secara signifikan telah menambah baik kecekapan tenaga melalui:

Menggunasama traktor di terminal bagi kegunaan pelbagai kren dermaga dan kapal

Mengurangkan pergerakan trak tanpa muatan

Mengurangkan pengendalian di lapangan kontena

Manfaat Terminal Operating System (TOS)

Keperluan kepada peralatan dapat dikurangkan bagi mengurangkan pembaziran penggunaan

• Trak di terminal digunakan bagi mengendali kapal yang terdekat berbanding penugasan hanya kepada satu kren

• Keselamatan dapat ditingkatkan melalui pergerakan trafik yang terancang

Mengurangkan 30% - 40% pergerakan tanpa tujuan

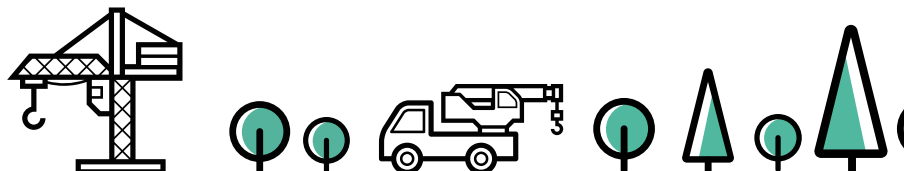
• Mengurangkan penggunaan bahan bakar, pencemaran dan penyelenggaraan

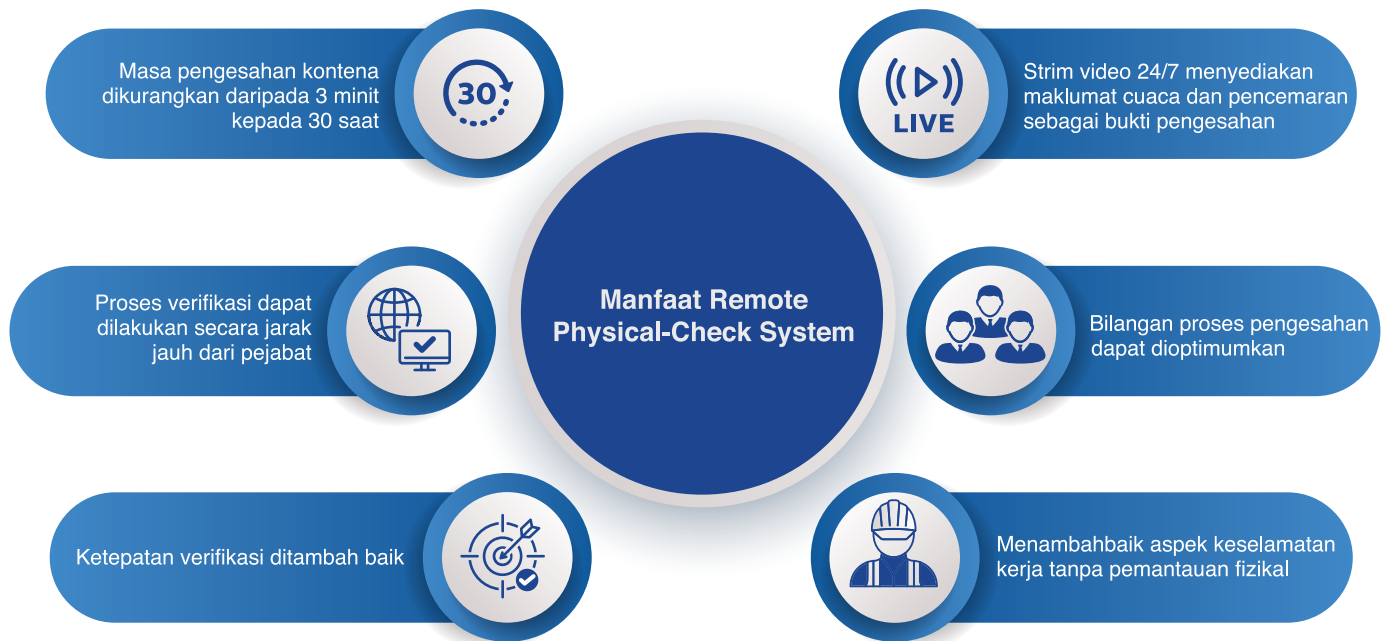
MENGINOVASI MELALUI PENGAWASAN



Bahagian luar setiap kontena yang dipunggah keluar atau masuk ke kapal mesti diperiksa secara fizikal di dermaga. Sistem Pemeriksaan Fizikal Jarak Jauh (RPS) Westports telah diuji pada tahun 2019 dan dilaksanakan sepenuhnya pada bulan Julai 2020.

RPS membenarkan verifikasi dilakukan melalui kamera-kamera Video Analytic yang dipasang pada struktur kren dermaga tanpa memerlukan kerani simpanan untuk memeriksa kotak kontena di tapak dermaga. Sistem tersebut dimajukan pada sebahagian kos alternatif dan ia merupakan sistem jaringan tanpa wayar pertama di dunia.





Northport meningkatkan pengawasan terminal dengan penggunaan sistem pengawasan dron dan litar tertutup bersepadu untuk memantau dan memperkuat keselamatan kawasan pelabuhan. Sistem baharu tersebut memanfaatkan teknologi pengawasan video terkini, termasuk pengesanan wajah, pengenalan nombor plat, pengesanan pencerobohan dan penglihatan malam. Pemantauan dan pengawalan sistem dipusatkan di Pusat Kawalan Northport, yang menempatkan panel beresolusi tinggi yang memaparkan rakaman dari 158 kamera dari pelbagai lokasi di sekitar Northport.

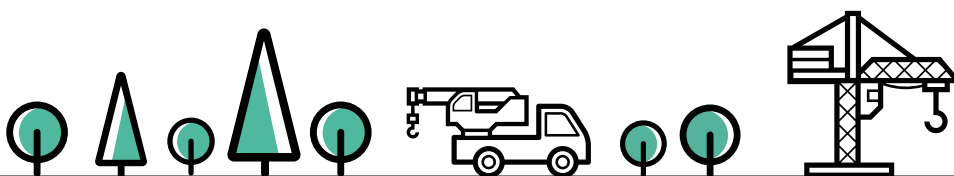
Teknologi kawalan akses juga diperkenalkan dengan kecanggihan Kepintaran Buatan (AI) seperti cap jari dan pengesanan wajah, penelitian plat dan ID kontena serta perlindungan perimeter.

➤ E-TERMINAL PLUS

Portal pelanggan Westports, e-Terminal Plus, merupakan sistem penghantaran digital secara dalaman. Sistem interaktif ini membolehkan pihak berkepentingan untuk mendapatkan dan bertukar-tukar maklumat.

➤ UCUSTOMS

uCustoms adalah penyelesaian modenisasi kastam, bersepadu penuh, hujung ke hujung, yang memberi 'Single Window' untuk proses pelepasan barangan. Dilaksanakan dalam modul secara berperingkat, ia dapat diselarasakan dengan sistem maklumat pelabuhan, kargo dan kapal.





➤ SISTEM INFORMASI PASANG SURUT HAMPIR PADA MASA SEBENAR (NEAR REAL TIME)

Sebuah alat untuk mengukur pasang surut air telah dipasang di beberapa lokasi seperti di Stesen Janakuasa Kapar, Westports dan Northport. Data tersebut disampaikan hampir pada masa sebenar untuk membolehkan kapal menentukan pelepasan di bawah *keel* sepanjang laluan di pelabuhan.

➤ APLIKASI MUDAH ALIH

Beberapa aplikasi mudah alih telah dibangunkan untuk membantu syarikat-syarikat perkapalan, penghantaran dan pemilik-pemilik kargo. Westports' e-Terminal Plus pada aplikasi mudah alih menghubungkan maklumat operasi pelabuhan, logistik dan perkhidmatan marin kepada platform digital tunggal untuk pelbagai komuniti. e-Terminal mempunyai pelbagai modul yang ditambah baik termasuk e-Berthing, e-Submit, e-SSR, e-Loading, e-Deliver order, e-Gate Pass, e-Pre Arrival, e-TDR dan e-Billing.

Aplikasi mudah alih Northport juga menyediakan saluran yang berkesan dan murah bagi pelanggan. Aplikasi ini memberikan tindak balas yang cepat dan pantas dan melengkapkan Sistem Northport semasa. Pelanggan boleh mengakses maklumat kontena dengan mudah melalui telefon pintar dan membuat tempahan kapal dalam masa nyata.

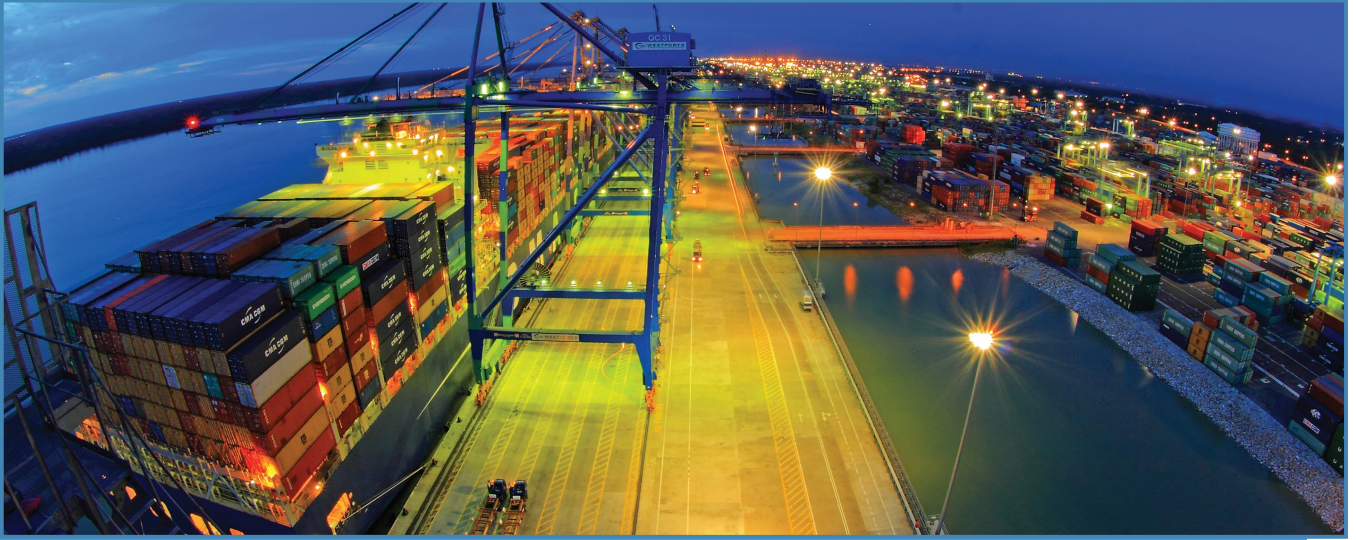
MEMBENTUK MASA HADAPAN YANG MAMPAN MELALUI PERSATUAN-PERSATUAN

LPK menyumbang peranan bagi mengekalkan kelestarian global melalui keanggotaan dengan beberapa persatuan. Persatuan ini membolehkan pelabuhan-pelabuhan utama seluruh dunia untuk sama-sama berkongsi amalan terbaik, saling bertukar pendapat bagi menyelesaikan isu yang dihadapi industri.



DECARBONISATION BY REDUCING ENERGY, EMISSIONS, WASTE AND WATER

Decarbonisation is essential towards combatting climate change and environmental degradation. In this aspect, Port Klang intends to play a pivotal role in Malaysia's decarbonization agenda. The Maritime and logistics industries contribute significantly towards this issue as they are host to many industry sectors. Port Klang Authority (PKA) is committed to decarbonisation in line with the Malaysian Government's vision as well as Global International goals including the United Nations Sustainable Development Goals.



TACKLING CARBON EMISSIONS

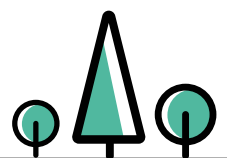
Climate change in the shipping sector is increasingly being scrutinised, mainly due to rise in demand for driving down global emissions. Shipping is also one of the fastest-growing sectors in terms of greenhouse gas (GHG) emissions. To tackle this challenge, our ports are introducing programmes and policies to manage these emissions.

PKA works directly with the terminal operators and indirectly with various industries to collectively mitigate the impact of climate change. This approach is aligned with Strategy 4.3 of the National Transport Policy 2019 to 2030 (NTP) to accelerate the implementation of low carbon mobility initiatives. Malaysia as a Member of the International Maritime Organisation (IMO) works together closely to streamline and adhere to all regulations pertaining to climate change strategies pertaining to the shipping and maritime sector. Currently, almost 1,000 Terminal Tractors are powered by diesel in Port Klang. PKA has also adopted measures that encourage an electric propulsion system. The usage of cleaner fuels such as LNG including plans to supply LNG fuel to ships in the future are also being looked at.

Westports evaluated a proposal to retrofit some of its TT fleet with an electric propulsion system. The commercial and environmental impact need further assessment. Westports is committed to reducing its energy requirements provided the cost is competitive.

**Decarbonising Almost
1,000 Terminal
Tractors in Port Klang**

Northport is considering operating on electric and hybrid-based equipment as part of its Green Master Plan. A feasibility study on powering terminal tractors with LNG is ongoing and targeted for completion in 2021.



The electrification of container handling equipment reduces direct emissions but increases indirect emissions from electricity use but onsite solar power generation drives down these emissions and also reduces peak load electricity demands within the area.



Significant solar installations are planned for Port Klang. PKA helps coordinate with potential parties and liaise with regulatory authorities such as the Sustainable Energy Development Authority (SEDA) for ideas for the best fit on Port Klang's future port/terminal projects, development and upgrades. Future warehouses and buildings can be designed to take into account solar power generation capabilities and installations are planned for two of the four new warehouses of Westports' Logistics Centre. Northport is also fitting solar panels to the roof system of its recently constructed warehouses. Generating an estimated 6,490.392 MWh annually, this 4.9 MWp solar installation should avoid 4,504.33 tonnes of carbon dioxide per MWh.

OPTIMIZING POWER SUPPLY SYSTEMS

Northport conducted a project to improve quay cranes' Mean-Time-To-Repair (MTTR) during a power disruption. The project led to zero downtime from power outages with the MTTR being 0 minutes. Old air conditioners are replaced with new units using greener refrigerant gas with zero ozone-depleting potential throughout Port Klang.



Terminal equipment

- Westports' Variable Speed RTG cranes deliver optimum load-dependent power levels by reducing engine speed.
- Power converter units installed in RTG cranes
- Westports' Hybrid RTG's energy storage solution uses stored reserve power as required to reduce fuel by up to 30%.
- Northport became the first port in Malaysia to utilise environmentally-friendly terminal handling equipment and Electrified Rubber Tired Gantry (E-RTG) cranes for its container handling operations in 2012.
- Six quay cranes with LED lighting operate at Northport.

Lighting and appliances

- Conventional high mast fittings converted to lower power consumption bulbs to reduce electricity consumption by 50%.
- Energy-efficient appliances are being installed throughout two new Northport Distripark warehouses.

BIODIESEL

In 2019, the Malaysian Government implemented the B7 biodiesel programme for the industrial sector to increase the sustainability of energy resources and boost palm oil demand. Biodiesel refining depots and inline blending facilities have been established in Port Klang.

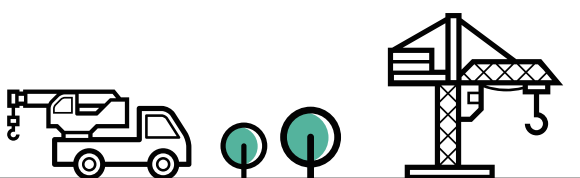
Westports began using B7 biodiesel in 2019 and Northport is targeting its use in 2020. The use of greener diesel will be mandatory for diesel-powered terminal equipment from July 2020 by both Northport and its contractors.

BIOMASS

Northport aims to become a biomass-enabling or facilitating terminal to support a green energy supply chain as part of its Green Master Plan. Biomass is a renewable source of energy that helps reduce greenhouse gas emissions that contribute to global warming and climate change.

Northport has established a biomass logistics hub at Southpoint in support of the government efforts to promote the biomass industry under the National Biomass Strategy 2020. 17.84 acres of land has been earmarked for warehousing and open space for the processing and stockpiling of biomass cargo.

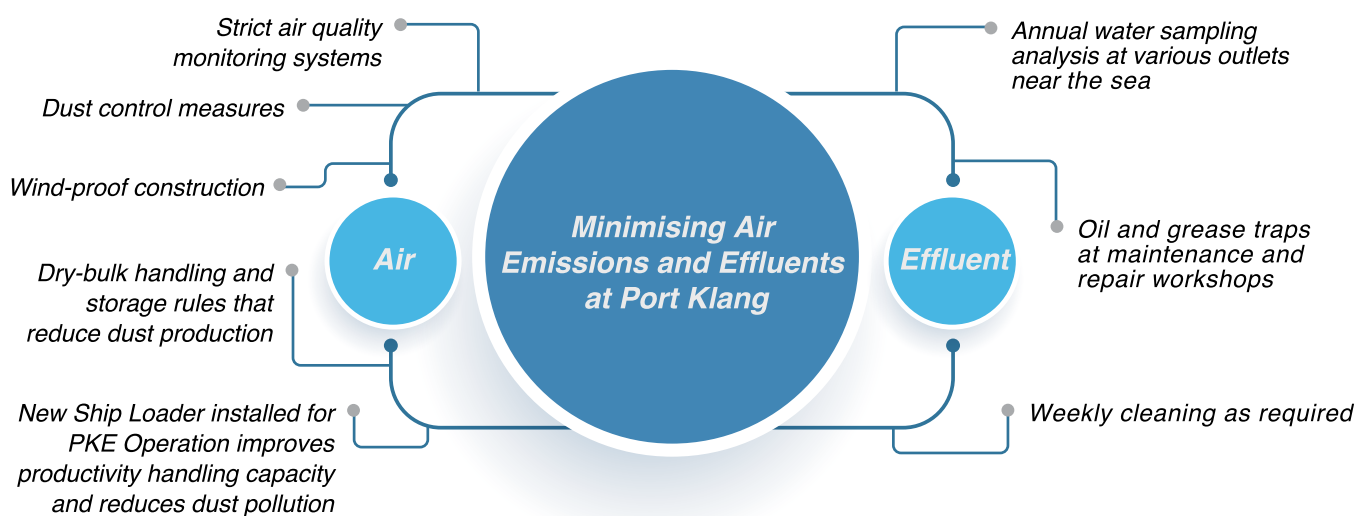
Biomass players will be able to optimise logistics costs and benefit from economies of scale.



➤ REDUCING EMISSIONS AND POLLUTION

As Malaysia adapts to economic and infrastructure demands, understanding the potential impacts on air pollution and emissions is vital. Diesel engines are the modern-day workhorses of the nation's economy. Although they can be reliable and efficient, older diesel engines can emit air pollutants such as fine particulate matter (PM2.5), nitrogen oxides (NOx), air toxins and carbon dioxide (CO2), which impact human health and the planet.

International Maritime Organization (IMO) announced that all vessels are required to comply with the low sulphur fuel oil requirement from 1 January 2020. PKA hosted a conference in August 2019 to help the industry make informed decisions ahead of 2020. All port wastes are properly managed in accordance with the International Convention on the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) International Laws.



Port Klang is working towards establishing the Port Reception Facility (PRF), the first of its kind in Malaysia. Sited at Northport, the PRF will collect residues, oily mixtures and rubbish from vessels to prevent contaminants from being discharged directly to the sea. Services offered will include waste minimisation, recycling and recovery, treatment and disposal, desludging and tank cleaning, sampling and analysis, Electronic Scheduled Waste Information System (eSWIS) updates, packaging and labelling, segregation and storage, advanced notification and waste tracking.

Northport offers ship-to-shore power services to Marine Tugboats at Wharf 8A. There are also plans to design the wharves that can accommodate future shore-to-ship power in Westports 2. Ship-to-shore power replaces ships' auxiliary engines and reduces emissions while in the port.

REDUCING OZONE-DEPLETING SUBSTANCES

The Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer is an international treaty designed to protect the ozone layer by phasing out the production of numerous substances that are believed to be responsible for ozone depletion. PKA supports this treaty and phase-out management plan. Old air conditioners are replaced with new units using greener refrigerant gas with zero ozone-depleting potential.



GREEN BUILDING DESIGNS

Green building can improve the way buildings use energy, water and materials to reduce adverse impacts on human health and the overall environment, both during construction and over their entire lifetime.

In Northport Distripark, natural ventilation and lighting have been incorporated into the design of two new warehouses. As the new warehouses allow air to flow naturally, electricity is not required to power exhaust fans for air ventilation. Louvres and a jacked roof reduce the buildings' dependence on mechanical ventilation. Translucent panels have been fitted that allow natural daylight to illuminate the warehouses. These panels are added to the walls and minimise electricity demand during the day.

REDUCING WASTE

Planning and implementing sound waste management is an important economic, environmental, technical and administrative issue for national and international agendas. Port waste management planning and its implications form a rapidly growing subject of interest as they are the sources of significant volumes of valuable wastes.

A strategy, within the legal framework, has been designed to offer financial and operational incentives and successfully implement port waste management plans. PKA controls waste throughout Port Klang in line with Strategy 4.3 of the NTP to institute measures to control pollution, noise and waste from the transport sector.

Terminals provide training programmes to increase the port staff's ability to implement green practices or use green technology. Initiatives included delivering:

An environmental and safety briefing to all port users and tenants

Scheduled Waste Management Training for port staff and tenants in line with the Environment Quality Act 1975

Pollution Prevention at Sea awareness training to port staff and tenants

Northport 3R (Reduce, Reuse & Recycle) biannual campaigns that encourage initiatives that conserve the environment.

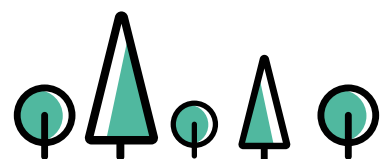
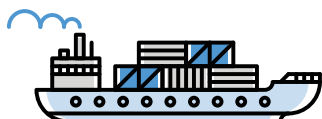
Westports' hydraulic recycling machine reuses used hydraulic oil. Considerable cost and environmental savings are realised through this initiative as 28 tonnes have been recycled over the last three years.

Northport's new development warehouse, NDSB 2, will adopt the Industrialised Building System, which uses less energy, generates less waste and improves quality and productivity.

REDUCING DEPENDENCE ON WATER

As a scarce natural resource, water management requires focus. PKA is working towards reducing its dependence on fresh water consumption and using existing water resources more effectively to safeguard water availability.

Northport has adopted an 800-gallon Rainwater Harvesting System that collects rainwater for landscape irrigation. This supplementary rainwater will reduce water supply demand for general cleaning.



PROTECTING BIODIVERSITY

Port Klang has established a plan for oil spill incidents. Pollution control equipment is also on standby at all times to prevent land and sea pollution.

Westports has conducted an annual mangrove planting exercise since 2015. A total of 5,988 trees have been planted to date. Northport promotes environmental conservation through a mangrove protection programme and green landscaping initiatives.



BOOSTING SUSTAINABILITY THROUGH DIGITAL DISRUPTION

Digitalisation holds great potential for improving the efficiency, flexibility and agility of maritime transport chains. Digital solutions improve the efficiency of a single port, increase specific transport chains while simplifying complex processes and reducing energy consumption.

The NTP has been developed to improve Malaysia's economic competitiveness, provide strong social impact particularly with respect to inclusivity and accessibility while reducing negative environmental impacts of the transport system. Several innovations have been introduced in line with Strategy 1.5 of the NTP to improve the efficiency of the clearance process by agencies for logistics.

PKA has led by example by launching a new website in 2019 that complies fully with MAMPU guidelines. The new website included online systems for the Application of Licenses, Hotwork and Bunkering. Developed entirely by PKA's inhouse IT team, these applications have eliminated the need for applicants to appear in person and minimise the information required for submission.

Introduced throughout the port, the eGatePass system allows customers to easily get their gate passes online without needing to visit the terminal. Prime Route increases the productivity and efficiency of Prime Mover handling inside the terminal by adapting 'job booking' applications such as 'Grab'. The Truck and Warehouse Online Booking System helps customers order hauliers, trucks and warehouse activity slots through the CargoMove App.

PKA employed online solutions to minimise container lorries on the road and improve service efficiency. PKA collaborated with Northport, Westports and two private companies on the CargoMove and Linkhaul Systems. The delivery and collection of cargo from the port terminals are now timed, which has ended impromptu arrivals and departure of heavy vehicles.

Sustainability Benefits of the CargoMove and Linkhaul Systems

CargoMove Booking System

- Emissions reduced as hauliers pre-book their trips to the terminals and on-dock depots
- GPS provides an aggregate bird's eye view of the traffic situation by providing the position of every prime mover within the geo-fence radius on public roads and terminal area
- Avoids delays and queues by continuously updating the haulier's position en-route and allowing the terminal to provide timely service on arrival

Linkhaul System

- Reduces the number of empty trailers on the roads to minimise emissions
- Enables hauliers to optimise the utilisation of their assets and enhance service efficiency
- Works proactively with CargoMove to identify imbalance trips among hauliers and recommend other jobs



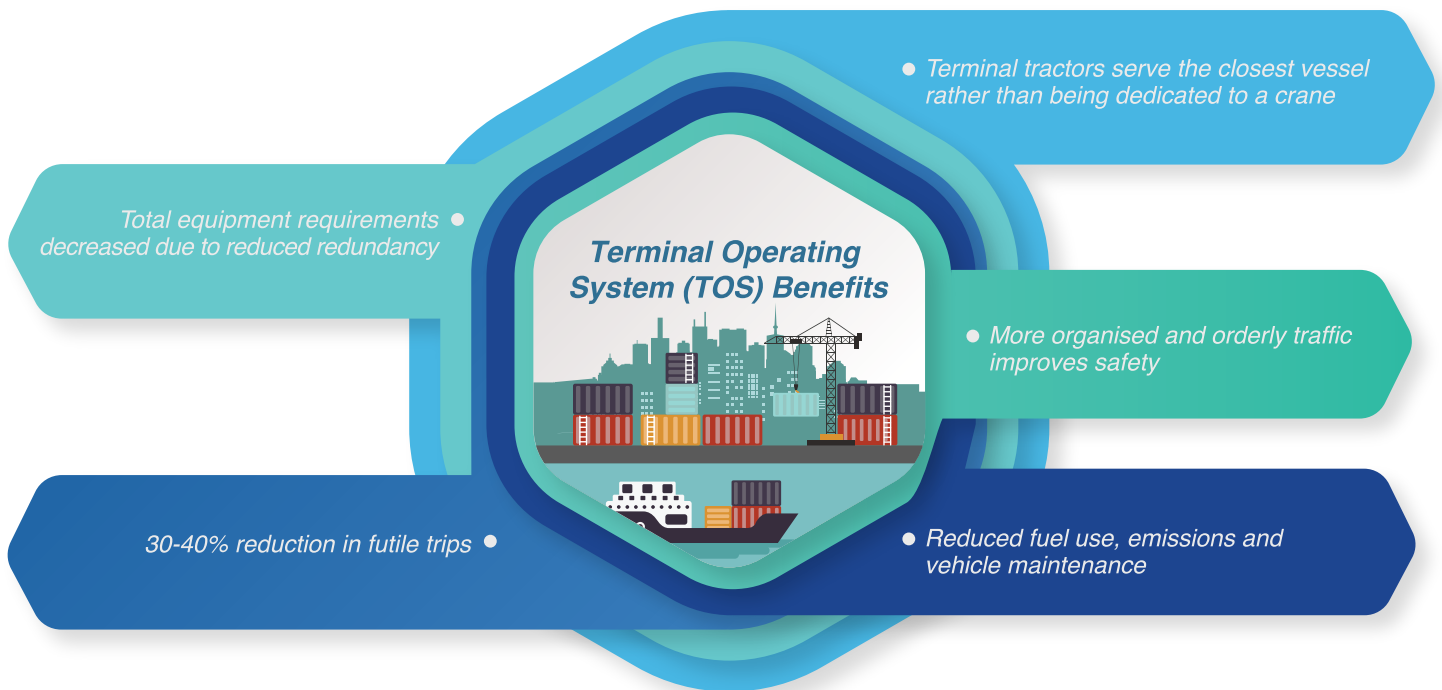
➤ TERMINAL OPERATING SYSTEM

Port Klang's terminals are equipped with a Terminal Operating System (TOS), optimised for automated terminal operations. The latest IT has been employed in its system architecture, which guarantees high system reliability and data integrity with transaction load balancing at peak times. Energy efficiency has been significantly improved by:

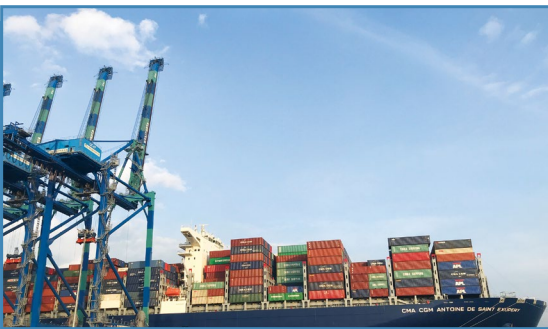
Pooling terminal tractor resources across multiple quay cranes and vessels;

Minimising trucks movement without a load; and

Reducing yard handlings.

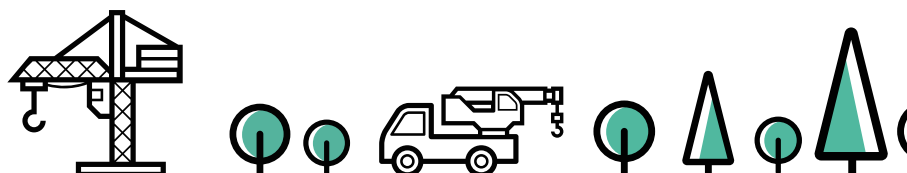


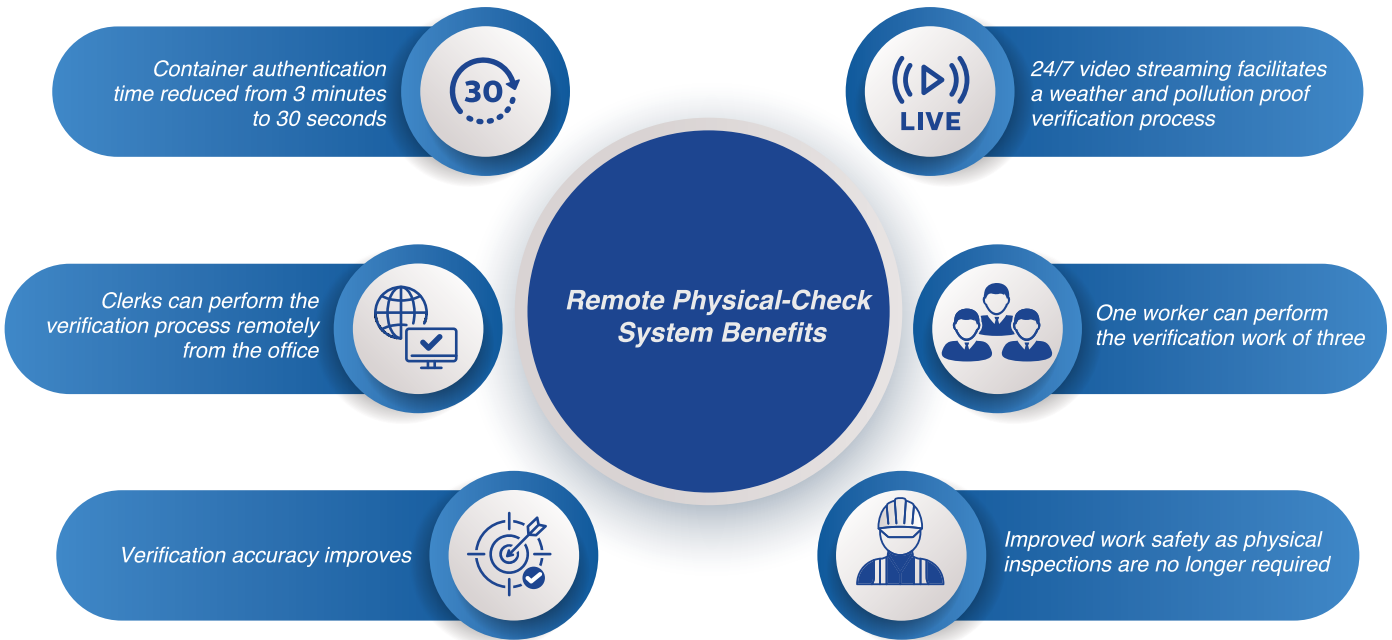
➤ INNOVATING THROUGH SURVEILLANCE



The exterior of every container being unloaded or loaded onto a vessel must be physically checked at the wharf. Westports' Remote Physical-Check System (RPS) was trialled in 2019 and fully implemented in July 2020.

The RPS allows the verification to be performed via Video Analytic cameras installed on the Quay Crane rather than being physically examined by stowage clerks at the wharf. The system was developed at a fraction of the cost of some alternatives and it is the world's first wireless network system.





Northport improved its terminal surveillance with the use of an integrated drone and closed-circuit surveillance system to monitor and strengthen the security of the port area. The new system utilises the latest in video surveillance technology including facial recognition, license plate character identification, intrusion detection and night viewing. The monitoring and controlling of the system are centralised at Northport's Surveillance Centre. High-resolution intelligent large screen panels with a customisable configuration receive feeds from 158 cameras around Northport.

Access control technology has also been introduced with the help of modern AI such as thumbprint and face recognition, plate and container ID recognition and parameter fencing.

➤ E-TERMINAL PLUS

Westports customer portal, e-Terminal Plus, is an in-house digital delivery system. Its non-hierarchical and interactive nature allows stakeholders to obtain and exchange information at their own convenience.

➤ UCUSTOMS

uCustoms is a fully integrated, end-to-end, customs modernisation solution that delivers a 'Single Window' for goods clearance. Delivered by modules in phases, it is expected to be integrated with the ports, cargo and ship information system.





➤ NEAR REAL TIME TIDE INFORMATION SYSTEM

A device to read water tide elevations has been installed at several locations such as the Kapar Power Station, Westports and Northport. The data will be relayed almost in real time to enable ships to determine the clearance under the keel throughout the passage within the port.

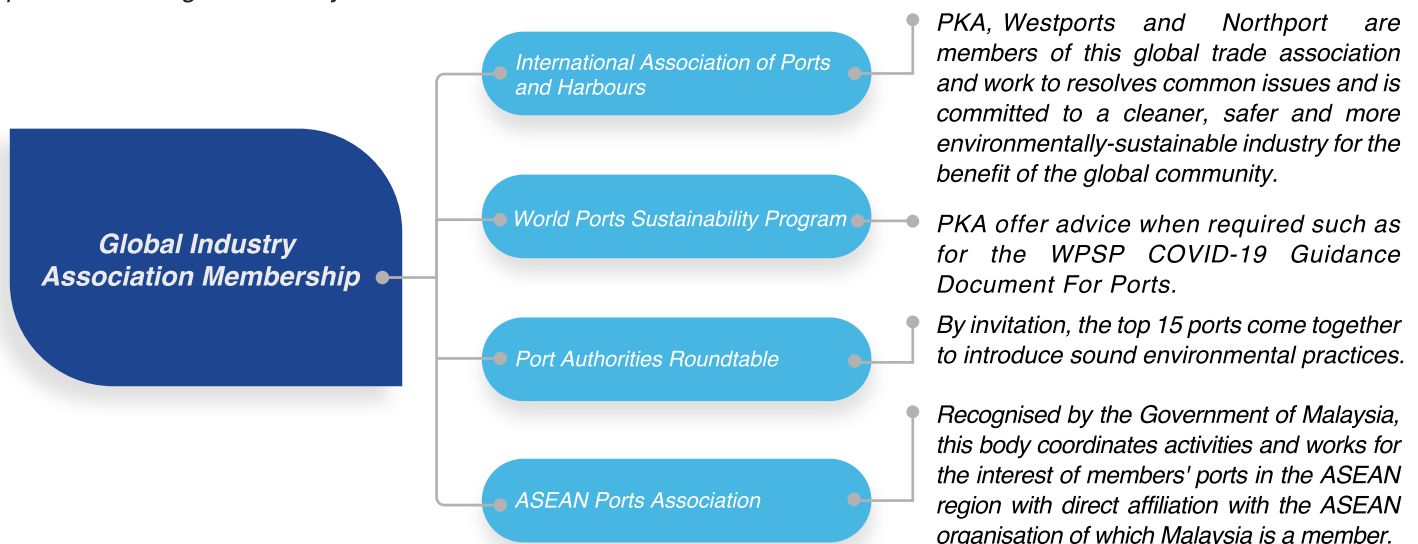
➤ MOBILE APPS

Several mobile applications have been developed to help liners, forwarders and cargo owners. Westports' E-Terminal Plus On Mobile Apps integrate port operations, logistics and marine services information into a single digitalised platform for various communities. E-Terminal comprises of many value added modules including e-Berthing, e-Submit, e-SSR, e-Loading, e-Deliver order, e-Gate Pass, e-Pre Arrival, e-TDR and e-Billing.

The Northport mobile application is an effective and inexpensive customer engagement channel. The app provides a quick and fast response and complements the current Northport System. Customers can easily access container information via a smartphone and ship booking in real time.

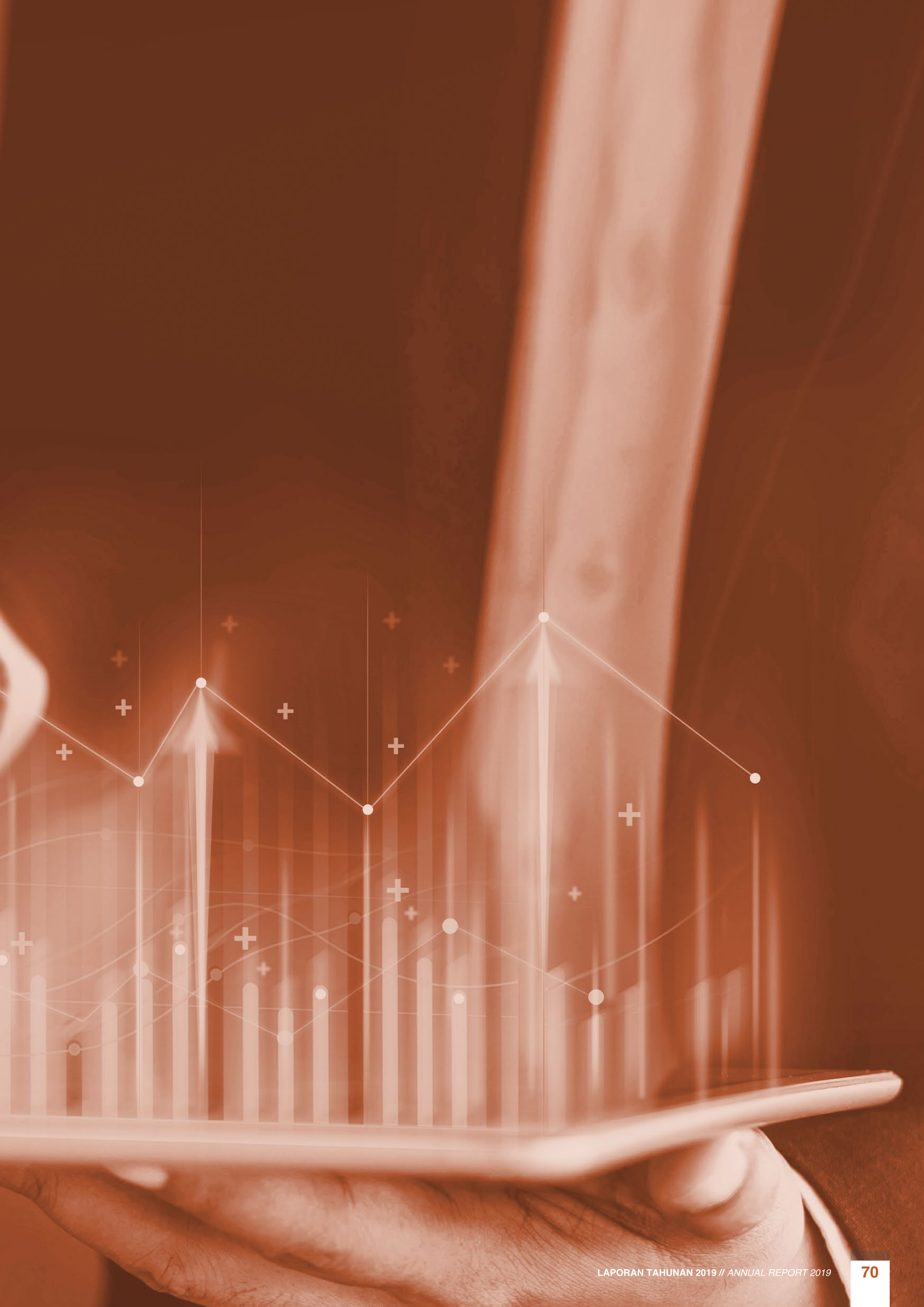
SHAPING A SUSTAINABLE FUTURE THROUGH ASSOCIATIONS

PKA contributes to the global sustainability agenda through membership with several associations. These associations allow the leading global ports to adopt best practice, learn from each other and take collective action to defeat many problems facing the industry.



KAD LAPORAN PELABUHAN KLANG / PORT KLANG REPORT CARD

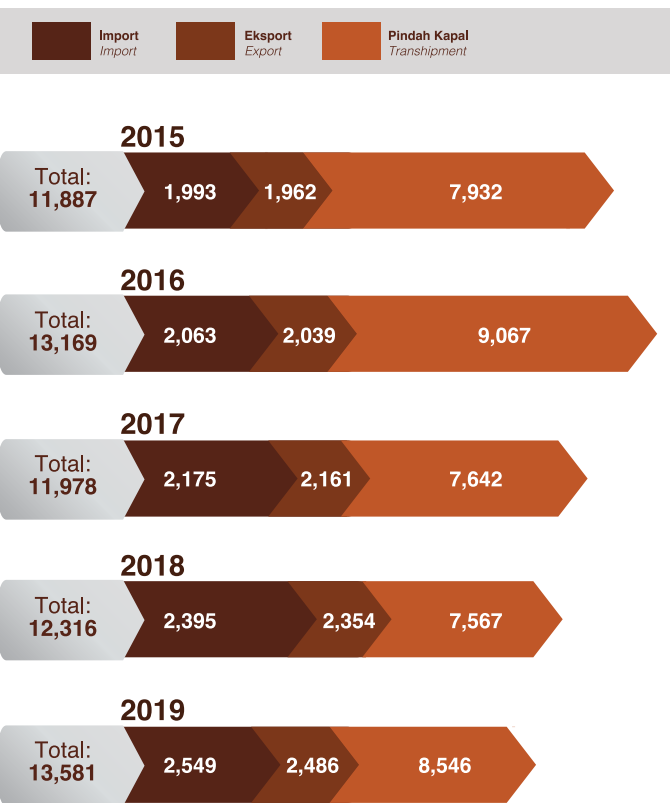




2015 - 2019

JUMLAH KENDALIAN KONTENA ('000 TEUs)

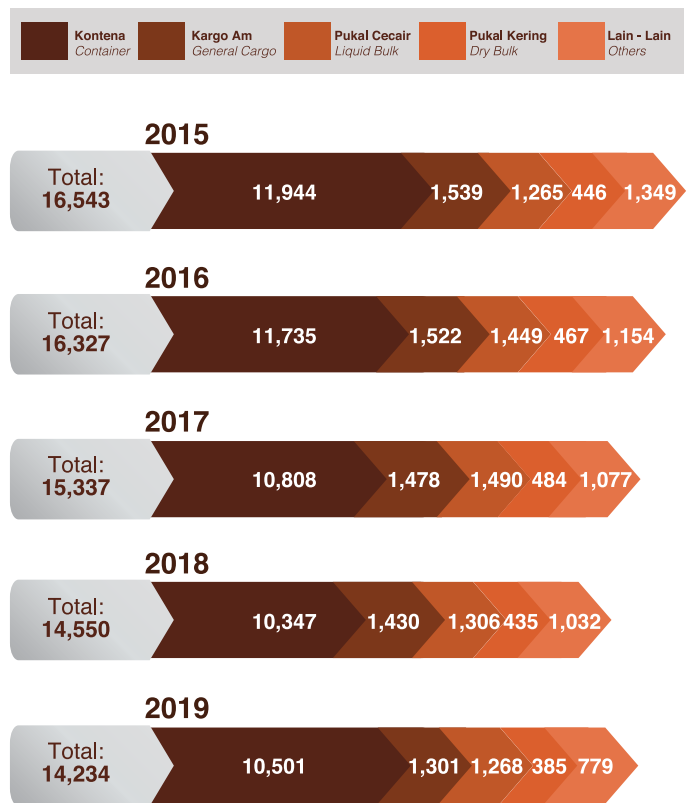
TOTAL CONTAINER THROUGHPUT ('000 TEUs)



2015 - 2019

PERSINGGAHAN KAPAL

SHIP CALLS



2015 - 2019

KENDALIAN KARGO ('000 FWT)

CARGO THROUGHPUT ('000 FWT)

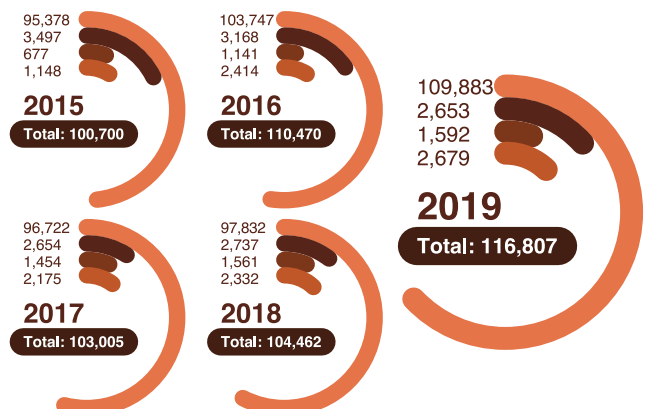
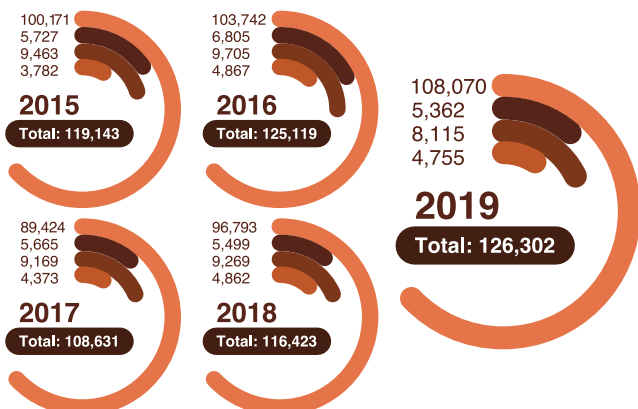


Import (Termasuk Pindah Kapal)

Import (Including Transshipment)

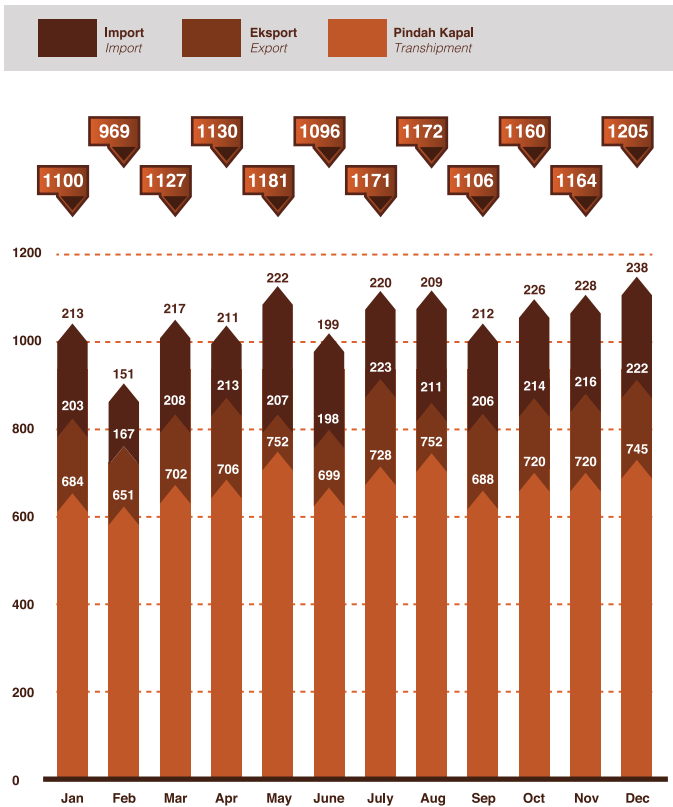
Eksport (Termasuk Pindah Kapal)

Export (Including Transshipment)



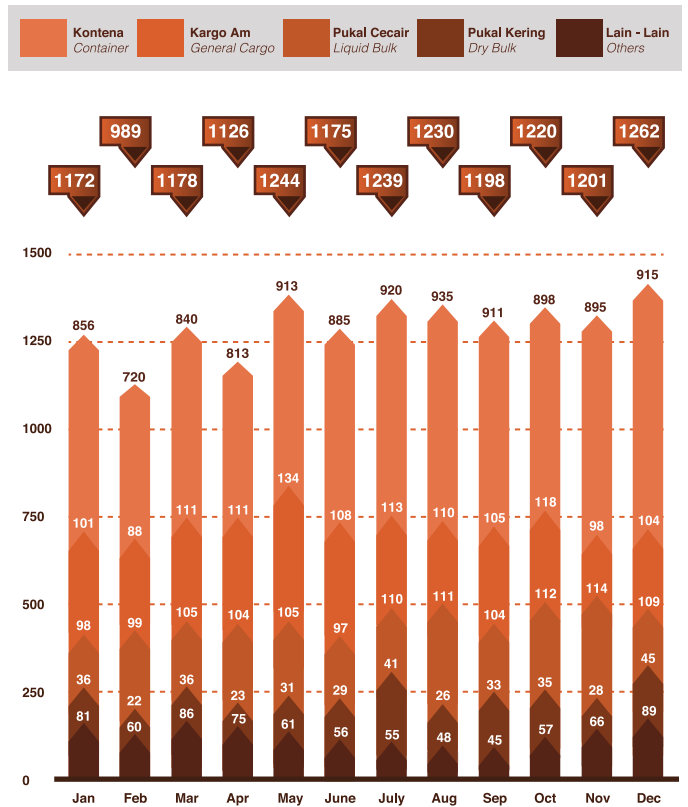
2019

JUMLAH KENDALIAN KONTENA bulanan ('000 TEUs) TOTAL CONTAINER THROUGHPUT by month ('000 TEUs)



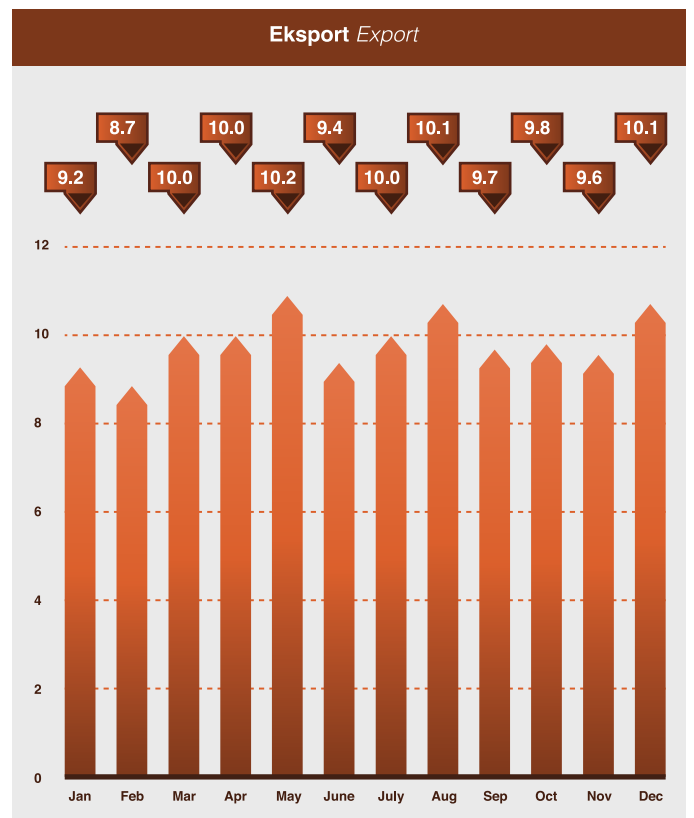
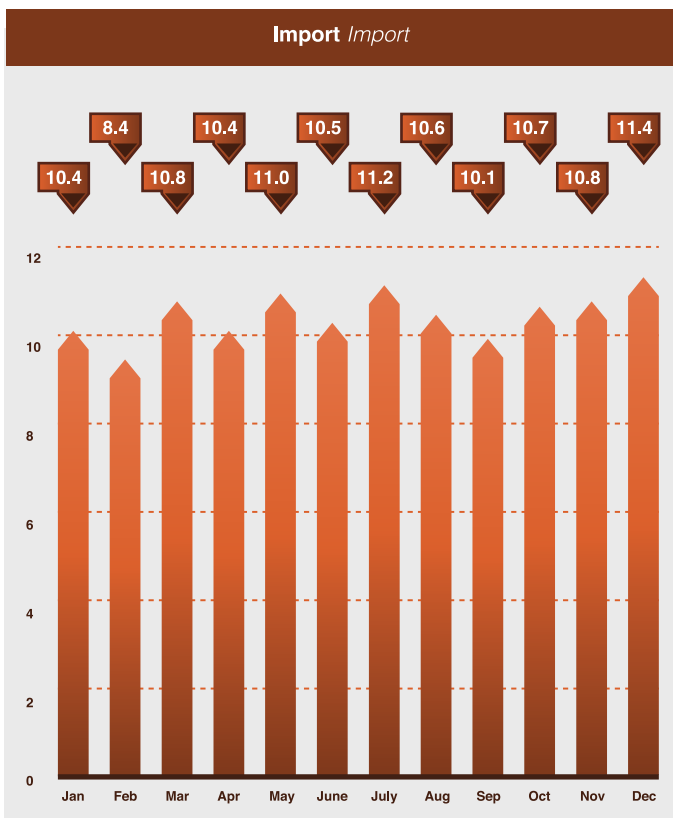
2019

PERSINGGAHAN KAPAL bulanan SHIP CALLS by month



2019

KENDALIAN Bulanan ('000,000 FWT) THROUGHPUT By Month ('000, 000 FWT)



GAMBAR SEPANJANG TAHUN / THE YEAR IN PICTURE



JANUARY 2019

14/1

Lawatan kerja ke Pelabuhan Klang oleh Lembaga Pelabuhan Tanjung Manis, Sarawak
Working visit to Port Klang by Tanjung Manis Port Authority, Sarawak



30/1

Lawatan kerja ke Pelabuhan Klang oleh Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT), Jepun
Working visit to Port Klang by Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT), Japan



15/2

Lawatan rasmi ke LPK oleh Kedutaan Thailand
Official visit to PKA by Royal Thai Embassy



MARCH 2019

22/4

Persinggahan Sulung ke Pelabuhan Klang oleh Costa Venezia
Maiden Call to Port Klang by Costa Venezia



8/1

Lawatan kerja ke Pelabuhan Klang oleh EXCO Selangor, ADUN Pelabuhan Klang & ADUN Pandamaran

Working visit to Port Klang by Selangor EXCO, ADUN Pelabuhan Klang & ADUN Pandamaran



18/1

Lawatan kerja ke Shanghai, China oleh YB. Menteri Pengangkutan Malaysia diiringi oleh Pengurus Besar LPK

Working visit to Shanghai, China by Minister of Transport Malaysia accompanied by PKA General Manager



FEBRUARY 2019

26/2

Lawatan rasmi ke Pelabuhan Klang oleh Malaysia-China Business Council (MCBC)

Official visit to Port Klang by Malaysia-China Business Council (MCBC)



26/3

Pameran Maritim dan Aeroangkasa Antarabangsa Langkawi 2019 (LIMA'19)

Langkawi International Maritime and Aerospace 2019 (LIMA'19)



APRIL 2019

MAY 2019

6/5

28/5

Agihan bubur lambur anjuran Kelab Sukan & Rekreasi Pelabuhan Klang

Distribution of porridge organized by Port Klang Sports & Recreation Club



Persidangan & Pameran IAPH di Guangzhou, China

IAPH World Port Conference Guangzhou, China

14/6

JUNE 2019

Kunjungan hormat ke atas Pengurus Besar LPK oleh Tentera Laut Amerika Syarikat

Courtesy call on PKA General Manager by United States Navy



26/6

Lawatan kerja ke Pelabuhan Klang oleh Yeosu Gwangyang Port Authority, Republik Korea

Working visit to Port Klang by Yeosu Gwangyang Port Authority, Republic of Korea



Lawatan kerja ke Jeti Penumpang Pelabuhan Selatan

Working visit to South Port Passenger Terminal



JULY 2019

3/7

4/7

Pelan Latihan Kecemasan (ERP) LPK & Latihan Table-Top

Emergency Response Plan (ERP) LPK & Table-Top Exercise



Majlis Sambutan Hari Raya Aidilfitri LPK 2019 & Pelancaran Sistem Cargomove & Sistem Linkhaul

PKA 2019 Aidilfitri Celebration & Launching of Cargomove System & Linkhaul System



Kunjungan hormat Malaysia-Guangdong Chamber of Investment Promotion ke atas Pengerusi LPK

Courtesy call on PKA Chairman by Malaysia-Guangdong Chamber of Investment Promotion



9/7

Lawatan kerja Pengerusi LPK ke Northport (Malaysia) Bhd

Working visit by PKA Chairman to Northport (Malaysia) Bhd



10/7

China Maritime Forum 2019
China Maritime Forum 2019



16/7

Kunjungan hormat ke atas Pengerusi LPK oleh Associated Chinese Chamber of Commerce and Industry

Courtesy call on PKA Chairman by Associated Chinese Chamber of Commerce and Industry



17/7

Kunjungan hormat Pesuruhjaya Tinggi British di Malaysia ke atas Pengurus Besar LPK

Courtesy call on PKA General Manager by the British ambassador to Malaysia



Lawatan kerja ke Pelabuhan Klang oleh delegasi Nigeria-Malaysia Investment & Economic Forum 2019

Working visit to Port Klang by delegation of Nigeria-Malaysia Investment & Economic Forum 2019



18/7

Lawatan kerja Pengerusi LPK ke Singapore Jurong Port, Katoen Natie, CWT & Cogent

Working visit by PKA Chairman to Singapore's Jurong Port, Katoen Natie and CWT & Cogent



24/7

Lawatan kerja ke Pelabuhan Klang oleh usahawan dari Kuala Selangor

Working visit to Port Klang by Kuala Selangor entrepreneurs



3/8

AUGUST 2019

Program Penanaman Pokok Bakau sempena Sambutan Ulang Tahun Ke-25 Westports Malaysia Sdn Bhd

Mangrove Planting Program in conjunction with Westports Malaysia Sdn Bhd's 25th Birthday Celebration



7/8

Lawatan kerja ke Pelabuhan Klang oleh Port and Harbour Bureau of Kobe City Government (Port Promotion Group), Jepun

Working visit to Port Klang by Port and Harbour Bureau of Kobe City Government (Port Promotion Group), Japan



9/8

Kunjungan hormat ke atas Pengurus Besar LPK oleh Pegawai Memerintah Kapal Tentera Laut India INS Sagardhwani

Courtesy call on PKA General Manager by Commanding Officer of Indian Navy INS Sagardhwani



13/8

Lawatan kerja ke Pelabuhan Klang oleh SME Seri Kembangan
Working visit to Port Klang by SME Seri Kembangan



14/8

Program 'Greater Bay Area' - Development And Maritime Opportunity
Programme on Greater Bay Area - Development and Maritime Opportunity



19/8

Mesyuarat Tahunan China-Malaysia Port Alliance ke-4
4th China-Malaysia Port Alliance Annual Meeting 2019



20/8

Persidangan Low Sulphur Bunker Fuel 2020: Assessing Readiness of Malaysian Ports to Become Leading Bunkering Hub
Low Sulphur Bunker Fuel 2020 Conference: Assessing Readiness of Malaysian Ports to Become Leading Bunkering Hub



21/8

IAPH Asia Southeast and Oceania Regional Meeting 2019
IAPH Asia Southeast and Oceania Regional Meeting 2019



22/8

Kunjungan hormat ke atas Pengurus Besar LPK oleh Pegawai Memerintah Kapal Tentera Laut Republik Korea ROKS Kang Gam Chan
Courtesy call on PKA General Manager by Commanding Officer of Republic of Korea Navy ROKS Kang Gam Chan



28/8

Malaysian Technical Cooperation Programme (MTCP) 2019
Malaysian Technical Cooperation Programme (MTCP) 2019



SEPTEMBER 2019

5/9

2019 East Asia Marine, Qingdao, China
2019 East Asia Marine, Qingdao, China

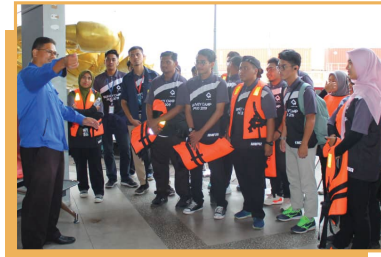


10/9

Minggu Maritim Sedunia 2019
World Maritime Week 2019



10 - 11/9



Program Khemah Kerja Ukur Hidrografi dari Politeknik Ungku Omar, Ipoh

Hydrographic Survey Camp programme from Ungku Omar Polytechnic, Ipoh

17/9



Lawatan kerja ke Pelabuhan Klang oleh MLCC Selangor State Liaison Committee

Working visit to Port Klang by MLCC Selangor State Liaison Committee

23/9



Lawatan kerja ke Pelabuhan Klang oleh Pertubuhan Kebudayaan Thiong Hwa Selangor

Working visit to Port Klang by Selangor Thiong Hwa Cultural Association

1/10



2nd Sabah Port Forum

2nd Sabah Port Forum

OCTOBER 2019

2-3/10



Program Latihan Menembak Tahunan Polis Bantuan Pelabuhan Northport (Malaysia) Bhd

Northport (Malaysia) Bhd auxiliary police annual shooting training programme

5/10



Program Penghijauan Alam Sekitar bersama Pejabat DUN Pandamaran anjuran Majlis Perbandaran Klang

Greening the Environment programme with office of Pandamaran state assemblyman and organised by Klang Municipal Council

9/10



Kunjungan hormat ke atas YB. Senator Liew Chin Tong, Timbalan Menteri Pertahanan

Courtesy call on Deputy Defence Minister Senator Liew Chin Tong

10/10



Kunjungan hormat kedutaan Peru ke atas Pengurus Besar LPK di Malaysia

Courtesy call on PKA General Manager by Peru's Ambassador to Malaysia

12/10



Program Hari Bertemu Pelanggan dan Pameran sempena Minggu Pelabuhan (Port Week) Lembaga Pelabuhan Johor 2019

Meet the Clients programme and exhibition in conjunction with Port Week, Johor Port Authority 2019

19/10



Hari Sukan Negara
National Sports Day

22/10



Lawatan sambil belajar
ke Pelabuhan Klang
oleh Komuniti Sepang
*Study visit to Port Klang
by Sepang community*

29/10



Lawatan kerja ke LPK oleh
Incheon Regional Council,
Republik Korea
*Working visit to PKA by
Incheon Regional Council,
Republic Korea*

31/10



Lawatan sambil belajar ke
Pelabuhan Klang oleh
Majlis Perbandaran
Subang Jaya
*Study visit to Port Klang
by Subang Jaya
Municipal Council*

NOVEMBER 2019

11/11

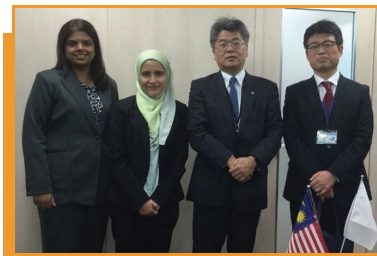


Program pertukaran
pegawai dan latihan di antara
LPK-Kobe Port
- Sesi taklimat di LPK
*Staff exchange and training
program between
PKA-Kobe Port
- Briefing at PKA*

12/11



Lawatan kerja ke
LPK oleh Yokkaichi
Port Authority, Jepun
*Working visit to
PKA by Yokkaichi
Port Authority, Japan*



Program pertukaran
pegawai dan latihan di
antara LPK-Kobe Port
- Sesi taklimat di Kobe Port
*Staff exchange and
training program between
PKA-Kobe Port
- Briefing at Kobe Port*

20/11



Lawatan kerja ke
Pelabuhan Klang oleh
Tomakomai Port
Authority, Jepun
*Working visit to
PKA by Tomakomai
Port Authority, Japan*

26/11



Program Familiarization
MOT Siri 1/2019

Series 1 of
Ministry of Transport
familiarisation programme

5/12

DECEMBER 2019

Sambutan Pengendalian
Kontena ke-10 juta TEU
di Westports dalam
tahun 2019

*Celebrating the handling
of the 10 millionth
TEUs at Westports
in year 2019*



7/12



Hari Keluarga LPK 2019

PKA Family Day 2019

30/12

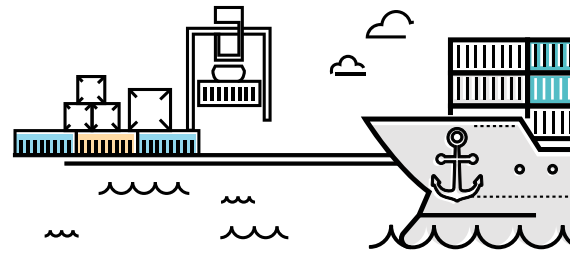
Program Tanggungjawab
Sosial Korporat
'Back to School'
LPK 2019

*PKA Corporate Social
Responsibility Program
'Back to School' 2019*

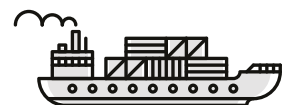


PENYATA KEWANGAN LEMBAGA PELABUHAN KELANG / FINANCIAL STATEMENT PKA





- 83 >>> SIJIL KETUA AUDIT NEGARA MENGENAI PENYATA KEWANGAN LEMBAGA PELABUHAN KELANG
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019
- 87 >>> PENGAKUAN OLEH PEGAWAI UTAMA YANG BERTANGGUNGJAWAB KE ATAS PENGURUSAN KEWANGAN LEMBAGA PELABUHAN KELANG
- 88 >>> PENYATA Pengerusi dan seorang ahli Lembaga Pengarah (AKAUN Kumpulan)
- 89 >>> PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN
PADA 31 DISEMBER 2019
- 90 >>> PENYATA PRESTASI KEWANGAN
PADA 31 DISEMBER 2019
- 91 >>> PENYATA PERUBAHAN ASET BERSIH / EKUITI
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019
- 92 >>> PENYATA ALIRAN TUNAI
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019
- 93 >>> PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN SEBENAR
PADA 31 DISEMBER 2019
- 94 >>> NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019





**SIJIL KETUA AUDIT NEGARA
MENGENAI PENYATA KEWANGAN
LEMBAGA PELABUHAN KELANG
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019**

Sijil Mengenai Pengauditan Penyata Kewangan

Pendapat

Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang yang merangkumi Penyata Kedudukan Kewangan pada 31 Disember 2019 Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan dan Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih/Ekuiti, Penyata Aliran Tunai serta Penyata Perbandingan Bajet dan Sebenar Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan 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 29, telah diaudit oleh wakil saya.

Pada pendapat saya, penyata kewangan ini memberikan gambaran yang benar dan saksama mengenai kedudukan kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan pada 31 Disember 2019 dan prestasi kewangan serta aliran tunai bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut selaras dengan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) dan *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 diperolehi 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 *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 dan 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.
- e. Menilai sama ada keseluruhan persembahan termasuk pendedahan penyata kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan memberi gambaran yang saksama.
- 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.

Saya telah berkomunikasi dengan Lembaga Pengarah, 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

Sijil ini dibuat untuk Lembaga Pengarah berdasarkan *Port Authorities Act 1963 (Act 488)* dan bukan untuk tujuan lain. Saya tidak bertanggungjawab terhadap pihak lain bagi kandungan sijil ini.

(SWAIBATUL ASLAMIAH BINTI HAJI HUSAIN)

b.p. KETUA AUDIT NEGARA



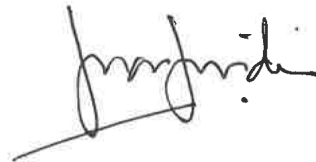
PUTRAJAYA

23 SEPTEMBER 2020

**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 Aliran Tunai, Penyata Perubahan Aset Bersih/Ekuiti 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 **22 SEP 2020**)



.....
Di hadapan saya,

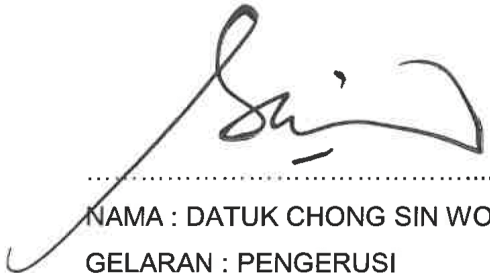

.....
PESURUHJAYA SUMPAH MALAYSIA


A-8178
MORID NAFIZI BIN RAMLI
JABATAN KASTAM DIRAJA
MALAYSIA
1.7.2018 - 1.7.2021

**PENYATA Pengerusi dan Seorang Ahli Lembaga Pengarah
(AKAUN KUMPULAN)**

Kami, **Datuk Chong Sin Woon** dan **Kapten Subramaniam a/l Karupiah** 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 Aliran Tunai, Penyata Perubahan Aset Bersih/Ekuiti 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 KELANG** pada **31 Disember 2019** dan hasil kendaliannya serta perubahan kedudukan kewangannya bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut.

Bagi pihak Lembaga,



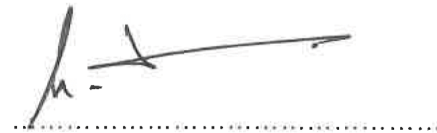
NAMA : DATUK CHONG SIN WOON

GELARAN : Pengerusi

TARIKH : **22 SEP 2020**

TEMPAT : PELABUHAN KELANG

Bagi pihak Lembaga,



NAMA : KAPTEN SUBRAMANIAM A/L KARUPPIAH

GELARAN : AHLI

TARIKH : **22 SEP 2020**

TEMPAT : PELABUHAN KELANG

**PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN
PADA 31 DISEMBER 2019**

	NOTA	KUMPULAN		LEMBAGA	
		2019 RM '000	2018 RM '000 Dinyatakan Semula	2019 RM '000	2018 RM '000 Dinyatakan Semula
<u>ASET SEMASA</u>					
Tunai dan Baki di Bank		109,429	10,738	97,297	1,363
Deposit di Institusi Kewangan	4	304,939	411,678	281,733	389,046
Penghutang Perniagaan	5	21,529	14,131	21,443	13,955
Pelbagai Penghutang, Deposit dan Prabayar	6	108,172	132,555	105,557	125,177
Pinjaman Kakitangan	7	674	708	674	708
Jumlah Terhutang oleh Syarikat Subsidiari	8	-	-	11,868	7,203
JUMLAH ASET SEMASA		544,743	569,810	518,572	537,452
<u>ASET BUKAN SEMASA</u>					
Penghutang Perniagaan	5	1,978	1,963	1,978	1,963
Pinjaman Kakitangan	7	11,245	11,763	11,245	11,763
Jumlah Terhutang oleh Syarikat Subsidiari	8	-	-	11,284	11,284
Pelaburan dalam Entiti yang Dikawal	9	-	-	2,105	2,105
Pelaburan dalam Syarikat Bersekutu	10	2,075	2,075	2,075	2,075
Hartanah, Loji dan Peralatan	11	3,268,890	3,317,954	3,256,650	3,305,290
Perbelanjaan Tanah dan Pembangunan	12	11,973	110,890	11,973	110,890
Aset Cukai Tertunda	13	340,000	340,000	340,000	340,000
JUMLAH ASET BUKAN SEMASA		3,636,161	3,784,645	3,637,310	3,785,370
JUMLAH ASET		4,180,904	4,354,455	4,155,882	4,322,822
<u>LIABILITI SEMASA</u>					
Pemiutang Perniagaan	14	3	3	-	-
Pelbagai Pemiutang	15	34,354	42,288	6,884	11,484
Peruntukan Manfaat Kakitangan	16	39	91	39	91
Pinjaman Kerajaan	17	77,149	74,138	77,149	74,138
Jumlah Terhutang kepada Syarikat Subsidiari	8	-	-	3,675	-
Peruntukan Cukai		3,726	6,317	3,726	6,317
JUMLAH LIABILITI SEMASA		115,271	122,837	91,473	92,030
<u>LIABILITI BUKAN SEMASA</u>					
Pinjaman Kerajaan	17	3,587,831	3,665,002	3,587,831	3,665,002
Liabiliti Cukai Tertunda	13	88,068	80,053	88,043	80,029
Peruntukan Manfaat Kakitangan	16	2,671	2,516	2,671	2,516
JUMLAH LIABILITI BUKAN SEMASA		3,678,570	3,747,571	3,678,545	3,747,547
JUMLAH LIABILITI		3,793,841	3,870,408	3,770,018	3,839,577
ASET BERSIH		387,063	484,047	385,864	483,245
<u>ASET BERSIH/EKUITI</u>					
Kerugian Berkumpul		(240,115)	(143,131)	(241,314)	(143,933)
Rezab Penilaian Semula		627,178	627,178	627,178	627,178
ASET BERSIH/EKUITI		387,063	484,047	385,864	483,245

Nota-nota di muka 94 hingga 115 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

**PENYATA PRESTASI KEWANGAN
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019**

	NOTA	KUMPULAN		LEMBAGA	
		2019 RM'000	2018 RM'000	2019 RM'000	2018 RM'000
HASIL					
Perkhidmatan Kapal		34,368	32,911	34,368	32,911
Perkhidmatan Pengendalian Kargo		9,414	8,185	9,414	8,185
Sewaan dan Pajakan	18	235,681	209,099	233,541	208,839
Pendapatan Pelaburan	19	13,722	15,880	13,722	15,880
Lain-lain Hasil		15,146	15,672	14,541	15,074
JUMLAH HASIL		308,331	281,747	305,586	280,889
BELANJA					
Kos Kakitangan		22,801	21,040	16,094	15,532
Perbelanjaan Pentadbiran dan Am		44,685	43,546	33,639	33,007
Manfaat Kakitangan	20	179	206	179	206
Susutnilai dan Pelunasan	21	172,763	155,101	172,267	154,670
Perbelanjaan Kewangan	22	152,865	155,215	169,065	171,415
JUMLAH BELANJA		393,293	375,108	391,244	374,830
KURANGAN SEBELUM CUKAI	23	(84,962)	(93,361)	(85,658)	(93,941)
PERCUKAIAN	24	(12,022)	(33,100)	(11,723)	(32,963)
KURANGAN SELEPAS CUKAI		(96,984)	(126,461)	(97,381)	(126,904)

Nota-nota di muka 94 hingga 115 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

**PENYATA PERUBAHAN ASET BERSIH/EKUITI
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019**

KUMPULAN

	Kerugian Terkumpul	Rezab Penilaian Semula	Jumlah Aset Bersih
	RM'000	RM'000	RM'000
Baki Pada 1 Januari 2018	(16,681)	627,178	610,497
Kerugian Selepas Cukai	(126,461)	-	(126,461)
Pelarasan tahun terdahulu SIP	11	-	11
Baki Pada 31 Disember 2018	(143,131)	627,178	484,047
Kerugian Selepas Cukai	(96,984)	-	(96,984)
Baki Pada 31 Disember 2019	(240,115)	627,178	387,063

LEMBAGA

	Kerugian Terkumpul	Rezab Penilaian Semula	Jumlah
	RM'000	RM'000	RM'000
Baki Pada 1 Januari 2018	(17,447)	627,178	609,731
Kerugian Selepas Cukai	(126,904)	-	(126,904)
Pelarasan tahun terdahulu SIP	418	-	418
Baki Pada 31 Disember 2018	(143,933)	627,178	483,245
Kerugian Selepas Cukai	(97,381)	-	(97,381)
Baki Pada 31 Disember 2019	(241,314)	627,178	385,864

Nota-nota di muka 94 hingga 115 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA ALIRAN TUNAI
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019

	NOTA	KUMPULAN		LEMBAGA	
		2019 RM'000	2018 RM'000	2019 RM'000	2018 RM'000
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI OPERASI					
(Kurangan) Sebelum Cukai		(84,962)	(93,361)	(85,658)	(93,941)
<i>Pelarasan Untuk:</i>					
Susutnilai		146,133	136,475	145,637	135,954
Belanja Faedah		148,441	151,335	148,441	151,335
Pelunasan		-	87	-	87
Hasil Pelarasan Penyatuan Akaun		-	(90)	-	-
Keuntungan Pelupusan Aset		(1)	(67)	(1)	(67)
Perbelanjaan Tertunda		26,630	18,629	26,630	18,629
Manfaat Kakitangan		101	114	101	114
Pelarasan Tahun Terdahulu SIP		-	11	-	-
Hasil Faedah		(23)	-	-	-
<i>Keuntungan operasi sebelum perubahan modal kerja</i>		236,319	213,133	235,150	212,111
<i>Perubahan dalam modal kerja:</i>					
Penghutang		(9,009)	32,016	(13,959)	37,864
Jumlah Terhutang oleh Syarikat Subsidiari		1	-	(990)	(10,456)
Pemiutang		(7,937)	12,180	(4,600)	7,589
<i>Tunai diperolehi daripada aktiviti operasi</i>		219,374	257,329	215,601	247,108
Cukai Dibayar		(6,693)	(3,362)	(6,298)	(3,064)
<i>Tunai bersih diperolehi daripada aktiviti operasi</i>		212,681	253,967	209,303	244,044
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PELABURAN					
Pembelian Aset Tetap		(97,111)	(342,597)	(97,041)	(342,423)
Pindahan ke Aset Tetap		3,438	516	3,438	516
Hasil Jualan Pelupusan Aset		1	67	1	67
Perbelanjaan Tanah dan Pembangunan		95,522	340,276	95,522	340,276
Hasil Faedah		23	-	-	-
<i>Tunai bersih diperolehi daripada/(digunakan oleh) aktiviti pelaburan</i>		1,873	(1,738)	1,920	(1,564)
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PEMBIAYAAN					
Bayaran Pemiutang Tanah		(222,602)	(222,602)	(222,602)	(222,602)
<i>Tunai bersih digunakan oleh aktiviti pembiayaan</i>		(222,602)	(222,602)	(222,602)	(222,602)
(Pengurangan)/Penambahan Bersih Tunai dan Kesetaraan Tunai		(8,048)	29,627	(11,379)	19,878
Tunai dan Kesetaraan Tunai pada 1 Januari		422,416	392,789	390,409	370,531
Tunai dan Kesetaraan Tunai pada 31 Disember		414,368	422,416	379,030	390,409
Terdiri Daripada:					
Tunai dan Kesetaraan Tunai	25	414,368	422,416	379,030	390,409

Nota-nota di muka 94 hingga 115 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

**PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN SEBENAR
PADA 31 DISEMBER 2019**

	NOTA	JUMLAH BAJET		JUMLAH SEBENAR RM'000	VARIAN BAJET RM'000
		ASAL RM'000	SEMAKAN RM'000		
Pendapatan					
Perkhidmatan Kapal		31,000	32,000	35,398	3,398
Perkhidmatan Pengendalian Kargo		10,250	8,250	9,057	807
Sewaan dan Pajak		230,908	238,851	241,545	2,694
Pendapatan Pelaburan		10,150	10,200	14,929	4,729
Lain-lain		11,550	11,550	12,403	853
Jumlah Pendapatan		<u>293,858</u>	<u>300,851</u>	<u>313,332</u>	<u>12,481</u>
Perbelanjaan Operasi					
Gaji dan Emolumen		18,436	17,659	16,030	(1,629)
Pentadbiran dan Operasi		38,904	36,065	30,870	(5,195)
Perbelanjaan Khas LPK		11,386	4,582	2,025	(2,557)
Perbelanjaan Khas/Operasi PKFZ		23,075	20,481	18,244	(2,237)
Jumlah Perbelanjaan Operasi		<u>91,801</u>	<u>78,787</u>	<u>67,169</u>	<u>(11,618)</u>
Bayaran Pinjaman Kerajaan	26	222,602	222,602	222,602	-
JUMLAH		<u>(20,545)</u>	<u>(538)</u>	<u>23,561</u>	<u>24,099</u>

Nota-nota di muka 94 hingga 115 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

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 ini telah dibentangkan dan diluluskan oleh Jemaah Lembaga pada 22 September 2020.

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.

Pada 31 Disember 2019, kedudukan aset semasa Lembaga berjumlah RM518.57 juta manakala kurangan bersih semasa berjumlah RM97.38 juta. Seperti yang dinyatakan pada Nota 17, jumlah pinjaman Lembaga sehingga 31 Disember 2019 berjumlah RM3.66 bilion.

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 urusan antara Kumpulan, baki-baki, keuntungan dan kerugian yang belum direalisasi daripada urusan 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

**Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019**

3.3 HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN DAN SUSUTNILAI (SAMBUNGAN)

berbeza secara material daripada apa yang akan dinyatakan menggunakan nilai saksama pada tarikh pelaporan.

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

- 3.3.1 Hartanah, loji dan peralatan dinyatakan pada kos atau penilaian semula setelah ditolak susutnilai terkumpul dan kerugian penjejasan. Dasar untuk mengenalpasti dan mengukur kerugian penjejasan adalah menurut Nota 3.9.
- 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.

3.4 PERBELANJAAN TANAH DAN PEMBANGUNAN

Perbelanjaan tanah dan pembangunan terdiri daripada kos 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.

**Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019**

11/11/2019

3.6 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.

3.7 PELABURAN

3.7.1 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 rosot nilai yang ditetapkan.

3.7.2 Lain-lain

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

3.8 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.

3.9 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 2019

3.10 PENGIKTIRAFAN PENDAPATAN

Sumber pendapatan 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 adalah seperti berikut:

- i. Hasil Operasi.
 - Hasil perkhidmatan kapal diiktiraf secara akruan.
 - Hasil pengendalian kargo diiktiraf secara akruan.
 - Hasil sewaan dan pajakan diiktiraf secara akruan.
- ii. Hasil bukan operasi.
 - Pelaburan
 - Hasil faedah diiktiraf secara akruan.
 - Hasil dividen diiktiraf apabila dividen diterima.
 - 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.

3.11 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.

3.12 TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

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

3.13 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 2019

3.14 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.

3.15 INSTRUMEN KEWANGAN

3.15.1 *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 urusan spekulatif.

3.15.2 *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.

3.15.3 *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 2019 kecuali seperti yang dinyatakan pada Nota 19. 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.

3.15.4 *Risiko tukaran asing*

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

3.15.5 *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.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

3.15 INSTRUMEN KEWANGAN (SAMBUNGAN)

3.15.6 Nilai saksama

3.15.6.1 Tunai dan kesetaraan tunai, pemiutang/penghutang

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

3.15.6.2 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.

3.15.6.3 Saham tersiar harga

Nilai saksama adalah nilai pasaran pelaburan ini pada 31 Disember 2019 sepertimana yang dinyatakan di dalam Nota 10 kepada Penyata Kewangan.

3.16 MAKLUMAT BAJET

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

4. DEPOSIT DI INSTITUSI KEWANGAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019	2018	2019	2018
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Simpanan Tetap Jangka Panjang	257,939	267,017	234,733	244,385
Simpanan Jangka Pendek (Repo)	47,000	144,661	47,000	144,661
	<u>304,939</u>	<u>411,678</u>	<u>281,733</u>	<u>389,046</u>

5. PENGHUTANG PERNIAGAAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019	2018	2019	2018
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Penghutang Perniagaan	2,367	2,345	2,641	2,345
Penghutang Sewa	1,165	1,139	805	963
Northport (Malaysia) Bhd	5,568	(576)	5,568	(576)
Westports Malaysia	12,030	10,824	12,030	10,824
Northport Distripark Sdn Bhd	45	45	45	45
Jabatan Kastam Diraja Malaysia	354	354	354	354
	<u>21,529</u>	<u>14,131</u>	<u>21,443</u>	<u>13,955</u>

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

5. PENGHUTANG PERNIAGAAN (SAMBUNGAN)

Penghutang perniagaan yang dinyatakan pada bahagian Aset Bukan Semasa adalah penghutang sewa bagi tempoh melebihi 12 bulan.

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000	2019 RM '000	2018 RM '000
Penghutang Sewa	<u>1,978</u>	<u>1,963</u>	<u>1,978</u>	<u>1,963</u>
	1,978	1,963	1,978	1,963

Tempoh kredit bagi penghutang perniagaan bagi Kumpulan dan Lembaga adalah di antara 30 hingga 60 hari.

ANALISA LAPORAN PENGUMURAN BAGI PENGHUTANG PERNIAGAAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000	2019 RM '000	2018 RM '000
Belum tertunggak dan tidak dijejasnilai	21,529	14,131	21,443	13,955
1 hingga 3 tahun tertunggak dan tidak dijejasnilai	14	-	14	-
3 hingga 6 tahun tertunggak dan tidak dijejasnilai	<u>1,964</u>	<u>1,963</u>	<u>1,964</u>	<u>1,963</u>
	23,507	16,094	23,421	15,918
(-) Dijejasnilai	-	-	-	-
Jumlah	<u>23,507</u>	<u>16,094</u>	<u>23,421</u>	<u>15,918</u>

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000	2019 RM '000	2018 RM '000
Pada 1 Januari	16,094	58,335	15,918	57,036
Tambahan/ (Kurangan) pada tahun semasa	7,413	(42,241)	7,503	(41,118)
Hapuskira kerugian penjejasan nilai	-	-	-	-
Jumlah	<u>23,507</u>	<u>16,094</u>	<u>23,421</u>	<u>15,918</u>

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

6. PELBAGAI PENGHUTANG, DEPOSIT DAN PRABAYAR

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000	2019 RM '000	2018 RM '000
Faedah Terakru	4,394	5,601	4,394	5,601
Deposit, Prabayar dan Pelbagai	22,908	42,490	20,293	35,112
Cukai terlebih bayar	5,654	5,654	5,654	5,654
Pendahuluan Staf	232	165	232	165
Dius Pelabuhan dan Kutipan Caj Pantai	8,245	9,182	8,245	9,182
Perbelanjaan Tertunda**	66,739	69,463	66,739	69,463
	108,172	132,555	105,557	125,177

** Perbelanjaan tertunda adalah merupakan sewaan pejabat Vessel Traffic Management System (VTMS) di Pelabuhan Barat berjumlah RM96,500 setahun bermula tahun 1999, kerja-kerja pengerukan kapital 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.

7. PINJAMAN KAKITANGAN

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

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000
<u>Kurang daripada 12 Bulan</u>		
Pinjaman Perumahan	563	564
Pinjaman Motor	38	34
Pinjaman Kereta	62	93
Pinjaman Komputer	11	17
	674	708
<u>Lebih daripada 12 Bulan</u>		
Pinjaman Perumahan	10,869	11,346
Pinjaman Motor	73	87
Pinjaman Kereta	260	282
Pinjaman Pelajaran	29	25
Pinjaman Komputer	14	23
	11,245	11,763

8. JUMLAH TERHUTANG OLEH SYARIKAT SUBSIDIARI

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

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

9. PELABURAN DALAM ENTITI YANG DIKAWAL

	LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000
Harga Saham Tidak Tersiarharga, pada kos Tolak : Rosotnilai Pelaburan	10,500 <u>(8,395)</u> 2,105	10,500 <u>(8,395)</u> 2,105

Butiran syarikat subsidiari Lembaga adalah seperti berikut:

<u>Nama Syarikat</u>	Peratusan Ekuiti		Aktiviti Utama
	2019 %	2018 %	
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.

Setakat 31 Disember 2019, Port Klang Free Zone Sdn Bhd mempunyai baki dana Pemegang Saham berjumlah RM1,674,248.

10. PELABURAN DALAM SYARIKAT BERSEKUTU

	KUMPULAN DAN LEMBAGA			
	2019 RM '000 Kos / Nilai Buku	2019 RM '000 Nilai Pasaran	2018 RM '000 Kos / Nilai Buku	2018 RM '000 Nilai Pasaran
Saham Tersiar Harga	-	-	-	-
Saham Tidak Tersiar Harga	<u>2,075</u>		<u>2,075</u>	
	2,075		2,075	

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

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 / Nilai Semula												
Pada 1 Januari 2019	852,803	209,480	719,048	67,520	5,960	1,727,149	991,421	1,680	24,904	632,752	5,383	5,238,100
Tambahan	-	95,560	-	-	-	-	-	-	1,438	-	113	97,111
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,290)	-	-	(1,290)
Pindahan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(43)	(43)
Pengkelasan semula	2	2	-	1	-	-	-	-	(1)	-	(2)	2
Pada 31 Disember 2019	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
Mewakili:												
Pada kos	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
	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
Susutnilai Berkumpul												
Pada 1 Januari 2019	309,321	198,761	547,170	65,893	200	259,582	298,474	1,616	20,889	218,240	-	1,920,146
Susutnilai semasa	41,042	17,723	13,503	548	22	19,329	27,193	47	1,797	24,929	-	146,133
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,289)	-	-	(1,289)
Pengkelasan semula	-	(58)	58	-	-	-	-	17	(14)	(3)	-	-
Pada 31 Disember 2019	350,363	216,426	560,731	66,441	222	278,911	325,667	1,680	21,383	243,166	-	2,064,990
Mewakili:												
Susutnilai Berkumpul	350,363	216,426	560,731	66,441	222	278,911	325,667	1,680	21,383	243,166	-	2,064,990
	350,363	216,426	560,731	66,441	222	278,911	325,667	1,680	21,383	243,166	-	2,064,990
Nilai Buku Bersih												
Pada 31 Disember 2019	502,442	88,616	158,317	1,080	5,738	1,448,238	665,754	-	3,668	389,586	5,451	3,268,890
Pada kos	502,442	88,616	158,317	1,080	5,738	1,448,238	665,754	-	3,668	389,586	5,451	3,268,890

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

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 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 / Nilai Semula												
Pada 1 Januari 2018	511,774	209,598	719,048	66,995	5,960	1,727,149	991,089	1,680	24,722	632,752	5,757	4,896,524
Tambahan	341,029	5	-	525	-	-	331	-	565	-	143	342,598
Pelupusan	-	(123)	-	-	-	-	-	-	(383)	-	-	(506)
Pindahan	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	(517)	(516)
Pada 31 Disember 2018	852,803	209,480	719,048	67,520	5,960	1,727,149	991,421	1,680	24,904	632,752	5,383	5,238,100
Mewakili:												
Pada kos	852,803	209,480	719,048	67,520	5,960	1,727,149	991,421	1,680	24,904	632,752	5,383	5,238,100
Susutnilai Berkumpul	268,279	190,678	533,630	65,345	177	240,253	271,228	1,570	19,705	193,312	-	1,784,177
Pada 1 Januari 2018	41,042	8,208	13,541	548	22	19,329	27,252	47	1,558	24,928	-	136,475
Susutnilai semasa	-	(2)	(1)	-	1	-	(6)	(1)	9	-	-	-
Pelupusan	-	(123)	-	-	-	-	-	-	(383)	-	-	(506)
Pada 31 Disember 2018	309,321	198,761	547,170	65,893	200	259,582	298,474	1,616	20,889	218,240	-	1,920,146
Mewakili:												
Susutnilai Berkumpul	309,321	198,761	547,170	65,893	200	259,582	298,474	1,616	20,889	218,240	-	1,920,146
Pada 31 Disember 2018	309,321	198,761	547,170	65,893	200	259,582	298,474	1,616	20,889	218,240	-	1,920,146
Nilai Buku Bersih	543,482	10,719	171,878	1,627	5,760	1,467,567	692,947	64	4,015	414,512	5,383	3,317,954
Pada 31 Disember 2018	543,482	10,719	171,878	1,627	5,760	1,467,567	692,947	64	4,015	414,512	5,383	3,317,954

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

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 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 / Nilai Semula												
Pada 1 Januari 2019	852,803	203,998	719,048	67,520	3,760	1,727,149	974,911	1,680	24,089	632,752	5,383	5,213,093
Tambahan	-	95,560	-	-	-	-	-	-	1,368	-	113	97,041
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,290)	-	-	(1,290)
Pindahan	2	(1)	-	1	-	-	-	-	-	-	(45)	(43)
Pada 31 Disember 2019	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
Mewakili:												
Pada kos	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
Susutnilai Berkumpul												
Pada 1 Januari 2019	309,321	193,331	547,228	65,893	-	259,582	292,273	1,632	20,305	218,238	-	1,907,803
Susutnilai semasa	41,042	17,665	13,503	548	-	19,329	26,870	47	1,704	24,929	-	145,637
Pengkelasan Semula	(1)	-	1	-	-	(1)	-	1	-	-	-	-
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,289)	-	-	(1,289)
Pada 31 Disember 2019	350,362	210,996	560,732	66,441	-	278,910	319,143	1,680	20,720	243,167	-	2,052,151
Mewakili:												
Susutnilai Berkumpul	350,362	210,996	560,732	66,441	-	278,910	319,143	1,680	20,720	243,167	-	2,052,151
Pada 31 Disember 2019	350,362	210,996	560,732	66,441	-	278,910	319,143	1,680	20,720	243,167	-	2,052,151
Nilai Buku Bersih												
Pada 31 Disember 2019	502,443	88,561	158,316	1,080	3,760	1,448,239	655,768	-	3,447	389,585	5,451	3,256,650
Pada kos	502,443	88,561	158,316	1,080	3,760	1,448,239	655,768	-	3,447	389,585	5,451	3,256,650

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

11. HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN (SAMBUNGAN)
LEMBAGA

	Landasan Keretapi dan Sesalur Ajar	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 / Nilai Semula												
Pada 1 Januari 2018	511,774	204,121	719,048	66,995	3,760	1,727,149	974,580	1,680	24,077	632,752	5,756	4,871,692
Tambahan	341,029	-	-	525	-	-	331	-	395	-	143	342,423
Pelupusan	-	(123)	-	-	-	-	-	-	(383)	-	-	(506)
Pindahan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(516)	(516)
Pada 31 Disember 2018	852,803	203,998	719,048	67,520	3,760	1,727,149	974,911	1,680	24,089	632,752	5,383	5,213,093
Mewakili:												
Pada kos	852,803	203,998	719,048	67,520	3,760	1,727,149	974,911	1,680	24,089	632,752	5,383	5,213,093
Susutnilai Berkumpul												
Pada 1 Januari 2018	268,279	185,374	533,629	65,345	-	240,253	265,345	1,569	19,249	193,312	-	1,772,355
Susutnilai semasa	41,042	8,138	13,541	548	-	19,329	26,928	47	1,453	24,928	-	135,954
Pengkelasan Semula	-	(58)	58	-	-	-	-	16	(14)	(2)	-	-
Pelupusan	-	(123)	-	-	-	-	-	-	(383)	-	-	(506)
Pada 31 Disember 2018	309,321	193,331	547,228	65,893	-	259,582	292,273	1,632	20,305	218,238	-	1,907,803
Mewakili:												
Susutnilai Berkumpul	309,321	193,331	547,228	65,893	-	259,582	292,273	1,632	20,305	218,238	-	1,907,803
Nilai Buku Bersih												
Pada 31 Disember 2018	543,482	10,667	171,820	1,627	3,760	1,467,567	682,638	48	3,784	414,514	5,383	3,305,290
Pada kos	543,482	10,667	171,820	1,627	3,760	1,467,567	682,638	48	3,784	414,514	5,383	3,305,290

**Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019**

11. HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN (SAMBUNGAN)

- a) Tanah pajakan dan bangunan untuk projek PKFZ telah dinilai semula pada 10 Jun 2013 oleh Transasia Property Consultancy Sdn Bhd dan pada tahun 2019 juga ianya telah dinilai semula oleh Jabatan Penilaian dan Perkhidmatan Harta (JPPH).
- b) Nilai buku bersih bagi Hartanah, loji dan peralatan yang dicagar kepada Pinjaman Kerajaan (Nota 17) adalah seperti berikut:

	LEMBAGA			
	2019 RM'000 Kos	2019 RM'000 Susutnilai Terkumpul	2019 RM'000 Nilai Buku Bersih	2018 RM'000 Nilai Buku Bersih
Tanah Pajakan	1,356,455	760,501	595,954	704,597
Bangunan	2,697	2,696	1	1
	1,359,152	763,197	595,955	704,598

12. PERBELANJAAN TANAH DAN PEMBANGUNAN

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000
Kos Tanah	1,134,720	1,134,720
Perbelanjaan Pembangunan:		
Kerja Dalam Kemajuan	2,098,319	2,098,319
Pindahan ke Hartanah, Loji dan Peralatan	(2,201,476)	(2,105,954)
Pindahan ke Perbelanjaan Kewangan	(807,358)	(807,358)
Yuran Profesional	154,217	154,217
Faedah Perbelanjaan Pembangunan	688,349	688,349
Faedah Pinjaman Kerajaan	52,675	52,675
Lain-lain	27,247	30,642
	11,973	110,890
Baki pada 1 Januari	110,890	451,166
Pindahan ke Aset Tetap	(95,522)	(340,276)
Perbelanjaan Pembangunan:		
Lain-lain	(3,395)	-
Baki pada 31 Disember	11,973	110,890

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 2019

13. ASET / (LIABILITI) CUKAI TERTUNDA

	KUMPULAN DAN 2019 RM '000	LEMBAGA 2018 RM '000
Aset Cukai Tertunda		
Pada 1 Januari	<u>340,000</u>	<u>340,000</u>
Pada 31 Disember	<u>340,000</u>	<u>340,000</u>

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019	2018	2019	2018
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Liabiliti Cukai Tertunda				
Pada 1 Januari	<u>80,053</u>	<u>51,172</u>	<u>80,029</u>	<u>51,149</u>
Pindahan dari Penyata Prestasi Kewangan (Nota 23)	<u>8,015</u>	<u>28,881</u>	<u>8,014</u>	<u>28,880</u>
Pada 31 Disember	<u>88,068</u>	<u>80,053</u>	<u>88,043</u>	<u>80,029</u>

14. PEMIUTANG PERNIAGAAN

Tempoh kredit yang diberikan oleh pemiutang perniagaan kepada Kumpulan adalah di antara 30 hingga 60 hari.

15. PELBAGAI PEMIUTANG

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019	2018	2019	2018
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Lain-Lain Pemiutang	<u>351</u>	<u>1,382</u>	<u>312</u>	<u>1,342</u>
Deposit Diterima	<u>30,046</u>	<u>34,868</u>	<u>2,615</u>	<u>4,104</u>
Pendahuluan Diterima	<u>752</u>	<u>752</u>	<u>752</u>	<u>752</u>
Akruan	<u>3,205</u>	<u>5,286</u>	<u>3,205</u>	<u>5,286</u>
	<u>34,354</u>	<u>42,288</u>	<u>6,884</u>	<u>11,484</u>

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

16. PERUNTUKAN MANFAAT KAKITANGAN

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2019 RM'000	2018 RM '000
Baki Pada Awal Tahun	2,607	2,493
Tambahan	179	205
Penggunaan	(76)	(91)
Baki Pada Akhir Tahun	<u>2,710</u>	<u>2,607</u>

Dianalisa seperti berikut:

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000
Kurang daripada 12 Bulan	39	91
Lebih daripada 12 Bulan	<u>2,671</u>	<u>2,516</u>
	<u>2,710</u>	<u>2,607</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	
	2019 RM'000	2018 RM'000
Pinjaman Kerajaan (Tempoh bayaran kurang daripada 12 bulan)	77,149	74,138
Pinjaman Kerajaan (Tempoh bayaran melebihi 12 bulan)	<u>3,587,831</u>	<u>3,665,002</u>
	<u>3,664,980</u>	<u>3,739,140</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 penangguhan adalah selama 4 tahun bermula pada tahun 2014 hingga 2017. Manakala tempoh pembayaran adalah selama 29 tahun bermula pada tahun 2018 hingga 2046. Cagaran untuk Pinjaman Kerajaan di atas adalah terhadap tanah pajakan dan bangunan pejabat seperti di Nota 11 (b).

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

18. SEWAAN DAN PAJAKAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000	2019 RM '000	2018 RM '000
Sewaan Pengendali Pelabuhan	124,628	110,996	124,628	110,996
Lain-Lain Sewaan	111,053	98,103	108,913	97,843
	235,681	209,099	233,541	208,839

19. PENDAPATAN PELABURAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000	2019 RM '000	2018 RM '000
Faedah Simpanan Tetap dan Simpanan Jangka Pendek	13,522	15,730	13,522	15,730
Dividen Syarikat Tersiar Harga	200	150	200	150
	13,722	15,880	13,722	15,880

20. MANFAAT KAKITANGAN

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000
Ganjaran Cuti Rehat	179	206
	179	206

21. SUSUTNILAI DAN PELUNASAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000	2019 RM '000	2018 RM '000
Susutnilai Aset	146,133	136,475	145,637	135,954
Pelunasan Pengerukan	26,630	18,629	26,630	18,629
Pelunasan Muhibah Segamat Inland Port	-	(90)	-	-
Pelunasan Saham Segamat Inland Port	-	87	-	87
	172,763	155,101	172,267	154,670

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

22. PERBELANJAAN KEWANGAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000	2019 RM '000	2018 RM '000
Perbelanjaan Khas	4,424	3,880	20,624	20,080
Faedah Pinjaman Kerajaan	148,441	151,335	148,441	151,335
	152,865	155,215	169,065	171,415

23. KURANGAN SEBELUM CUKAI

Kurangan sebelum cukai adalah selepas ditolak belanja-belanja berikut:

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000	2019 RM '000	2018 RM '000
Emolumen Pengarah				
- Yuran Pengarah	510	630	348	354
- Lain-Lain Elaun	134	290	72	79
Faedah Simpanan Tetap dan Jangka Pendek	(14,088)	(15,730)	(13,522)	(15,730)
Kos Kakitangan (Nota 27)	24,700	22,559	17,497	17,040
Sewaan - Alatan pejabat	47	47	47	47
Susutnilai dan Pelunasan (Nota 21)	172,763	155,101	172,267	154,670
Yuran Juruaudit	74	74	43	43

24. PERCUKAIAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019 RM'000	2018 RM'000	2019 RM'000	2018 RM'000
Peruntukan Tahun Semasa	4,007	4,219	3,709	4,083
Liabiliti Cukai Tertunda	8,015	28,881	8,014	28,880
	12,022	33,100	11,723	32,963
Kerugian Sebelum Cukai	(84,962)	(93,961)	(85,658)	(93,941)
Cukai Dikira Pada Kadar 24%	(20,391)	(22,551)	(20,558)	(22,543)
Perbelanjaan Tidak Dibenarkan Cukai	82,005	37,187	81,985	37,187
Pendapatan Dikecualikan Cukai	(49)	(3,345)	(49)	(3,345)
Elaun Modal Di Tuntut	(57,558)	(7,071)	(57,669)	(7,216)
Cukai Tertunda	8,015	28,880	8,014	28,880
	12,022	33,100	11,723	32,963

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

25. TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000	2019 RM '000	2018 RM '000
Baki Di Bank dan Tunai Di Tangan	109,429	10,738	97,297	1,363
Deposit Di Institusi Kewangan	304,939	411,678	281,733	389,046
	414,368	422,416	379,030	390,409

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 2019 sehingga 31 Disember 2019. Bajet asal telah diluluskan oleh Kementerian Pengangkutan melalui surat MOT.400-4/1/16 Jilid 2 (9) bertarikh 27 Februari 2019. Manakala kelulusan bajet semakan pula diluluskan pada tarikh 24 Januari 2020.

Bajet dan Penyata Kewangan Lembaga disediakan dengan menggunakan asas yang berlainan. Penyata Kewangan Lembaga disediakan pada asas akrual 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 2019 adalah seperti di bawah:

2019	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	298,403	14,929	-	313,332
Perbelanjaan	(215,632)	-	(222,602)	(438,234)
	82,771	14,929	(222,602)	(124,902)
Perbezaan Asas	126,532	(13,009)	-	113,523
	209,303	1,920	(222,602)	(11,379)

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

27. KOS KAKITANGAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2019 RM '000	2018 RM '000	2019 RM '000	2018 RM '000
Saguhati	2,328	1,892	1,772	1,394
Elaun Lebih Masa	426	438	426	438
Lain-Lain Elaun	3,708	3,718	3,708	3,718
Gaji	14,038	12,848	8,608	8,451
Perubatan Dan Insuran	669	854	669	854
Sumbangan Berkanun	2,796	2,154	1,579	1,530
Latihan Kakitangan	735	655	735	655
	24,700	22,559	17,497	17,040

Jumlah bilangan pekerja sepenuh masa bagi Kumpulan dan Lembaga pada 31 Disember 2019 masing-masing adalah 275 dan 176 orang.

28. 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	
	2019 RM '000	2018 RM '000	2019 RM '000	2018 RM '000
Jumlah Ganjaran	644	920	421	433
Jumlah Kakitangan	23	23	11	11

29. ASET DAN LIABILITI LUAR JANGKA

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2019 RM'000	2018 RM'000
Cukai Tanah dan Premium Yang Perlu Dibayar	-	(4,957)
	-	(4,957)

Cukai tanah dan premium yang perlu dibayar berkaitan dengan tanah Kerajaan Negeri Selangor telah dimuktamadkan dengan Pejabat Tanah untuk menjadi hakmilik LPK pada tahun 2020. Baki bayaran berjumlah RM10.94 juta akan diselesaikan dalam tahun 2020.

**Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019**

30. PERISTIWA SELEPAS TARIKH PELAPORAN

Berdasarkan MPSAS 14, peristiwa selepas tarikh pelaporan ialah peristiwa yang memuaskan dan tidak memuaskan yang berlaku di antara tarikh pelaporan dan tarikh penyata kewangan disahkan untuk penerbitan. Antara dua jenis peristiwa yang boleh dikenalpasti adalah peristiwa yang membuktikan keadaan yang wujud pada tarikh pelaporan (peristiwa perlu pelarasan selepas tarikh pelaporan) dan peristiwa yang menunjukkan keadaan yang wujud selepas tarikh pelaporan (peristiwa tidak perlu pelarasan selepas tarikh pelaporan).

Pada 16 Mac 2020, Kerajaan Malaysia telah mengumumkan Perintah Kawalan Pergerakan (PKP) berikutan pandemik Corona Virus (Covid-19). Peringkat awal PKP adalah daripada 18 Mac 2020 sehingga 31 Mac 2020. Tempoh PKP telah dipanjangkan sehingga 28 April 2020 dan seterusnya dilaksanakan dalam beberapa fasa sehingga 31 Ogos 2020. Hal ini bagaimanapun adalah peristiwa tidak perlu pelarasan selepas tarikh pelaporan 24 April 2020 kerana ia tidak memberi sebarang kesan terhadap angka yang telah dilaporkan sehingga tahun kewangan 31 Disember 2019.

31. ANGKA PERBANDINGAN

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

Penyata Prestasi Kewangan

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	Seperti yang dinyatakan semula 2018 RM'000	Seperti yang dinyatakan sebelumnya 2018 RM'000	Seperti yang dinyatakan semula 2018 RM'000	Seperti yang dinyatakan sebelumnya 2018 RM'000
<u>ASET SEMASA</u>				
Pelbagai Penghutang, Deposit dan Prabayar	132,555	145,026	125,177	137,648
Pinjaman Kakitangan	708	-	708	-
<u>ASET BUKAN SEMASA</u>				
Pinjaman Kakitangan	11,763	-	11,763	-

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

31. ANGKA PERBANDINGAN (SAMBUNGAN)

Nota 6 – Pelbagai Penghutang, Deposit dan Prabayar

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	Seperti yang dinyatakan semula 2018 RM'000	Seperti yang dinyatakan sebelumnya 2018 RM'000	Seperti yang dinyatakan semula 2018 RM'000	Seperti yang dinyatakan sebelumnya 2018 RM'000
Faedah Terakru	5,601	5,601	5,601	5,601
Deposit, Prabayar dan Pelbagai	42,490	42,490	35,112	35,112
Pinjaman Perumahan, Kenderaan dan Motor Staf	-	12,407	-	12,407
Cukai terlebih bayar	5,654	5,654	5,654	5,654
Pinjaman Komputer dan Pendahuluan Staf	165	229	165	229
Dius Pelabuhan dan Kutipan Caj Pantai	9,182	9,182	9,182	9,182
Perbelanjaan Tertunda**	69,463	69,463	69,463	69,463
	132,555	145,026	125,177	137,648

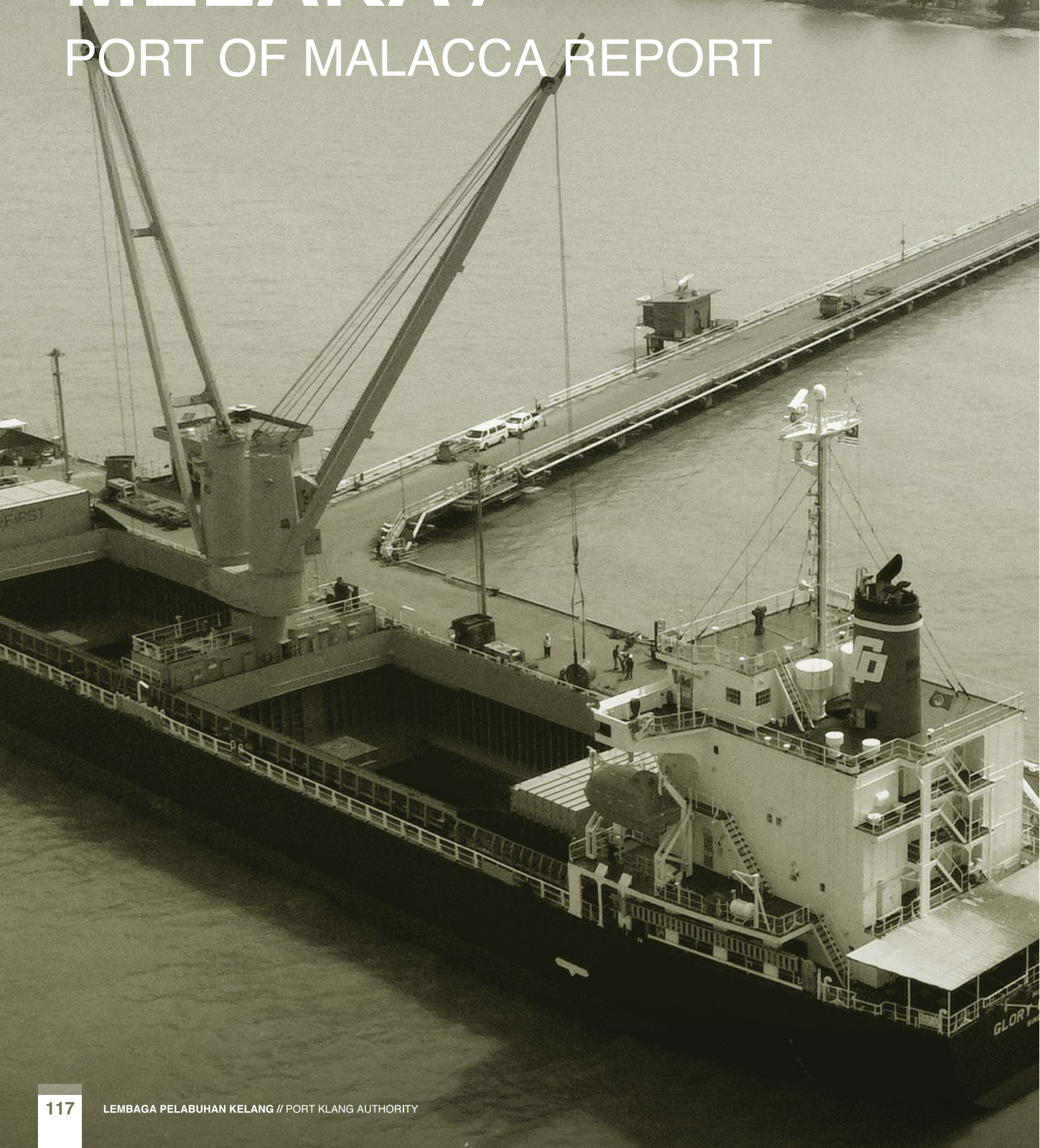
Nota 7 – Pinjaman Kakitangan

KUMPULAN DAN LEMBAGA

	Seperti yang dinyatakan semula	Seperti yang dinyatakan sebelumnya
	2018 RM'000	2018 RM'000
<u>Kurang daripada 12 Bulan</u>		
Pinjaman Perumahan	564	-
Pinjaman Motor	34	-
Pinjaman Kereta	93	-
Pinjaman Komputer	17	-
	708	-
<u>Lebih daripada 12 Bulan</u>		
Pinjaman Perumahan	11,346	-
Pinjaman Motor	87	-
Pinjaman Kereta	282	-
Pinjaman Pelajaran	25	-
Pinjaman Komputer	23	-
	11,763	-

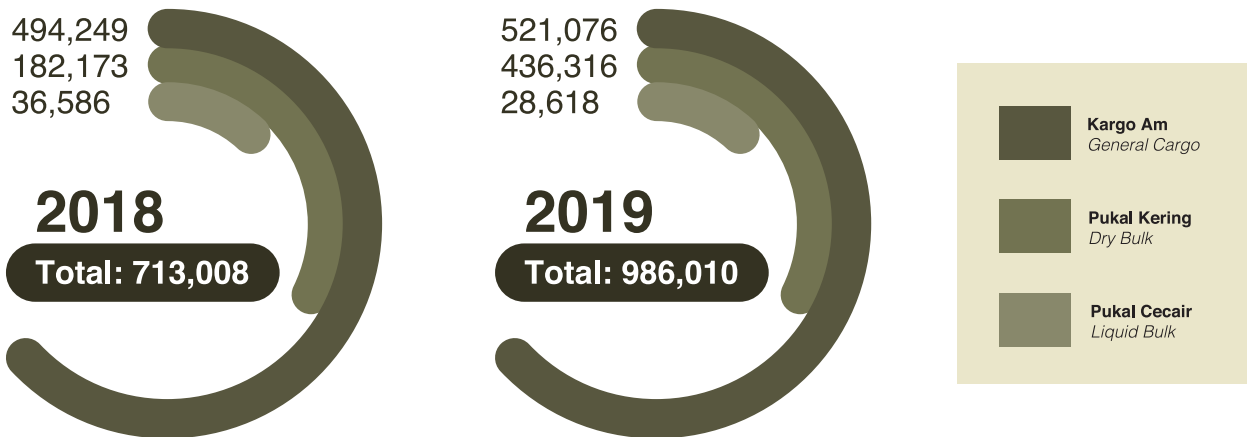


LAPORAN PELABUHAN MELAKA / PORT OF MALACCA REPORT



SELAMAT DATANG KE PELABUHAN MELAKA / WELCOME TO MALACCA PORT

➤ 2018 - 2019 (FWT) KENDALIAN KARGO PELABUHAN MELAKA / MALACCA PORT CARGO THROUGHPUT



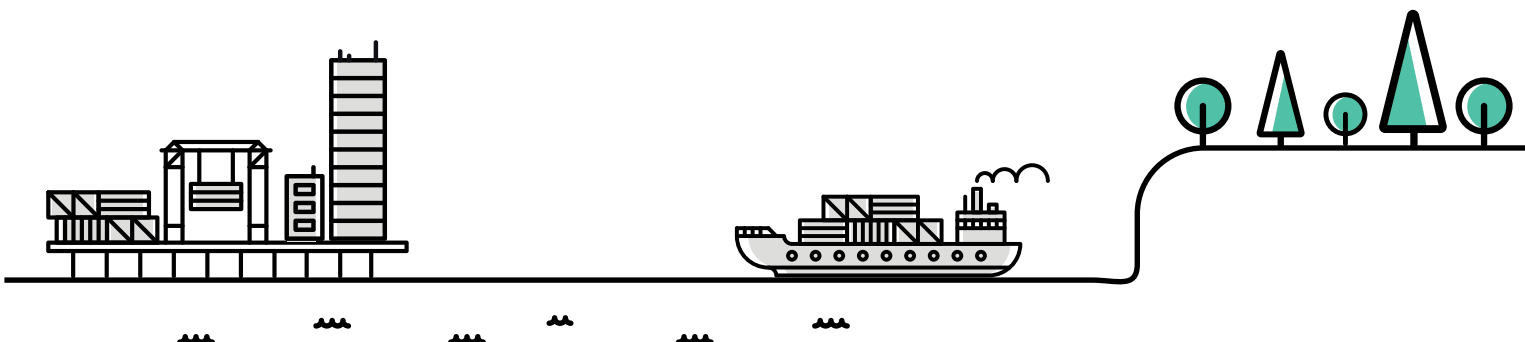
PELABUHAN MELAKA / MALACCA PORT

Lembaga Pelabuhan Melaka merupakan badan berkanun yang mengawal selia Pelabuhan Melaka. Kemudahan utama pelabuhan terletak di Pelabuhan Tanjung Bruas yang kini dikendalikan oleh Tanjung Bruas Port Sdn Bhd, sebuah syarikat usaha sama antara MMC Corporation Bhd dan Kumpulan Melaka Berhad di bawah perjanjian konsesi selama 30 tahun dengan Lembaga Pelabuhan Melaka.

Pelabuhan Tanjung Bruas sebelum ini hanya mengendalikan kargo konvensional dan di bawah program penjenamaan semula sebagai sebuah pelabuhan pelbagai guna, Pelabuhan Melaka mampu mengendalikan semua jenis kargo termasuk kontena.

Kargo yang dikendalikan di Pelabuhan Tanjung Bruas sebahagian besarnya terdiri dari gegelung keluli, arang batu, minyak pelincir, gas amonia, tempurung sawit, gipsum dan tepung kanji. Pengendalian kargo di pelabuhan mencapai 986,010 fwt, mencatatkan pertumbuhan 38% berbanding 713,008 fwt pada tahun 2018.

Peningkatan pengendalian didorong oleh lonjakan dalam kendalian kargo pukal kering yang meningkat 140%, daripada 182.173 fwt pada 2018 kepada 436,316 fwt pada tahun 2019. Jumlah kendalian kargo am meningkat 5% kepada 521,076 fwt berbanding 494,249 fwt pada tahun 2018. Bagaimanapun, kendalian kargo pukal cecair menurun 22% kepada 28,618 fwt berbanding 36,586 fwt pada tahun 2018. Pelabuhan ini yang tidak mengendalikan operasi kontena pada tahun sebelumnya, mencatat jumlah kendalian sebanyak 11,731 TEU pada tahun 2019.



Malacca Port Authority is the governing body having regulatory supervision over Malacca Port. The main port facilities are located at Tanjung Bruas Port (TBP) which is currently operated by Tanjung Bruas Port Sdn Bhd, a joint venture company between MMC Corporation and Kumpulan Melaka Berhad, under a 30-year concession agreement with Malacca Port Authority.

Originally the port only handled conventional cargo but under the new development plans, Malacca Port will be rebranded as a multi-purpose port and will be able to handle all kinds of cargo including containers.

The cargoes handled at Tanjung Bruas Port comprised largely of steel coils, steam coal, lube base oil, ammonia gas, palm kernel shells, gypsum and tapioca starch. Cargo throughput at the port reached 986,010 fwt, a 38% growth compared with 713,008 fwt in 2018.

The increase in throughput was driven by a surge in the handling of dry bulk cargo which increased by 140%, from 182,173 fwt in 2018 to 436,316 fwt in 2019. Break bulk volume rose by 5% to 521,076 fwt compared with 494,249 fwt in 2018. Liquid bulk cargo however declined by a steep 22% to 28,618 fwt compared with 36,586 fwt in 2018. The port, which had not handled containers previously, recorded a throughput of 11,731 TEU in 2019.

Pembangunan Pelabuhan / Port Development

Pelabuhan ini telah memulakan rancangan pengembangan kapasiti yang akan dimulakan pada tahun 2020.

The port has embarked on a capacity-building plan which will commence in 2020.

➤ **Perluasan Jeti Sedia Ada / Expansion of Existing Jetty**

Pembesaran Fasa I jeti bentuk-L yang sedia ada kepada dermaga sejajar dijadualkan bermula pada suku pertama 2020 dan siap pada suku keempat tahun ini. Perluasan dermaga adalah bagi mengoptimumkan penggunaan jeti asal 175 meter yang dipanjangkan kepada 225 meter apabila selesai. Projek ini menelan belanja sebanyak RM20 juta.

The Phase I expansion of the existing L-shape jetty into linear berth is scheduled to start in the first quarter of 2020 and completed in the fourth quarter of the year. The expansion of the wharf deck is to allow optimal utilisation of the jetty which will see its original length of 175 metres extended to 225 metres at the completion of the project which costs RM20 million.

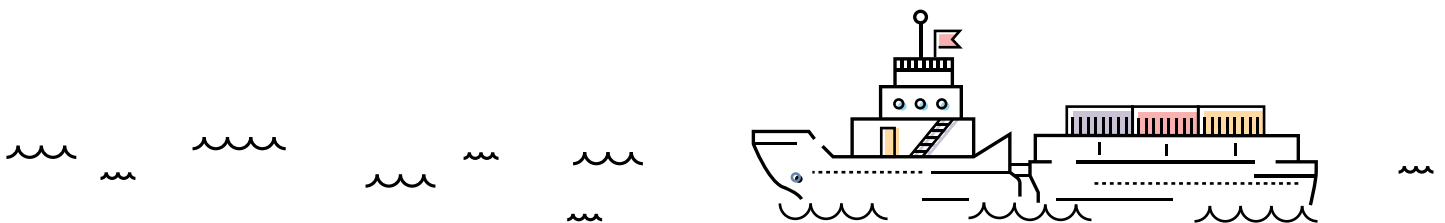


➤ **Pembinaan Jeti Ro-Ro dan Kompleks Kastam, Imigresen dan Kuarantin (CIQ) /**

Construction of Ro-Ro Jetty and Customs, Immigration and Quarantine (CIQ)

Projek yang bernilai RM5 juta ini akan dimulakan pada suku pertama dan akan siap pada suku keempat 2020.

The project, costing RM5 million, will start in the first quarter and will be completed in the fourth quarter of 2020.



►► Pembinaan Jeti dan Struktur Jambatan (Trestle) Baharu / New Jetty and Trestle

Pembinaan jeti baharu - dengan panjang 450 meter, lebar 45 hingga 60 meter dan kedalaman sekitar 16 hingga 18 meter - akan dimulakan pada suku pertama 2020. Projek berkos RM70 juta itu menghubungkan laluan ke struktur jambatan (trestle) baharu dari tanah yang ditambak. Kerja-kerja pembinaan dijadualkan siap pada suku keempat 2023.

The construction of a new jetty - with a length of 450 metres, width of 45 to 60 metres and depth of around 16 to 18 metres - will commence in the first quarter of 2020. The project, which costs RM70 million, includes an option to link it to the new trestle from the reclaimed land. Construction works are scheduled for completion in the fourth quarter of 2023.

►► Penambakan Tanah Fasa 2 / Phase 2 Land Reclamation

Kerja-kerja penambakan tanah seluas 30 ekar untuk penyimpanan terbuka, lapangan kontena dan pergudangan dijadualkan bermula pada suku pertama 2020 dan siap pada suku keempat tahun 2023. Projek ini menelan belanja RM15 juta.

The reclamation of 30 acres of land for open storage, a container yard and warehousing is scheduled to commence in the first quarter of 2020 and completed in the fourth quarter of 2023. The project costs RM15 million.

►► Fasa 2- Jeti Tambahan / Phase 2 - Additional Jetty

Pembinaan struktur sokongan (trestle) sepanjang 170 meter dan pemanjangan jeti sepanjang 150 meter menjadikan panjang keseluruhan 600 meter dijadualkan bermula pada suku pertama 2021 dan siap pada suku ketiga tahun 2026 dengan kos RM50 juta.

The construction of a new 170-metre long trestle and the further 150-metre extension of the new jetty to a total length of 600 metres is scheduled to commence in the first quarter of 2021 and completed in the third quarter of 2026 at a cost of RM50 million.



JEMAAH LEMBAGA / BOARD OF DIRECTORS

DATUK KOH CHIN HAN
Pengerusi
Chairman

Dilantik pada / *Appointed*
18.04.2020

CAPT. K. SUBRAMANIAM
Pengurus Besar
General Manager

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

Dilantik pada / *Appointed*
01.05.2019

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

Dilantik pada / *Appointed*
20.07.2019

ZALIKHA BINTI MOSLIM
Wakil Kementerian
Pengangkutan Malaysia
*Representative of Ministry
of Transport Malaysia*

Dilantik / *Appointed*
30.11.2018

Penamatan Perkhidmatan /
Termination of service
30.04.2019

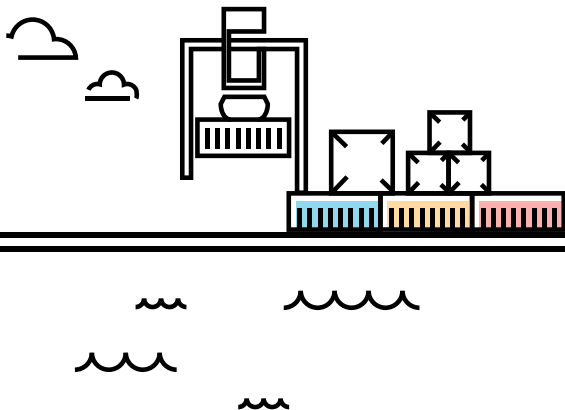
MUHAMAD FADE'LI BIN ABDUL SHUKOR
Wakil Unit Kerjasama Awam Swasta,
Kementerian Kewangan Malaysia
*Representative of
Public Private Partnership (UKAS)
Ministry of Finance Malaysia*

Tamat tempoh / *Term ended*
27.04.2019

LIM ENG GUAN
Bebas
Independant

Dilantik / *Appointed*
08.08.2019

Penamatan Perkhidmatan /
Termination of service
01.04.2020



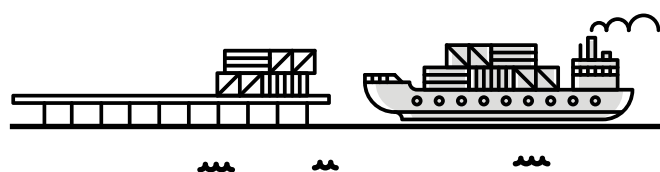
JAWATANKUASA AUDIT LEMBAGA PELABUHAN MELAKA [JKA LPM] MALACCA PORT AUTHORITY AUDIT COMMITTEE

Bagi membantu Ahli Jemaah Lembaga dalam mengkaji, menilai dan melaporkan perkara-perkara berkaitan pengauditan, Jawatankuasa Audit Lembaga Pelabuhan Melaka (JKA LPM) telah ditubuhkan pada 2014 dan bertanggungjawab ke atas rancangan pengauditan, polisi dan prosedur dalaman, keberkesanan sistem kawalan dalaman dan sebagainya. Jawatankuasa Audit bermesyuarat sekurang-kurangnya empat kali setahun selaras dengan kehendak Surat Pekeliling Am Bil. 3 Tahun 1998.

JKA LPM dianggotai tiga (3) orang Ahli Jemaah Lembaga Pelabuhan Melaka. JKA LPM juga disertai oleh seorang (1) wakil dari Kementerian Pengangkutan Malaysia selain wakil Pengurusan LPM dan Jabatan Audit Dalam, LPM sebagai setiausaha/urus setia.

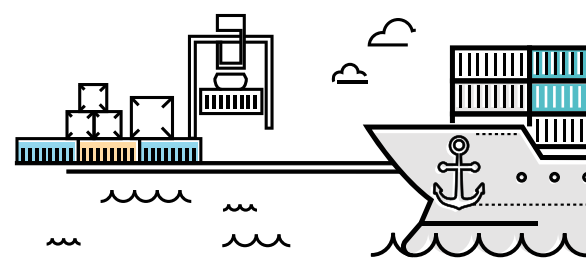
To assist the Board of Directors to review, evaluate and report on matters relating to audit. The Audit Committee (AC) was established in 2014 to review the audit plan, internal policies and procedures, effective internal control system and other related matters. The Committee meets at least four times a year in accordance with the requirement of General Circular No. 3, 1998.

The Audit Committee consists of three Malacca Port Authority (MPA) members and a representative each from the Ministry of Transport Malaysia, MPA's management and Internal Audit Department which acts as secretary/secretariat.

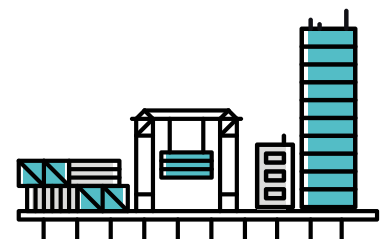


PENYATA KEWANGAN LEMBAGA PELABUHAN MELAKA / FINANCIAL STATEMENT MPA





- 125** >>> SIJIL KETUA AUDIT NEGARA MENGENAI PENYATA KEWANGAN
LEMBAGA PELABUHAN MELAKA
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019
- 129** >>> PENGAKUAN OLEH PEGAWAI UTAMA YANG BERTANGGUNGJAWAB
KE ATAS PENGURUSAN KEWANGAN LEMBAGA PELABUHAN MELAKA
- 130** >>> PENYATA Pengerusi dan seorang ahli Lembaga Pengarah
- 131** >>> PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN
PADA 31 DISEMBER 2019
- 132** >>> PENYATA PRESTASI KEWANGAN
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019
- 133** >>> PENYATA PERUBAHAN EKUITI
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019
- 134** >>> PENYATA ALIRAN TUNAI
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019
- 135** >>> PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN SEBENAR
PADA 31 DISEMBER 2019
- 136** >>> NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019





**SIJIL KETUA AUDIT NEGARA
MENGENAI PENYATA KEWANGAN
LEMBAGA PELABUHAN MELAKA
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019**

Sijil Mengenai Pengauditan Penyata Kewangan

Pendapat

Saya telah mengaudit Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka yang merangkumi Penyata Kedudukan Kewangan pada 31 Disember 2019 dan Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan 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 19.

Pada pendapat saya, penyata kewangan ini memberikan gambaran yang benar dan saksama mengenai kedudukan kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka pada 31 Disember 2019 dan prestasi kewangan serta aliran tunai bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut selaras dengan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) dan *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 diperolehi adalah mencukupi dan bersesuaian untuk dijadikan asas kepada pendapat 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 *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.

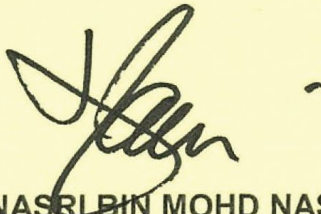
Sebagai sebahagian daripada pengauditan mengikut *International Standards of Supreme Audit Institutions*, saya menggunakan pertimbangan profesional dan mengekalkan keraguan profesional sepanjang pengauditan. Saya juga:

- 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 diperolehi, 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 diperolehi sehingga tarikh Sijil Juruaudit.
- e. Menilai sama ada keseluruhan persembahan termasuk pendedahan Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka memberi gambaran yang saksama.

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

Hal-hal Lain

Sijil ini dibuat untuk Lembaga Pengarah berdasarkan *Port Authorities Act 1963 (Act 488)* dan bukan untuk tujuan lain. Saya tidak bertanggungjawab terhadap pihak lain bagi kandungan sijil ini.



(MOHD NASIR BIN MOHD NASIR)

b.p. KETUA AUDIT NEGARA

PUTRAJAYA

15 SEPTEMBER 2020



**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 **11 1 SEP 2020**)



Di hadapan saya,


.....
PESURUHJAYA SUMPAAH

PENYATA Pengerusi dan Seorang Ahli Lembaga Pengarah

Kami, **Datuk Koh Chin Han** dan **Kapten Subramaniam a/l Karuppiah** 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 2019 dan hasil kendaliannya serta perubahan kedudukan kewangannya bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut.

Bagi pihak Lembaga,



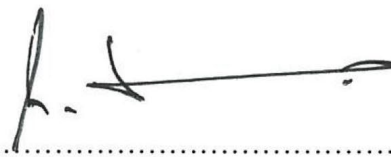
.....
NAMA : DATUK KOH CHIN HAN

GELARAN : Pengerusi

TARIKH : 11 SEPTEMBER 2020

TEMPAT : MELAKA

Bagi pihak Lembaga,



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

GELARAN : Ahli

TARIKH : 11 SEPTEMBER 2020

TEMPAT : MELAKA

PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN

PADA 31 DISEMBER 2019

	Nota	2019 RM	2018 RM
ASET SEMASA			
Penghutang perniagaan	4	887,685	1,195,664
Pelbagai penghutang	5	93,324	120,106
Pendapatan terakru	6	723,787	688,616
Simpanan tetap di bank berlesen	7	37,700,000	36,700,000
Tunai dan kesetaraan tunai	8	594,483	197,417
Prabayar Cukai		611,295	611,295
JUMLAH ASET SEMASA		40,610,574	39,513,098
ASET BUKAN SEMASA			
Hartanah dan peralatan	9	75,212	104,507
Pelaburan lain	10	12,486,003	12,398,364
JUMLAH ASET BUKAN SEMASA		12,561,215	12,502,871
JUMLAH ASET		53,171,789	52,015,969
LIABILITI SEMASA			
Pelbagai pemiutang dan akruan	11	324,842	36,560
Peruntukan percukaian		71,160	1,080,221
JUMLAH LIABILITI SEMASA		396,002	1,116,781
LIABILITI BUKAN SEMASA			
Cukai Tertunda	12	14,734	643
JUMLAH LIABILITI BUKAN SEMASA		14,734	643
JUMLAH LIABILITI		410,736	1,117,424
ASET BERSIH		52,761,053	50,898,545
DIBIYAI OLEH:			
LEBIHAN TERKUMPUL		52,761,053	50,898,545

Nota-nota di muka 136 hingga 147 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PRESTASI KEWANGAN**BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019**

	Nota	2019 RM	2018 RM
HASIL			
HASIL OPERASI			
Sewaan dan pajakan	13	2,045,113	1,999,485
		<u>2,045,113</u>	<u>1,999,485</u>
HASIL BUKAN OPERASI			
Pelaburan	14	2,085,847	1,863,613
Lain-lain hasil	15	155,645	201,535
		<u>2,241,492</u>	<u>2,065,148</u>
JUMLAH HASIL		<u>4,286,605</u>	<u>4,064,633</u>
BELANJA			
Belanja pentadbiran	16	1,105,248	1,067,056
Belanja operasi	17	119,934	158,405
Susutnilai		29,295	29,340
JUMLAH BELANJA		<u>1,254,477</u>	<u>1,254,801</u>
LEBIHAN BAGI TAHUN		3,032,128	2,809,832
PERCUKAIAN	18	(1,169,620)	(771,023)
LEBIHAN SELEPAS CUKAI		<u>1,862,508</u>	<u>2,038,809</u>

Nota-nota di muka 136 hingga 147 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PERUBAHAN EKUITI**BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019**

	Lebih Terkumpul RM
Pada 1 Januari 2018	48,859,736
Lebih selepas cukai tahun semasa	2,038,809
Pada 31 Disember 2018	<u>50,898,545</u>
Pada 1 Januari 2019	50,898,545
Lebih selepas cukai tahun semasa	1,862,508
Pada 31 Disember 2019	<u>52,761,053</u>

Nota-nota di muka 136 hingga 147 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA ALIRAN TUNAI**BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2019**

	2019	2018
	RM	RM
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI OPERASI		
Terimaan tunai daripada pelanggan	2,535,519	2,240,607
Bayaran tunai kepada pembekal dan pekerja	<u>(936,900)</u>	<u>(1,253,145)</u>
Tunai diperolehi daripada aktiviti operasi	1,598,619	987,462
Cukai dibayar	(2,164,590)	(331,090)
Aliran tunai bersih daripada aktiviti operasi	<u>(565,971)</u>	<u>656,372</u>
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PELABURAN		
Simpanan/Pengeluaran deposit bank	(1,087,639)	(2,604,063)
Pendapatan Pelaburan	<u>2,050,676</u>	<u>1,730,801</u>
Aliran tunai bersih daripada aktiviti pelaburan	<u>963,037</u>	<u>(873,262)</u>
Lebihan tunai dan kesetaraan tunai bersih	397,066	(216,890)
Tunai dan kesetaraan tunai pada 1 Januari	<u>197,417</u>	<u>414,307</u>
Tunai dan kesetaraan tunai pada 31 Disember	<u>594,483</u>	<u>197,417</u>
Terdiri daripada:-		
Tunai di tangan dan bank	94,483	197,417
Simpanan tetap di bank berlesen	<u>500,000</u>	<u>-</u>
	<u>594,483</u>	<u>197,417</u>

Nota-nota di muka 136 hingga 147 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN SEBENAR

PADA 31 DISEMBER 2019

	2019 RM (Sebenar)	2019 RM (Bajet)	2019 RM (Varian)
HASIL			
Sewaan dan pajakan	2,045,113	2,059,103	(13,990)
Pelaburan	2,085,847	1,800,000	285,847
Lain-lain hasil	155,645	110,000	45,645
JUMLAH HASIL	4,286,605	3,969,103	317,502
BELANJA			
Belanja pentadbiran	1,105,248	1,664,000	(558,752)
Belanja operasi	119,934	250,000	(130,066)
Susutnilai	29,295	29,341	(46)
JUMLAH BELANJA	1,254,477	1,943,341	(688,864)
LEBIHAN BAGI TAHUN SEBELUM CUKAI	3,032,128	2,025,762	1,006,366

Nota-nota di muka 136 hingga 147 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2019

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 11 September 2020.

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 RM5,000.00 dan ke atas. 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.

3.2.2 Susutnilai dikira secara tahunan mulai tahun pembelian dan tiada susutnilai dikenakan dalam tahun pelupusan.

3.2.3 Kadar susutnilai tahunan adalah seperti berikut:

Tanah pajakan	Berdasarkan jangkamasa pajakan
Dermaga dan jeti	35
Kenderaan	5

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 lebihan 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 2019.

3.6 PENGHUTANG PERNIAGAAN DAN PELBAGAI PENGHUTANG

Penghutang perniagaan dan pelbagai penghutang dinyatakan pada nilai boleh realis. 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.

3.7 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 urus niaga yang bukan merupakan kombinasi perniagaan dan pada masa urus 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 2019. 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

	2019	2018
	RM	RM
Penghutang Sewa	751,972	1,044,869
Penghutang dari Operasi Pelabuhan	135,713	150,795
	<u>887,685</u>	<u>1,195,664</u>

5. PELBAGAI PENGHUTANG

	2019	2018
	RM	RM
Deposit Pelbagai	54,604	54,604
Lembaga Pelabuhan Kelang	8,499	23,670
Penghutang Pelbagai	30,221	41,832
	<u>93,324</u>	<u>120,106</u>

6. PENDAPATAN TERAKRU

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

	2019	2018
	RM	RM
Faedah Terakru dari Pelaburan Lain	3,949	3,928
Faedah Terakru dari Simpanan Tetap	719,838	684,688
	<u>723,787</u>	<u>688,616</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:

	2019	2018
Kadar faedah (%)	3.37 hingga 4.15	3.80 hingga 4.15
Purata kematangan (bulan)	3 hingga 12	3 hingga 12

7. SIMPANAN TETAP DI BANK BERLESEN (SAMBUNGAN)

	2019	2018
	RM	RM
Bank Rakyat	5,300,000	3,300,000
Bank Pembangunan Malaysia	22,400,000	23,400,000
Bank Perusahaan Kecil Dan Sederhana Malaysia Berhad	10,000,000	10,000,000
	<u>37,700,000</u>	<u>36,700,000</u>

8. TUNAI DAN KESERATAAN TUNAI

	2019	2018
	RM	RM
Tunai di tangan dan bank	94,483	197,417
Simpanan tetap yang mempunyai tempoh kematangan tidak melebihi 3 bulan	500,000	-
	<u>594,483</u>	<u>197,417</u>

9. HARTANAH DAN PERALATAN

2019	Kenderaan RM	Tanah Pajakan RM	Dermaga & Jeti RM	Jumlah RM
<u>KOS</u>				
Pada 1 Januari 2019	218,946	30,047	66,700	315,693
Pada 31 Disember 2019	218,946	30,047	66,700	315,693
<u>SUSUTNILAI TERKUMPUL</u>				
Pada 1 Januari 2019	137,555	8,795	64,836	211,186
Susutnilai dalam tahun	27,129	303	1,863	29,295
Pada 31 Disember 2019	164,684	9,098	66,699	240,481
NILAI BUKU BERSIH	54,262	20,949	1	75,212
2018	Kenderaan RM	Tanah Pajakan RM	Dermaga & Jeti RM	Jumlah RM
<u>KOS</u>				
Pada 1 Januari 2018	218,946	30,047	66,700	315,693
Pada 31 Disember 2018	218,946	30,047	66,700	315,693
<u>SUSUTNILAI TERKUMPUL</u>				
Pada 1 Januari 2018	110,426	8,492	62,928	181,846
Susutnilai dalam tahun	27,129	303	1,908	29,340
Pada 31 Disember 2018	137,555	8,795	64,836	211,186
NILAI BUKU BERSIH	81,391	21,252	1,864	104,507

10. PELABURAN LAIN

Merupakan simpanan dengan Amanah Raya Berhad.

	2019	2018
	RM	RM
Amanah Raya Berhad	12,486,003	12,398,364
	<u>12,486,003</u>	<u>12,398,364</u>

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

	2019	2018
Kadar faedah (%)	4.00 hingga 4.54	4.65
Purata kematangan (hari)	1095	1095

11. PELBAGAI PEMIUTANG DAN AKRUAN

	2019	2018
	RM	RM
Pemiutang Pelbagai	301,122	12,840
Peruntukan Yuran Audit	5,688	5,688
Deposit Sewa dan Pajakan	18,032	18,032
	<u>324,842</u>	<u>36,560</u>

12. CUKAI TERTUNDA

	2019	2018
	RM	RM
Baki pada 1 Januari	643	2,080
Pindahan daripada Penyata Prestasi Kewangan - Nota 18	14,091	(1,437)
Baki pada 31 Disember	<u>14,734</u>	<u>643</u>

13. SEWAAN DAN PAJAKAN

	2019	2018
	RM	RM
Sewa dan Pajakan dari Pelbagai Syarikat		
Tg. Bruas Port Sdn Bhd - Pajakan Tanah	1,371,603	1,434,462
Tg. Bruas Port Sdn Bhd - Pajakan Tambahan	673,510	565,023
	<u>2,045,113</u>	<u>1,999,485</u>

14. PENDAPATAN PELABURAN

	2019	2018
	RM	RM
Faedah dari Simpanan Tetap	550,241	505,570
Faedah dari Pelaburan Lain	1,535,606	1,358,043
	<u>2,085,847</u>	<u>1,863,613</u>

15. LAIN-LAIN HASIL

	2019	2018
	RM	RM
Lesen Perkhidmatan Pelbagai	11,500	13,000
Faedah Bank	593	633
Lesen Operasi Pelabuhan	100,000	100,000
Hasil Pelbagai	43,552	87,902
	<u>155,645</u>	<u>201,535</u>

16. BELANJA PENTADBIRAN

	2019	2018
	RM	RM
Bayaran Ex-Gratia	267,205	268,779
Elaun Lembaga Pengarah	144,171	254,064
Yuran Pengurusan kepada Lembaga Pelabuhan Kelang	343,629	361,448
Belanja Pengurusan	350,243	182,765
	<u>1,105,248</u>	<u>1,067,056</u>

17. BELANJA OPERASI

	2019	2018
	RM	RM
Lain - Lain Belanja Operasi	119,934	158,405
	<u>119,934</u>	<u>158,405</u>

18. PERCUKAIAN

	2019	2018
	RM	RM
Perbelanjaan Cukai		
Tahun Semasa	802,512	772,460
Kurangan Peruntukan Tahun Lepas	353,017	-
Cukai Tertunda - Nota 12	14,091	(1,437)
Baki pada 31 Disember	<u>1,169,620</u>	<u>771,023</u>
	2019	2018
	RM	RM
Lebihan Sebelum Percukaian	<u>3,032,128</u>	<u>2,809,832</u>
Percukaian pada Kadar 24% (2018 : 24%)	727,711	674,360
Perbelanjaan Tidak Dibenarkan	79,601	101,836
Elaun Modal Dituntut	(4,800)	(3,736)
Kurangan Peruntukan Tahun Lepas	353,017	-
Cukai Tertunda - Nota 12	14,091	(1,437)
	<u>1,169,620</u>	<u>771,023</u>

19. 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:

	2019	2018
	RM	RM
Elaun Lembaga Pengarah	144,171	254,064
Bilangan Jemaah Lembaga Pengarah	<u>4</u>	<u>4</u>

20. PERKARA PENTING YANG BERLAKU SELEPAS TEMPOH PELAPORAN

Berdasarkan MPSAS 14, peristiwa selepas pelaporan ialah peristiwa yang memuaskan dan tidak memuaskan yang berlaku di antara tarikh pelaporan dan tarikh penyata kewangan disahkan untuk penerbitan. Antara dua jenis peristiwa yang boleh dikenalpasti adalah peristiwa yang membuktikan keadaan yang wujud pada tarikh pelaporan (peristiwa perlu pelarasan selepas tarikh pelaporan) dan peristiwa yang menunjukkan keadaan yang wujud selepas tarikh pelaporan (peristiwa tidak perlu pelarasan selepas tarikh pelaporan).

20. PERKARA PENTING YANG BERLAKU SELEPAS TEMPOH PELAPORAN (SAMBUNGAN)

Pada 16 Mac 2020, Kerajaan Malaysia telah mengumumkan Perintah Kawalan Pergerakan (PKP) berikutan pandemik Corona Virus (Covid-19). Peringkat awal PKP adalah daripada 18 Mac 2020 sehingga 31 Mac 2020. Tempoh PKP telah dipanjangkan sehingga 28 April 2020 dan seterusnya dilaksanakan dalam beberapa fasa sehingga 31 Ogos 2020. Hal ini bagaimanapun adalah peristiwa tidak perlu pelarasan selepas selepas tarikh pelaporan Lembaga Pelabuhan Melaka kerana ia tidak memberi sebarang kesan terhadap angka yang telah dilaporkan sehingga tahun kewangan berakhir 31 Disember 2019.





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