



Asia's Preferred Logistics Hub

MEMBINA KETAHANAN DEMI KELESTARIAN

BUILDING RESILIENCE, ENSURING SUSTAINABILITY

Laporan Tahunan 2020 • Lembaga Pelabuhan Kelang
Annual Report 2020 • Port Klang Authority



KANDUNGAN CONTENT

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 02 | VISI, MISI & NILAI-NILAI TERAS
<i>VISION, MISSION & CORE VALUES</i> | 23 | PETUNJUK UTAMA KEWANGAN LPK
<i>FINANCIAL HIGHLIGHTS OF PKA</i> |
| 03 | SELAMAT DATANG KE PELABUHAN KLANG
<i>WELCOME TO PORT KLANG</i> | 25 | ULASAN PENGURUS BESAR
<i>GENERAL MANAGER'S REVIEW</i> |
| 07 | PROFIL KORPORAT LPK
<i>PKA CORPORATE PROFILE</i> | 37 | LAPORAN PEMBANGUNAN KHAS
<i>SPECIAL DEVELOPMENT REPORT</i> |
| 09 | JEMAAH LEMBAGA
<i>BOARD OF DIRECTORS</i> | 41 | KAD LAPORAN PELABUHAN KLANG
<i>PORT KLANG REPORT CARD</i> |
| 11 | PENGURUSAN KANAN
<i>SENIOR MANAGEMENT</i> | 43 | GAMBAR SEPANJANG TAHUN
<i>THE YEAR IN PICTURES</i> |
| 13 | CARTA ORGANISASI
<i>ORGANISATION CHART</i> | 47 | PENYATA KEWANGAN LPK
<i>FINANCIAL STATEMENTS PKA</i> |
| 14 | JAWATANKUASA AUDIT LPK
<i>PKA AUDIT COMMITTEE</i> | 81 | LAPORAN PELABUHAN MELAKA
<i>PORT OF MALACCA REPORT</i> |
| 15 | JAWATANKUASA PERUNDING PELABUHAN
<i>PORT CONSULTATIVE COMMITTEE</i> | 89 | PENYATA KEWANGAN LPM
<i>FINANCIAL STATEMENTS MPA</i> |
| 17 | ULASAN PENERUSI
<i>CHAIRMAN'S REVIEW</i> | | |

RASIONAL MUKA HADAPAN COVER RATIONALE



Gambaran tangan yang digenggam dan pelabuhan melambangkan hubungan kerjasama di antara pihak berkepentingan dalam membangun ketahanan serta memastikan kelestarian, yang dilakarkan melalui dua elemen semula jadi iaitu rama-rama dan langit biru.

The montage of clasped hands and the port symbolises the partnership of stakeholders in building resilience to ensure sustainability, which is represented by the two nature elements of butterflies and blue skies.

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.

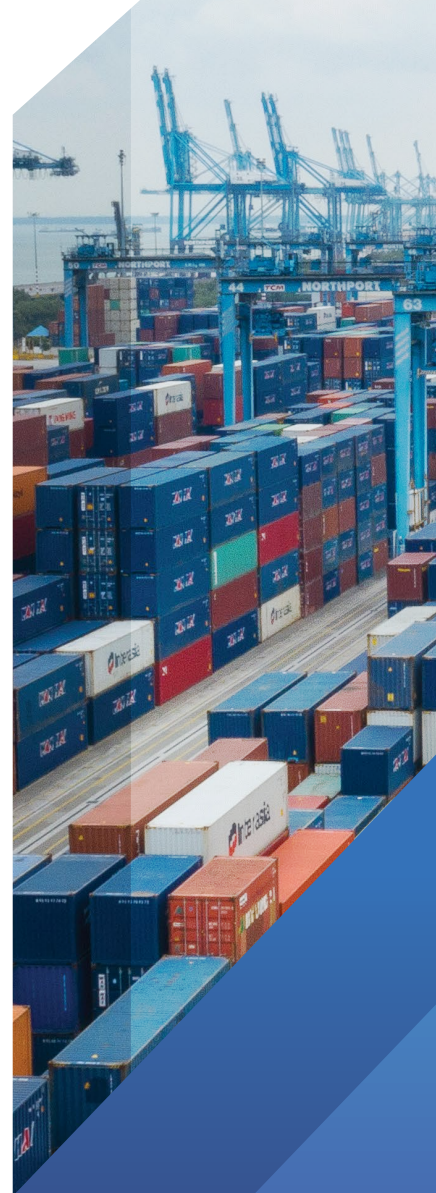
Port Klang as the National Load Centre Whilst Developing it as the Preferred Logistics Hub for the Asian Region.

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.

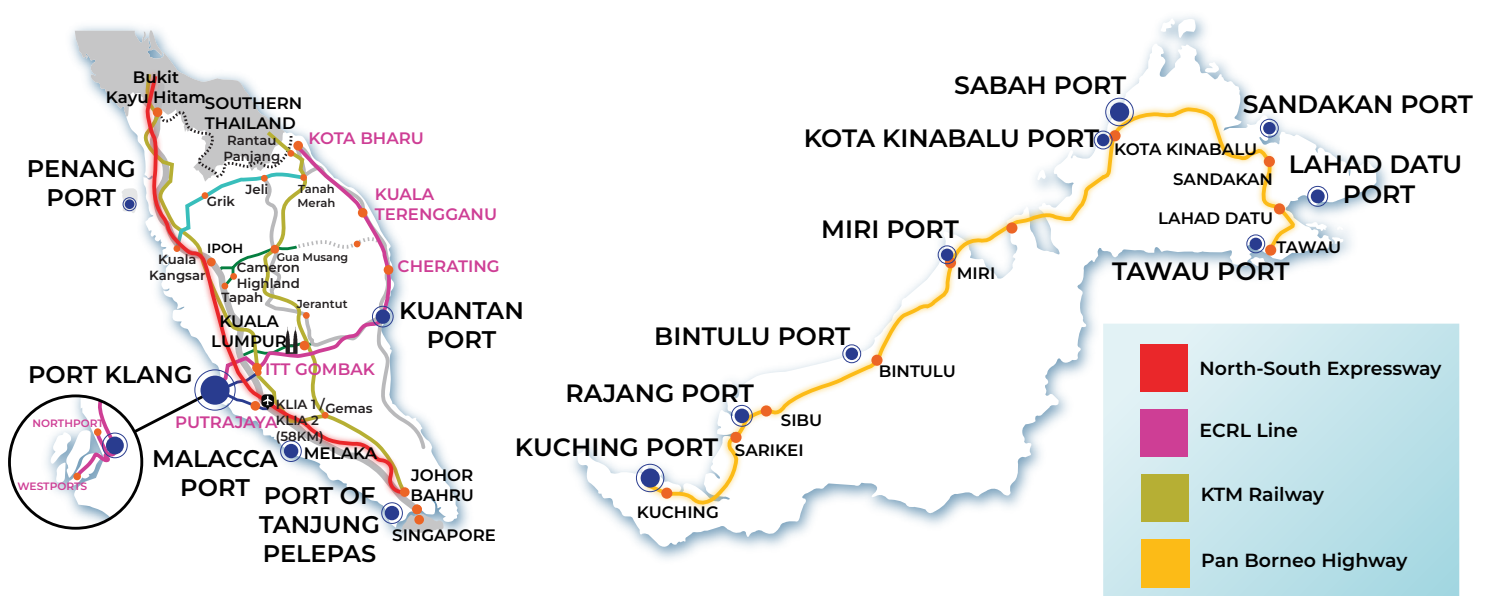
RANGKAIAN LUAR BIASA / EXCELLENT CONNECTIVITY

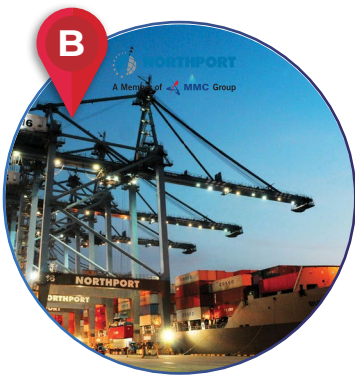
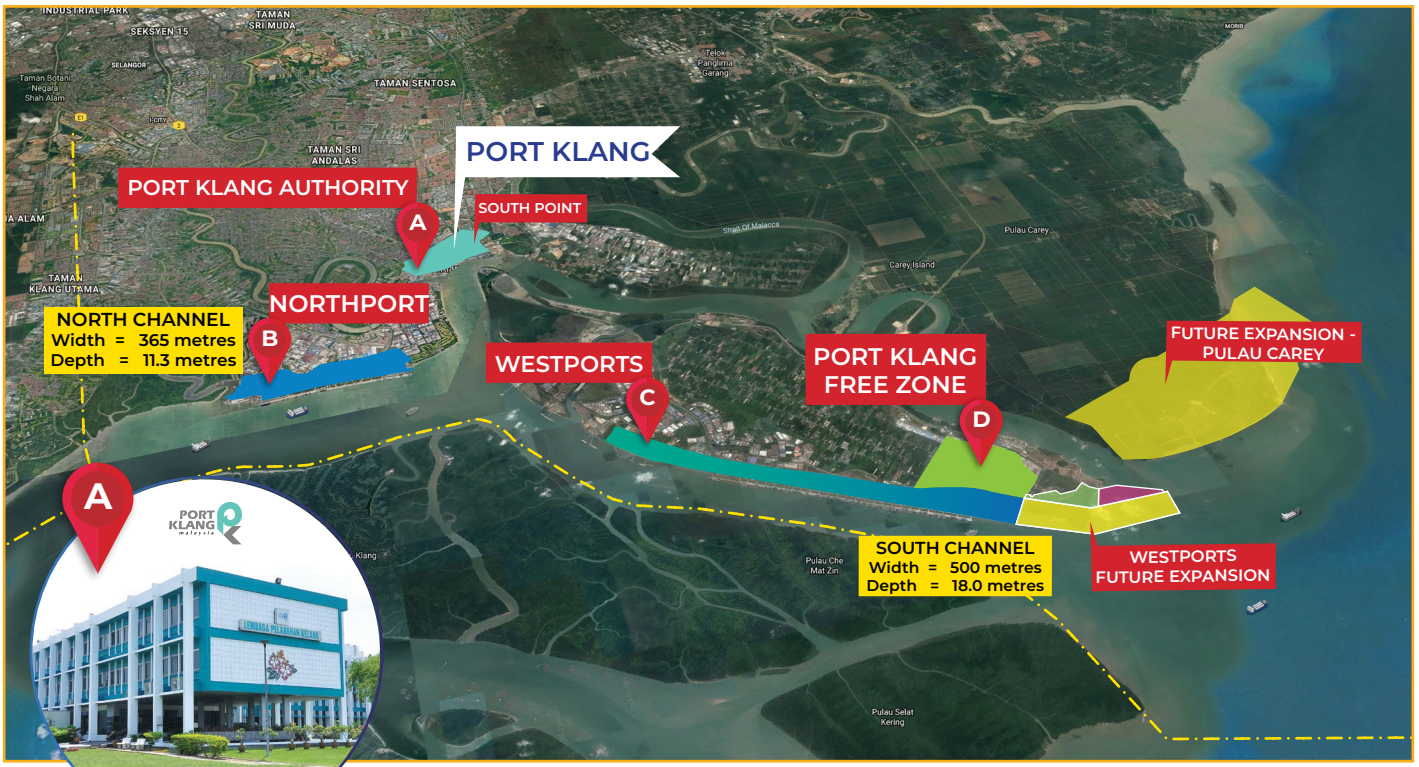
Pelabuhan Klang yang terletak di kawasan komersial dan perindustrian di Lembah Klang yang pesat membangun serta berdekatan dengan ibu negara, Kuala Lumpur, dihubungkan dengan lebuh raya, landasan kereta api dan Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur memberikan kelebihan strategik dalam peranannya 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 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.





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 memudahkan 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 utilise 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.



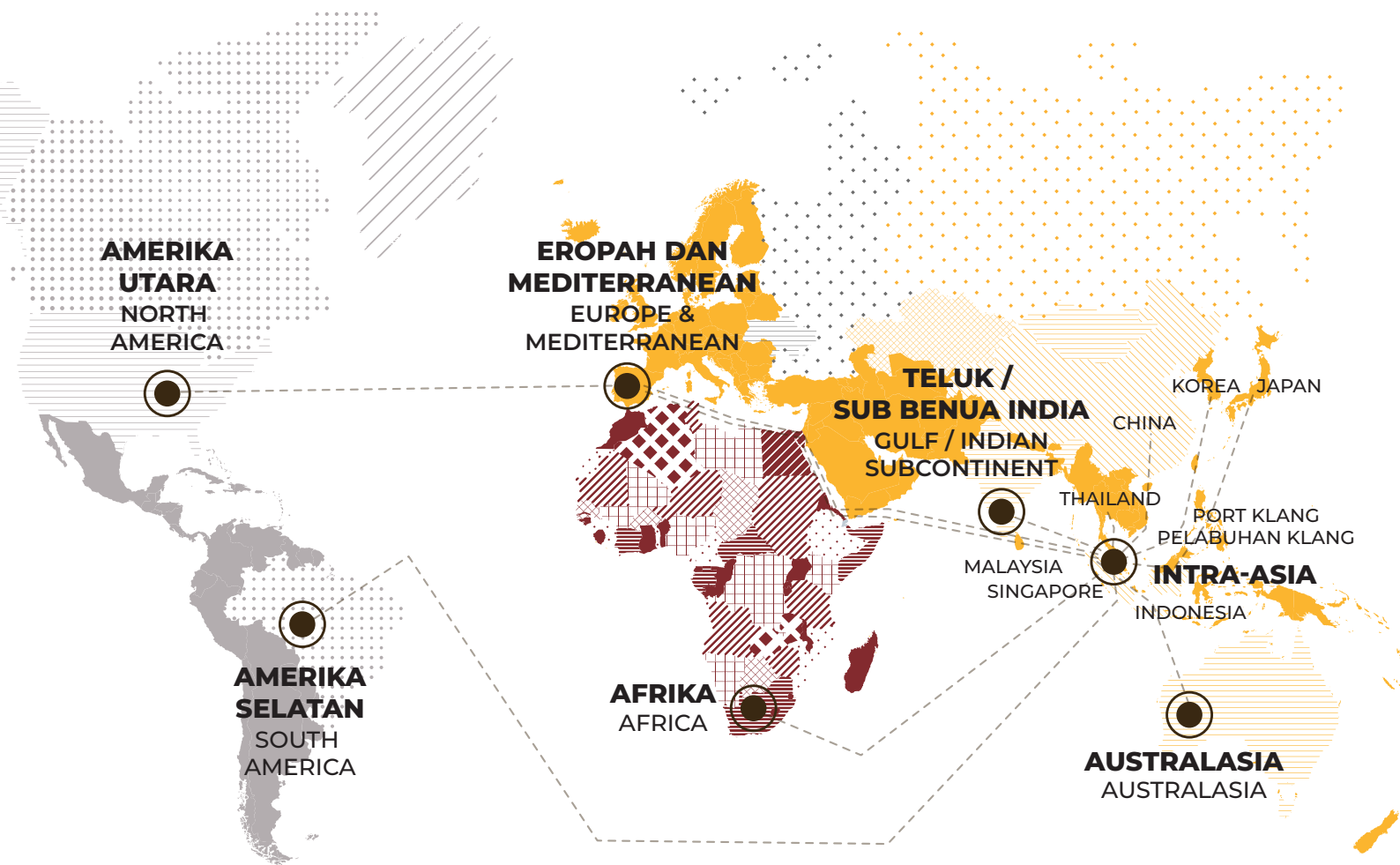
PELABUHAN
PORTS

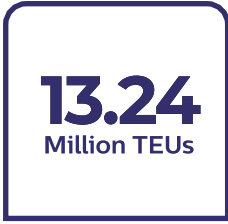


NEGARA
COUNTRIES



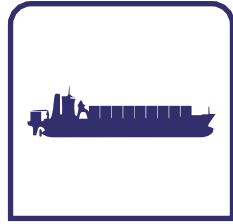
SYARIKAT PERKAPALAN UTAMA
MAIN LINE OPERATORS



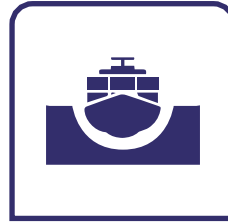


13.24
Million TEUs

JUMLAH KENDALIAN 2020
TOTAL THROUGHPUT
IN 2020



19.6 JUTA TEU
KAPASITI TAHUNAN
19.6 MIL TEU
ANNUAL CAPACITY



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



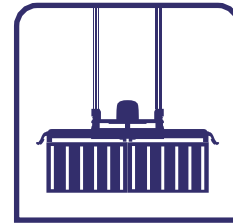
KEDUDUKAN YANG
STRATEGIK
STRATEGICALLY
POSITIONED



35 PERGERAKAN
PURATA PER JAM
35 MOVES
PER HOUR AVERAGE



MENGENDALIKAN LEBIH
50% KARGO NEGARA
HANDLE MORE THAN
50% NATION'S CARGO



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

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



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 perubahan dinamik 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 transform 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

PENGURUSAN ASET
ASSET MANAGEMENT



PERANCANGAN DAN PEMBANGUNAN PELABUHAN
PORT PLANNING AND DEVELOPMENT



PEMUDAH CARA PERDAGANGAN
TRADE FACILITATION



PIHAK BERKUASA ZON BEBAS
FREE ZONE AUTHORITY



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

JEMAAH LEMBAGA

BOARD OF DIRECTORS



1 DATUK CHONG SIN WOON
Pengerusi / *Chairman*

Dilantik / *Appointed*
18.04.2020

2 CAPT. K. SUBRAMANIAM
Pengurus Besar /
General Manager

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

4 DATO' MOHD AMIN
BIN AHMAD AHYA
Wakil Kerajaan Negeri Selangor /
Representative of Selangor State

Tamat tempoh lantikan /
Term ended
08.11.2020

5 ROSANIZI BINTI AHMAD
Wakil Kementerian
Kewangan Malaysia /
*Representative of Ministry of
Finance Malaysia*



6 **DATUK NG CHOK SIN**
Wakil Bebas /
Independent Representative

Dilantik / Appointed
09.07.2020

7 **DATO' LOO KOOI THIAM**
Wakil Bebas /
Independent Representative

Dilantik / Appointed
09.07.2020

8 **HAJI MOHD ROSLEE
BIN ABD. HAMID**
Wakil Bebas /
Independent Representative

Dilantik / Appointed
09.07.2020

9 **MURUGAVELU
A/L SUBRAMANIAM**
Wakil Bebas /
Independent Representative

Dilantik / Appointed
09.07.2020

10 **MOHAMAD SHAKIRIEN
BIN DATO' ABD RAZAK**
Wakil Bebas /
Independent Representative

Dilantik / Appointed
09.07.2020

PENGURUSAN KANAN

SENIOR MANAGEMENT



1 CAPT. K. SUBRAMANIAM
Pengurus Besar /
General Manager

2 AZURA BINTI MUHAMAD
Penolong Pengurus Besar
(Pentadbiran & Kewangan) /
*Assistant General Manager
(Administration & Finance)*

3 SHAIFUL NAZRI BIN SHAARI
Pemangku Penolong
Pengurus Besar (Kejuruteraan) /
*Acting Assistant
General Manager (Engineering)*

4 CAPT. KAMAL ARIFFIN
BIN IDRIS
Pemangku Penolong Pengurus
Besar (Operasi & Kawal Selia) /
*Acting Assistant General
Manager (Operations &
Regulatory)*

5 VIJAYAINDIARAN R.
VISWALINGAM
Pemangku Penolong Pengurus
Besar (Korporat &
Pembangunan) /
*Acting Assistant General
Manager (Corporate &
Development)*

6 AHMAD RIZAL BIN MOHD
YUSOP
Pengurus Kanan (Zon Bebas) /
Senior Manager (Free Zone)

7 FAZILAH SURKISAH BINTI
MOHAMMAD
Penasihat Undang-Undang /
Legal Advisor

8 SRI MUHUNAN RAJA
RETNAM
Pengurus Kanan
(Pengurusan Hartanah) /
*Senior Manager
(Property Management)*

9 ADNAN BIN ABIDIN
Pengurus Kanan (Kewangan) /
Senior Manager (Finance)

10 MOHD. DZULCARNAEN
BIN MUSA
Pengurus Kanan
(Sumber Manusia) /
*Senior Manager
(Human Resources)*

11 SUHAIRI BIN NORDIN
Pemangku Pengurus Kanan
(Kejuruteraan) /
*Acting Senior Manager
(Engineering)*



12 **NORAIDAH BINTI MOHD. SAID**
Pengurus (Teknologi Maklumat) /
Manager (Information Technology)
Bersara wajib / Retired
29.01.2021

13 **SHANTI T. GUNARATNAM**
Pengurus (Komunikasi Korporat) /
Manager (Corporate Communications)

14 **KUMARESEN SILVARAJOO**
Pengurus (Pusat Sehati) /
Manager (One Stop Centre)

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

16 **MUHAMAD BIN BHAUDDIN**
Pengurus (Bomba) /
Manager (Fire Services)

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

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

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

20 **MOHD BAKRI BIN ABDULLAH**
Pengurus (Khidmat Pengurusan & Perolehan) /
Manager (Management Services & Procurement)
Bersara wajib / Retired
02.03.2021

TIADA DALAM GAMBAR / NOT IN PICTURE

WAN SITI FATIMAH BINTI WAN AHMAD
(Menanggung) Pengurus Kanan (Perancangan & Pembangunan) /
(Covering) Senior Manager (Planning & Development)

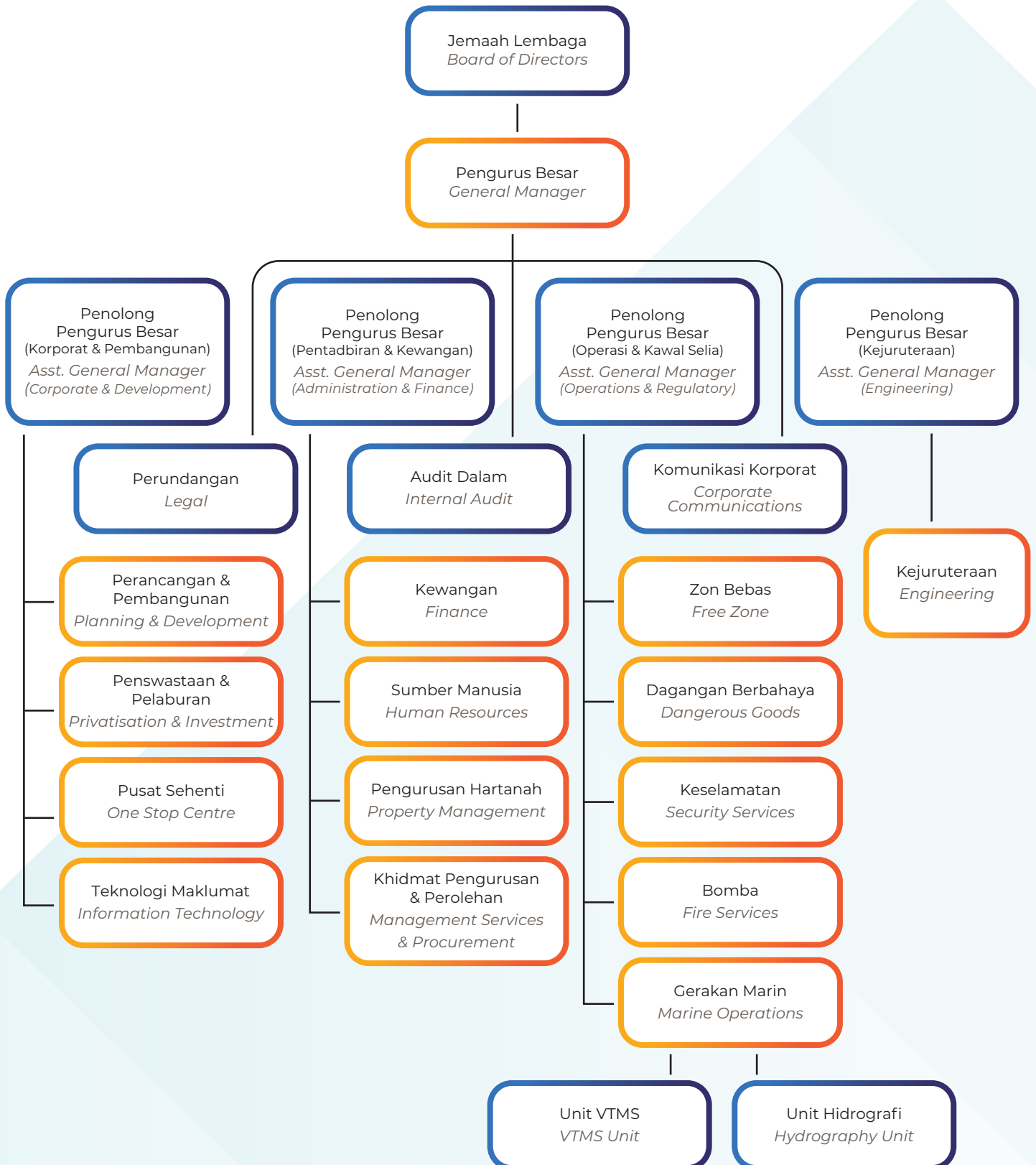
CAPT. AZMI BIN MAARIS
(Menanggung) Pengurus (Gerakan Marin) /
(Covering) Manager (Marine Operations)

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 kajian serta menilai perkara-perkara berkaitan pengauditan. Jawatankuasa Audit Lembaga Pelabuhan Kelang (JKA LPK) telah ditubuhkan pada Disember 1997 dan bertanggungjawab mengkaji rancangan pengauditan, polisi dan prosedur dalaman serta keberkesanan sistem kawalan dalaman selaras dengan pematuhan terhadap undang-undang dan peraturan seperti yang terkandung dalam 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, review and evaluate auditing matters. The Audit Committee (AC) was established in December 1997 to review the audit plan, internal policies and procedures and effective internal control system in 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

DATUK NG CHOK SIN

Ahli Jemaah Lembaga LPK
Board of Director, PKA

Dilantik / *Appointed*
11.11.2020

Wakil Kementerian Pengangkutan Malaysia / Representative of Ministry of Transport Malaysia

SUHAIMI BIN ALI

Setiausaha Bahagian
Bahagian Pentadbiran dan Kewangan
Under Secretary Administration and Finance Division

Dilantik / *Appointed*
02.08.2016

Ahli / Member

MURUGAVELU A/L SUBRAMANIAM

Ahli Jemaah Lembaga LPK
Board of Director, PKA

Dilantik / *Appointed*
11.11.2020

MOHAMAD SHAKIRIEN BIN DATO' ABD RAZAK

Ahli Jemaah Lembaga LPK
Board of Director, PKA

Dilantik / *Appointed*
11.11.2020

Wakil Pengurusan LPK / PKA Management Representative

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

Setiausaha / Secretary

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

Urus Setia / Secretariat

Jabatan Audit Dalam, LPK
Internal Audit Department, PKA

JAWATANKUASA PERUNDING PELABUHAN PORT CONSULTATIVE COMMITTEE

Jabatan Pusat Sehati bertanggungjawab sebagai perantara antara pengguna-pengguna pelabuhan dengan agensi-agensi kerajaan yang terlibat. Adalah menjadi tanggungjawab Jabatan Pusat Sehati untuk menjadi pemudah cara kepada komuniti logistik Pelabuhan Klang di dalam usaha menambahaik kecekapan pelabuhan dan meningkatkan pengendalian kargo di Pelabuhan Klang di samping menangani dan menyelesaikan isu-isu berkaitan industri logistik yang boleh memberi kesan kepada industri pelabuhan.

The PKA one-stop centre (OSC) serves as an intermediary between port users and various government agencies involved in port operations in order to help improve port efficiency and grow cargo volume in Port Klang. The OSC facilitates in resolving issues in the logistics industry which may arise from time to time.



Jabatan Pusat Sehati telah mengadakan Mesyuarat Jawatankuasa Perunding Pelabuhan Klang Tahun 2020 sebanyak 2 kali iaitu pada 23 Julai 2020 bertempat di Ibu Pejabat Lembaga Pelabuhan Kelang dan pada 23 Disember 2020 secara dalam talian. Mesyuarat ini telah dihadiri oleh semua pihak berkepentingan yang dilantik oleh YB Menteri Pengangkutan Malaysia.

Jawatankuasa Perunding Pelabuhan telah membincangkan perkara-perkara yang berhubung kait dengan pelabuhan terutama yang melibatkan perkara-perkara seperti perubahan besar ke atas tarif, perancangan yang melibatkan pembesaran dan pembangunan pelabuhan berskala besar dan juga perkara-perkara yang berkaitan industri Logistik.

In 2020, the OSC organised two Port Klang Consultative Committee (PCC) meetings, on 23 July and 23 December respectively, at the PKA headquarters. The meetings were attended by all stakeholders appointed by the Minister of Transport Malaysia.

The PCC discussed various matters related to the port such as major increase in port tariffs, port expansion plans and any other matters related to the logistics industry.

Berikut adalah Ahli-Ahli Jawatankuasa Perunding Pelabuhan Pelabuhan Klang Sesi 2020/2021:
The following are the PCC members for 2020-2021:

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

ULASAN PENERUSI

CHAIRMAN'S REVIEW

“

Ekonomi global berkembang pesat. Pandemi yang berlaku telah merubah keadaan dengan cepat. COVID-19 telah menunjukkan kepentingan untuk sentiasa seiring dengan arus perubahan dalam ekonomi global, terutama perkembangan ekonomi digital, dan keperluan untuk membangun daya tahan dengan mengadaptasi teknologi baru dan digitalisasi.

DATUK CHONG SIN WOON
PENERUSI

”





ULASAN PENERUSI

Dalam Global Economic Prospects edisi Jun 2020, kesan COVID-19 ditakrifkan seperti berikut: "COVID-19 telah mencetuskan krisis global baharu- krisis kesihatan sedunia yang mengorbankan sebilangan besar nyawa manusia, menjurus ke arah kemelesetan global terburuk sejak Perang Dunia Kedua."

Krisis COVID-19 yang belum pernah terjadi sebelum ini masih menyelubungi dunia dengan penuh rasa ketidakpastian dan ketakutan. Pandemik ini telah mencetuskan cabaran kesihatan yang teruk yang mengakibatkan gangguan rantaian bekalan global dan mempengaruhi kehidupan perniagaan, pekerjaan dan sosial. Selain itu, Tabung Kewangan Antarabangsa telah meramalkan penurunan pertumbuhan ekonomi global sebanyak 4.9% untuk tahun 2020 walaupun terdapat keyakinan optimis untuk pemulihan global sebanyak 6% pada tahun 2021 selepas pemberian vaksin COVID-19. Di Malaysia, Bank Negara telah meramalkan pertumbuhan berada pada julat yang lebih rendah antara 6% dan 7.5% untuk tahun 2021."

Disamping itu, Pelabuhan Klang dijangka mencatatkan penurunan yang banyak dari segi jumlah kendalian. Namun begitu, jumlah penurunan kendalian yang berlaku tidaklah secepat yang dijangka, dengan catatan penurunan sebanyak 2.5% dari segi kendalian kontena kepada 13.24 juta TEU setahun.

Pelabuhan dan operasi logistik, yang dianggap sebagai perkhidmatan penting, terus beroperasi bagi memastikan pergerakan penghantaran barang keperluan tidak terjejas ketika Perintah Kawalan Pergerakan (PKP) pertama kali dilaksanakan pada bulan Mac 2020. Pelbagai langkah dilakukan bagi melindungi kesihatan orang awam dengan memperkenalkan prosedur yang dikemaskini bagi meminimumkan kesan terhadap operasi. Walaupun sekatan PKP telah sedikit sebanyak memberi kesan kepada operasi seperti berlakunya kesesakan di kawasan pelabuhan, namun, LPK dengan kerjasama Westports, Northport dan semua pihak berkepentingan, isu ini telah dapat diselesaikan dengan segera.

Selain itu, untuk mengurangkan beban kewangan akibat pandemik kepada pengguna pelabuhan, LPK telah memperkenalkan pakej bantuan yang menawarkan pengecualian dan potongan kadar sewa dan caj pelabuhan untuk syarikat-syarikat perkapalan serta pengguna jeti persendirian. Di antara inisiatif lain termasuklah lanjutan tempoh penyimpanan percuma di terminal. Operator- operator terminal juga menawarkan pengecualian ke atas caj simpanan dan pengalihan barang-barang bukan keperluan yang terdapat di premis mereka.

LPK menghargai semangat kerjasama yang ditunjukkan oleh terminal-terminal, pemain logistik dan pihak berkepentingan lain dari komuniti pelabuhan dalam memastikan keadaan semasa dapat dikendalikan dengan berkesan, dengan gangguan yang minimum pada operasi keseluruhan.

Ketidakpastian menjadikan keadaan lebih mencabar pada masa akan datang. COVID -19 adalah krisis yang telah meninggalkan kesan kepada setiap orang. Pelabuhan Klang bukan hanya perlu beroperasi dalam norma baharu tetapi juga perlu cepat mengadaptasi dengan keadaan. Adalah penting untuk kita belajar sesuatu dari keadaan pandemik yang berlaku, mengkaji serta merancang persediaan untuk bertahan dalam keadaan krisis yang lebih mencabar pada masa hadapan. COVID-19 telah memberi cabaran baharu kepada pelabuhan- pelabuhan di seluruh dunia dan situasi seperti ini memerlukan pemikiran di luar kotak bagi mencari jalan penyelesaian. Kami akan mengkaji dan menilai keperluan baru dalam persediaan operasi untuk membina daya tahan yang lebih mampan.

Pandemik ini telah memberi pengajaran berharga dalam menangani kejutan dan gangguan pada rantaian bekalan maritim. Syarikat-syarikat perkapalan, pelabuhan dan pemain-pemain logistik serta pihak berkepentingan yang lain perlu menyesuaikan diri dengan 'normal baru' dalam menjalankan perniagaan untuk mengurangkan kesan dan risiko wabak tersebut. Pengalaman yang diperoleh akan membantu dalam proses membuat polisi dan keputusan bagi memastikan kesinambungan perniagaan, meningkatkan pengurusan risiko dan membangun ketahanan ke arah mewujudkan pelabuhan dan rantaian bekalan maritim yang mampan secara keseluruhan ketika berdepan rintangan.

Ekonomi global berkembang amat pesat. Pandemik yang berlaku telah mempercepat momentum perubahan. COVID-19 telah membuktikan betapa pentingnya untuk mengikuti perubahan di dalam ekonomi global, terutama perkembangan ekonomi digital, dan keperluan untuk membina ketahanan dengan mengadaptasi teknologi baharu dan digitalisasi. Cabaran yang dihadapi sekarang adalah bagaimana untuk menjadikan Pelabuhan Klang lebih pintar, lebih tangkas dan mudah disesuaikan dengan apa jua keadaan dan cabaran pada masa akan datang.



Penghargaan

Walaupun masih berdepan dengan risiko penurunan, tetapi saya yakin dengan kerjasama semua pihak berkepentingan, LPK lebih mampu menangani ketidakpastian dengan terus memastikan pembangunan Pelabuhan Klang yang lebih berdaya tahan dan mampan. Saya ingin mengucapkan setinggi-tinggi penghargaan di atas kerjasama semua pihak berkepentingan dalam komuniti Pelabuhan Klang termasuk operator-operator terminal, komuniti pengangkutan dan logistik, penyedia perkhidmatan lain dan agensi-agensi kerajaan yang berkaitan dengan pelabuhan kerana membantu menangani cabaran yang dihadapi pelabuhan sepanjang tahun. Semangat berpasukan, kecekapan dan kemampuan untuk menyesuaikan diri dalam apa jua keadaan adalah penting bagi kita menjalani hari hari mendatang.

Akhir sekali, terima kasih saya ucapkan kepada rakan-rakan saya di Lembaga Pengarah LPK, pihak pengurusan dan kakitangan di atas komitmen mereka dalam memastikan Pelabuhan Klang terus maju walaupun berdepan dengan cabaran yang hebat pada waktu pandemik ini. Sama-sama kita berusaha mengatasi segala kemungkinan yang mendatang.



“

The global economy is evolving fast. The pandemic has simply accelerated the momentum of change. COVID-19 has brought into sharp focus the importance of keeping pace with the changes that are occurring in the global economy, particularly developments in the digital economy, and the need to build resilience by adopting new technologies and digitalisation.

”

DATUK CHONG SIN WOON
CHAIRMAN

CHAIRMAN'S REVIEW

In the June 2020 edition of the Global Economic Prospects, the impact of COVID-19 was described thus: "COVID-19 has triggered a global crisis like no other – a global health crisis that, in addition to an enormous human toll, is leading to the deepest global recession since the Second World War."

The unprecedented COVID-19 crisis still shrouds the world in uncertainty and fear. The pandemic has caused severe health challenges which cascaded down to disruption of the global supply chain and impacted business, work and social life. Against such a backdrop, the International Monetary Fund has forecasted a 4.9% decline in global economic growth for 2020 though there is cautious optimism for a 6% global recovery in 2021 on the back of the COVID-19 vaccine roll-out. In Malaysia, Bank Negara has forecasted growth to be in the lower range of between 6% and 7.5% for 2021.

Against such a backdrop, expectations were for Port Klang to record a severe decline in throughput. Thankfully, the drop in throughput was not as acute as had been anticipated, with the port registering a 2.5% decline in container traffic year-on-year to 13.24 million TEU.

Ports and logistics operations, deemed as essential services, remained open to ensure the uninterrupted flow of essential goods when the movement control order (MCO) was first imposed in March 2020. Various measures to safeguard public health together with revised procedures to minimise the impact on operations were introduced. The MCO restrictions, however, affected port operations, with congestion at the wharfs and onshore, which to the credit of PKA, Westports and Northport in collaboration with all stakeholders, was expeditiously resolved.

Additionally, to mitigate the financial impact of the pandemic on port users, PKA introduced a financial relief package which offered exemptions and discounts on lease rentals and port dues for shipping lines as well as private jetty users. Other initiatives included an extension of the free storage period at the terminals. The terminal operators also offered waivers on storage and removal charges for non-essential goods stuck at their premises.

PKA is grateful for the team spirit shown by the terminals, logistics players and other stakeholders of the port community in ensuring that the situation was effectively managed, with minimal disruption to operations overall.

Uncertainty looms large and great challenges lie ahead. COVID -19 is a multi-front crisis that has affected everyone. Port Klang has not only to adjust to the new normal in operational requirements but also to adjust fast. It is imperative that we learn from the pandemic, review and chart the way ahead to ensure greater preparedness and resilience in future crises. COVID-19 has presented ports all over the world unprecedented challenges and such a situation demands out-of-the-box thinking. We will review and assess new requirements in operational set-ups to build resilience and ensure sustainability.

The pandemic has taught valuable lessons on responding to shocks and disruptions to the maritime supply chain. Shipping lines, ports and logistics players and relevant stakeholders need to adjust to a 'new normal' of doing business in order to mitigate the impact and risks of the pandemic. The experience gained will help to improve policy- and decision-making processes with the ultimate aim of ensuring business continuity, improving risk management and building resilience to future-proofing ports and the maritime supply chain as a whole against any disruption.

The global economy is evolving fast. The pandemic has simply accelerated the momentum of change. COVID-19 has brought into sharp focus the importance of keeping pace with the changes that are occurring in the global economy, particularly developments in the digital economy, and the need to build resilience by adopting new technologies and digitalisation. The challenge before us is about future-proofing port services if we are to survive the relentless change that is taking place. As for Port Klang, the challenge before us is about being smarter, more agile and adaptable to face the current and future challenges to come.





Appreciation

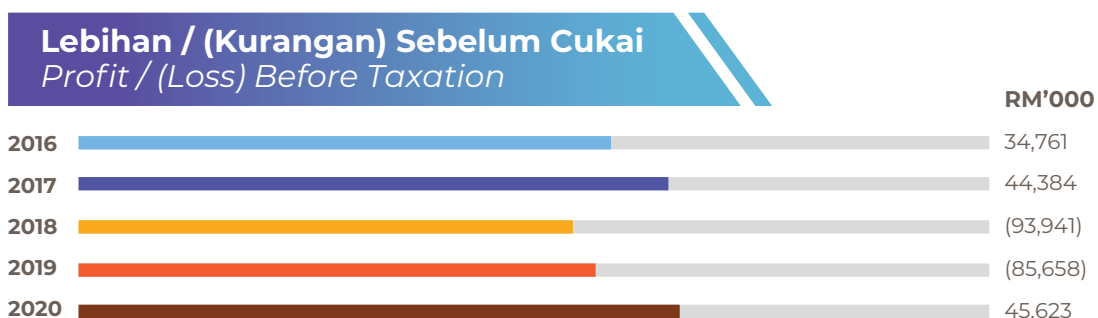
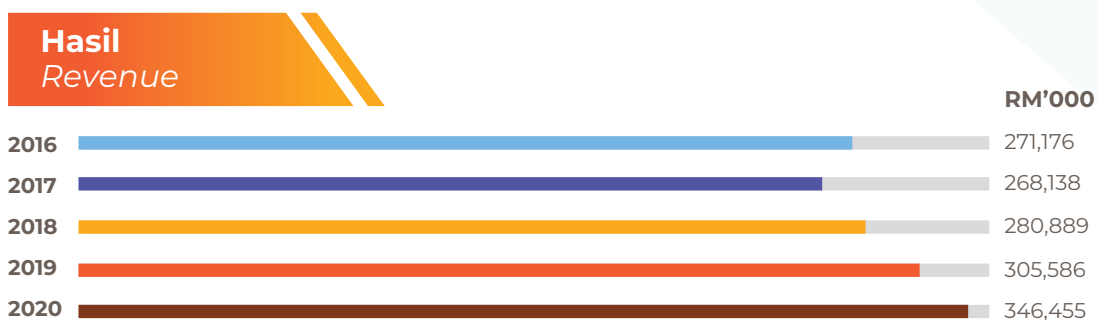
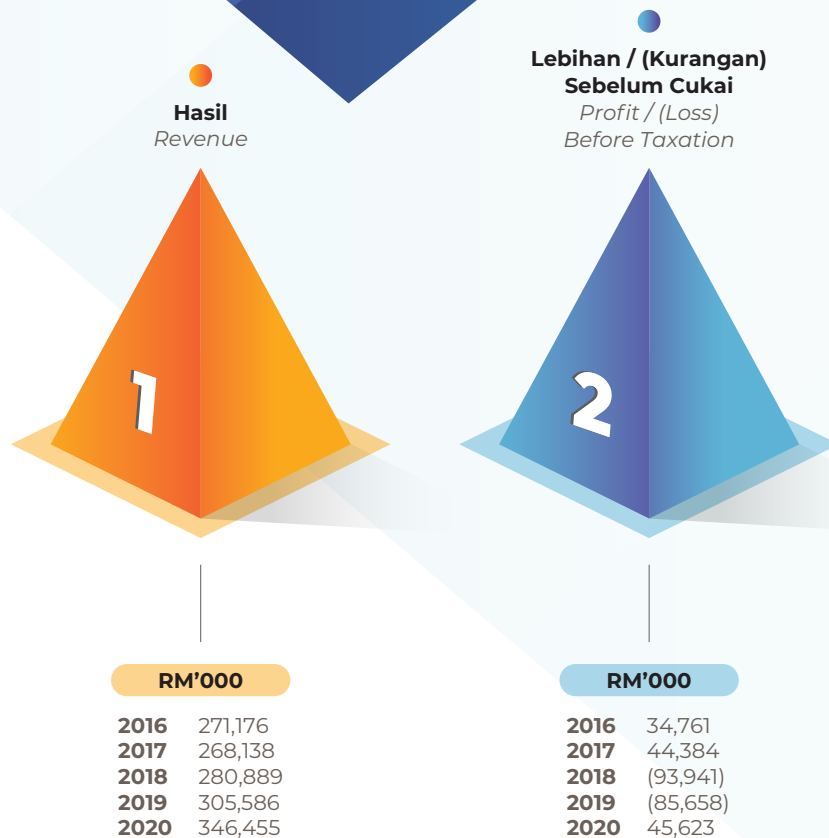
Downside risks still loom but I am confident that PKA, in partnership with all stakeholders, is more than capable of navigating through these uncertain times and to continue to build a resilient and sustainable Port Klang. To every stakeholder in the Port Klang community - the terminal operators, transport and logistics community, other services providers and port-related government agencies - I would like to extend my gratitude for your partnership with PKA in helping to manage the challenges that confronted the port during the year. We will need this team spirit, agility and adaptability to see us through in the years ahead.

Last but not least, my thanks to my colleagues on the PKA Board of Directors and the management and staff for their commitment in ensuring that Port Klang continues to thrive amidst the many challenges arising from the pandemic. Together we will surely prevail against all odds.

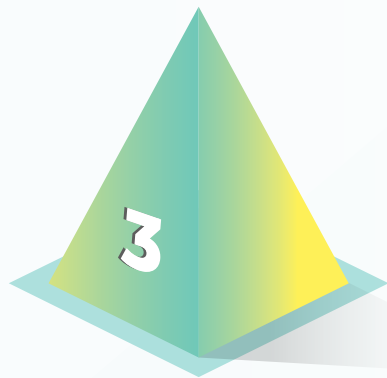


PETUNJUK UTAMA KEWANGAN LPK

FINANCIAL HIGHLIGHTS OF PKA



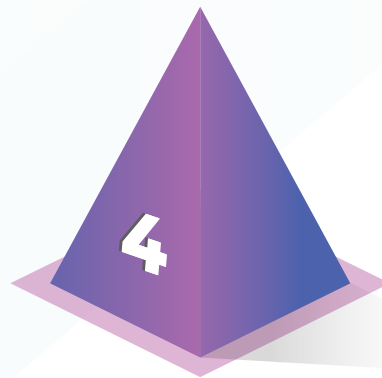
**Lebih / (Kurangan)
Selepas Cukai**
*Profit / (Loss)
After Taxation*



RM'000

2016	34,058
2017	64,290
2018	(126,904)
2019	(97,381)
2020	50,083

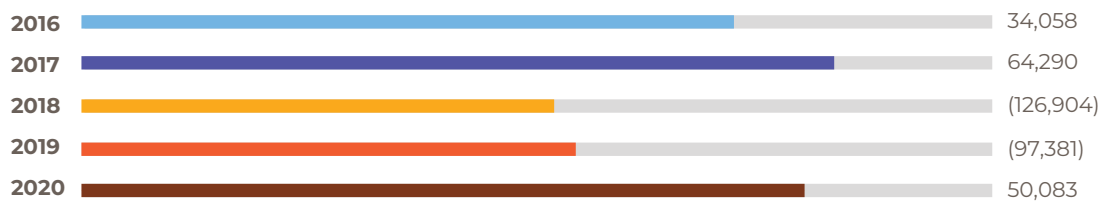
Aset Bersih
Net Assets



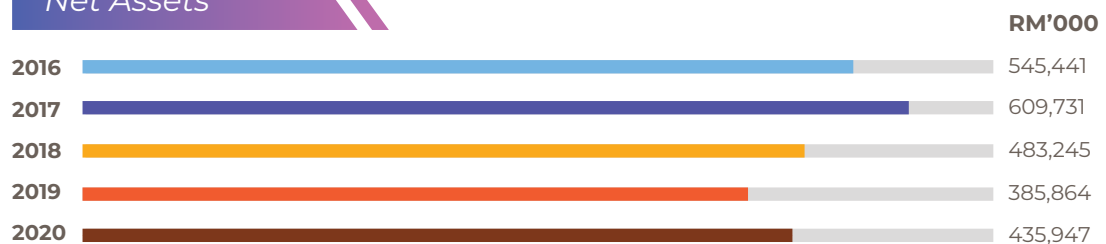
RM'000

2016	545,441
2017	609,731
2018	483,245
2019	385,864
2020	435,947

Lebih / (Kurangan) Selepas Cukai
Profit / (Loss) After Taxation



Aset Bersih
Net Assets



ULASAN PENGURUS BESAR

GENERAL MANAGER'S REVIEW



“

Pandemik ini turut memberi kesan kepada pengurusan operasi dan infrastruktur pelabuhan di seluruh dunia. LPK sedang menilai keadaan semasa untuk memastikan bahawa kita memiliki kemampuan dan kebolehan untuk menangani setiap cabaran yang dihadapi di kala pandemik secara efektif untuk membangun ketahanan dalam menghadapi krisis di masa depan.

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

CAPT. K. SUBRAMANIAM
PENGURUS BESAR

”

ULASAN PENGURUS BESAR

Tindakbalas Terhadap Cabaran COVID-19

Pandemik COVID-19 tidak hanya meragut jutaan nyawa tetapi juga memberi kesan buruk terhadap kesejahteraan socio-ekonomi negara-negara di seluruh dunia. Ia juga telah menyebabkan kesan yang teruk pada ekonomi dunia, dengan gangguan dalam rantai bekalan global, penutupan perniagaan dan peningkatan pengangguran. Seperti pelabuhan di seluruh dunia, Pelabuhan Klang harus berdepan dengan cabaran pandemik ini. LPK bukan sahaja perlu memastikan pelabuhan dapat diuruskan dalam keadaan yang baik malah turut membantu dalam menyokong pengguna pelabuhan yang terkesan dengan wabak tersebut.

LPK bersama dengan 19 wakil pelabuhan-pelabuhan yang lain di dalam Port Authorities Roundtable (PAR) telah menandatangani Deklarasi Bersama untuk memastikan pelabuhan tetap beroperasi bagi memastikan gangguan minimum terhadap aktiviti perkapalan. Deklarasi ini juga bagi memastikan rantai bekalan global dan perdagangan maritim tidak terjejas, manakala kapal-kapal dagang dapat berlabuh di terminal untuk melakukan operasi kargo. Keanggotaan PAR, yang



terdiri daripada 20 pelabuhan terkemuka dari Asia, Timur Tengah, Eropah dan Amerika Utara, juga berjanji untuk memudahkan koordinasi dengan mewujudkan saluran komunikasi terbuka untuk berkongsi pengalaman dan maklumat dalam memerangi COVID-19 serta mengamalkan amalan terbaik seperti langkah-langkah untuk memastikan kesihatan anggota dan kru kapal serta keselamatan dalam aktiviti pengendalian kargo. Selain itu, turut diberi perhatian adalah isu pertukaran kru kapal di pelabuhan.

Sejak awal pandemik dan penguatkuasaan Perintah Kawalan Pergerakan (PKP), LPK telah bekerjasama erat dengan Kementerian Kesihatan, Kementerian Pengangkutan dan agensi kerajaan yang lain bagi memastikan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan dan kesihatan. LPK dengan kerjasama Northport, Westports dan Port Klang Free Zone (PKFZ) telah menjalankan ujian COVID-19 secara kerap terhadap semua warga kerja termasuk pekerja kontraktor swasta yang bekerja di dalam kawasan pelabuhan. Langkah-langkah bagi memastikan kesihatan orang ramai dan kelancaran operasi dilaksanakan dengan cepat di pelbagai kawasan perkhidmatan pelabuhan.

Pada suku ketiga tahun 2020, pelabuhan mengalami peningkatan kemasukan kapal dan lonjakan pada trafik kontena yang menyebabkan kesesakan di pelabuhan. Dengan tindak balas dan penyelesaian yang cepat, seperti menyegerakan pergerakan keluar kontena di yad simpanan, memastikan syarikat-syarikat perkapalan menggunakan lebih banyak kapal bagi memuatkan lebih banyak kontena eksport dan pindah kapal; memastikan para pemain logistik dan pengimport memperbanyakkan pelepasan kontena import dari terminal; serta memastikan pelepasan oleh kastam dan Jabatan Perkhidmatan Kuarantin dan Pemeriksaan Malaysia (MAQIS) dilakukan segera, semua ini adalah di antara langkah penyelesaian bagi memastikan kelancaran operasi. Pengalaman ini merupakan sesuatu yang berguna bukan sahaja mempamerkan kepentingan kerjasama di antara pihak berkepentingan tetapi keperluan untuk bertindak dengan tangkas dan sesuai dengan keadaan krisis yang berlaku.

Untuk mengurangkan beban kewangan berikutan wabak tersebut kepada pengguna pelabuhan, LPK telah menawarkan pakej bantuan kewangan bernilai RM17.2 juta untuk membantu pihak-pihak yang terkesan. Bantuan tersebut yang diberikan mulai bulan Mac hingga Disember 2020, merangkumi pengecualian dan potongan antara 50% hingga 100% untuk penyewaan premis LPK; diskaun 20% untuk caj bayaran pantai untuk pengguna jeti persendirian; dan penangguhan sehingga 30% untuk pembayaran sewa dari bulan Julai hingga Disember untuk penyewa PKFZ. Westports dan Northport juga menawarkan pengecualian atas caj penyimpanan dan pengalihan kepada syarikat-syarikat perkapalan, pengeksport dan pengimport.

Pandemik ini nyata telah memberi kesan kepada operasi dan perancangan infrastruktur pelabuhan di seluruh dunia. LPK sedang menilai keadaan semasa bagi memastikan bahawa kita memiliki kemampuan dan kebolehan untuk menangani cabaran yang timbul berikutan wabak secara efektif dan juga membangun ketahanan untuk menghadapi krisis di masa depan. Walaupun pelabuhan membangun seiring dengan penggunaan teknologi dan digitalisasi selama beberapa tahun kebelakangan ini, namun, keadaan pandemik ini menunjukkan betapa pentingnya proses operasi pelabuhan dan logistik dilaksanakan dengan cepat.

Prestasi Pelabuhan

Seperti pelabuhan-pelabuhan lain di seluruh dunia, pandemik ini telah memberi impak kepada prestasi Pelabuhan Klang yang mencatatkan penurunan kendalian untuk pertama kalinya sejak 2017, sedikit berkurang dari yang dijangka. Pengendalian kontena susut 2.5% kepada 13.24 juta TEU pada tahun 2020 (2019: 13.58 juta) berbanding tahun sebelumnya. Westports mengendalikan 79.3% daripada jumlah kendalian keseluruhan 20.7% dikendalikan oleh Northport.

Penurunan jumlah kendalian sebahagian besarnya disebabkan oleh pengurangan jumlah kendalian kontena transshipment yang susut 5.0% dari tahun sebelumnya kepada 8.1 juta TEU (2019: 8.5 juta TEU). Kendalian kontena transshipment (pindah kapal) adalah sebanyak 61.3% dari jumlah keseluruhan kendalian kontena pelabuhan untuk tahun ini. Jumlah kontena eksport, yang merangkumi 19.4% daripada jumlah keseluruhan pada tahun 2020, meningkat 3.2% kepada 2.6 juta TEU. Manakala kontena import dikendalikan sebanyak 19.3% daripada jumlah keseluruhan, meningkat sebanyak 0.3% kepada 2.6 juta TEU.

Jumlah kendalian kargo di Pelabuhan Klang mencatatkan penurunan sebanyak 9.0% kepada 221.4 juta fwt. Ia merangkumi 196 juta fwt kendalian kontena, 6.3 juta fwt kendalian pukal am, 10.6 juta fwt kendalian pukal kering dan 8.5 juta fwt pukal cecair. Pengendalian kargo pukal am berkurangan sebanyak 21.2% berbanding tahun lalu manakala pengendalian kargo pukal kering dan cecair masing-masing mencatatkan peningkatan sebanyak 5.0% dan 19.5%.

Jumlah kemasukan kapal ke Pelabuhan Klang menurun 6.6% pada tahun 2020 kepada 13,294 berbanding 14,234 pada tahun 2019. Jumlah kemasukan kapal kontena turun 2.7% kepada 10,214 berbanding 10,501 pada tahun 2019. Selain itu, peratusan jumlah kemasukan kapal pukal am menurun sebanyak 22.4%, manakala peratusan kapal pukal cecair dan kapal pukal kering masing-masing mencatatkan peningkatan sebanyak 12.9% dan 2.6%. Industri kapal persiaran mengalami kesan yang agak teruk berikutan pandemik yang berlaku di mana penurunan sebanyak 45.3% dari segi jumlah kemasukan kapal.

Prestasi Port Klang Free Zone

PKFZ mencatatkan pertumbuhan pendapatan sebanyak 10% kepada RM105 juta pada tahun 2020. Sehingga kini, dianggarkan sejumlah RM1.3 bilion telah dilaburkan di PKFZ oleh penyewa. Jumlah pengendalian kontena melalui terminal meningkat 22% kepada 480,913 TEU berbanding tahun lepas. Dari segi jumlah kendalian fwt, jumlah kargo meningkat sebanyak 25.6% kepada 4.51 juta fwt.

Pada 31 Disember 2020, seluruh tanah kosong seluas 640 ekar telah disewa sepenuhnya oleh 69 syarikat sementara 497 unit

industri ringan telah disewa oleh 104 syarikat. Sebidang tanah kosong seluas tujuh ekar disewakan kepada Swift Haulage Sdn Bhd untuk pembangunan pusat pengedaran serantau untuk import, eksport, pengangkutan, kemudahan pengedaran dan penyimpanan tempatan untuk alat perubatan dan barangan pengguna. Gudang seluas 175,000 kaki persegi akan menjadi teknologi hijau, kemudahan canggih yang akan dilengkapi dengan sistem mesra alam seperti tenaga suria dan pencahayaan serta ciri-ciri yang menjimatkan air, termasuk penggunaan semula air hujan.



Kajian Kebolehlaksanaan di Pelabuhan Pulau Carey

LPK sedang melakukan kajian terhadap cadangan kerajaan untuk membangunkan pelabuhan ketiga di Pulau Carey. Kajian ini dijangka selesai pada April 2021. Cadangan lokasi pelabuhan tersebut terletak di selatan terminal sedia ada, dan ia merupakan sebahagian dari pelan pengembangan masa hadapan untuk membangunkan Pelabuhan Klang menjadi pusat maritim serantau dan hab logistik kargo.

Westports: Pembinaan Kapasiti

Terminal kontena di Westports - CT1 hingga CT9 – dijangka akan mencapai 85% penggunaan pada tahun 2024. Untuk memastikan adanya kapasiti yang mencukupi bagi memenuhi permintaan dalam waktu terdekat, Kerajaan telah bersetuju untuk melaksanakan projek pembangunan Westports 2 yang akan melibatkan pembinaan tambahan 8 buah dermaga dengan panjang keseluruhan dermaga hampir lima kilometer. Ini akan meningkatkan kapasiti Westports sebanyak 13 juta TEU dan menjadikan keseluruhan kapasiti Pelabuhan Klang kepada 33 juta TEU menjelang 2045.

Pada tahun 2020, Westports telah melaksanakan pelbagai projek peningkatan infrastruktur yang bukan hanya untuk peningkatan kapasiti tetapi juga produktiviti. Ini termasuk pembinaan dermaga sebagai terminal LPG yang dijangka beroperasi pada 2021, pembinaan tapak baru seluas 100 ekar sebagai Pusat Logistik Westports untuk aktiviti pergudangan; serta lapangan kontena baru dengan 2,928 slot kontena dan 416 slot untuk kontena sejuk beku (reefer). Selain itu, penggunaan jentera pengendalian kargo juga dipertingkatkan dengan pembelian 12 kren dermaga, 40 traktor di terminal, 145 treler, dan 4 mesin jenis reach stackers.

Inisiatif hijau dan program pembangunan lestari Westports termasuklah melabur dalam sistem pemeteran kuasa digital yang menghubungkan 174 meter digital dengan 27 sub-stesen dan melarang penggunaan plastik sekali pakai (single-use) dalam kawasan pelabuhan. Satu kajian kebolehlaksanaan telah dilakukan pada pemasangan panel solar di dua gudang untuk menjana tenaga bersih 9.5 MW atau hingga 12 juta kWh setiap tahun.

Northport: Pembangunan Infrastruktur



Northport kini sedang membangunkan projek NSDB 2 (Northport Distripark Sdn Bhd 2) yang akan berfungsi sebagai pusat pengedaran dan logistik. NSDB 2 merangkumi tiga gudang serbaguna dengan keluasan hampir 350,000 kaki persegi. Sejar dengan program penggunaan teknologi hijau, gudang tersebut akan dilengkapi dengan panel suria bagi membolehkan operasi yang cekap tenaga. Projek ini dijadualkan siap pada Mei 2021.

Northport juga melaksanakan aktiviti bagi meningkatkan produktiviti seperti penggantian peralatan lama dengan yang baru termasuk pelupusan empat kren dermaga, 15 prime mover dan 15 treler dan pembelian 7 buah kren dermaga. Tiga buah high stackers diganti untuk meningkatkan operasi kontena di lapangan kontena kosong sementara enam high stackers baru ditambah sebagai jentera pengendali dan dua kren jenis grab dibeli untuk operasi kargo konvensional.

Selaras dengan Mandat Pelaksanaan Diesel Nasional (Kementerian Industri Utama) mengenai penggunaan wajib Biodiesel B7 untuk industri, Northport telah beralih untuk menggunakan bahan bakar diesel B7 yang lebih bersih dari jenis B0 berkuatkuasa 1 Julai 2020 untuk operasinya sendiri dan juga untuk peralatan berkuasa diesel oleh pihak kontraktor.

Digitalisasi Pelabuhan

PKA bekerjasama dengan MAMPU untuk menyusun Pelan Strategik ICT LPK bagi tempoh enam tahun 2020-2025. Pelan ini merangkumi empat teras iaitu aplikasi, infrastruktur, kapasiti dan tadbir urus. Sebanyak 79 program digitalisasi utama telah dikenal pasti untuk setiap teras, dengan 47 untuk aplikasi; 12 untuk infrastruktur; 13 untuk kapasiti; dan tujuh untuk tadbir urus.

Komponen utama rancangan ini adalah bagi mewujudkan satu platform komuniti Pelabuhan Klang dalam talian yang dikenali sebagai Sistem eCommunity (eCS) yang berfungsi sebagai penghubung penting antara LPK dan pemain industri pelabuhan dan logistik. Pelabuhan Klang eCS akan merangkumi modul untuk pendaftaran pengguna pelabuhan, pendaftaran kapal, penjana Nombor Panggilan Kapal, pelepasan kapal dan zon bebas serta perisytiharan dagangan berbahaya. Sistem dalaman LPK seperti ePass, eBunkering, eHotwork, sistem jeti persendirian dan ePANS akan disatukan ke dalam platform eCS sementara aplikasi mudah alih akan disediakan untuk akses yang lebih mudah ke sistem. ECS juga akan menampilkan perkongsian data serta integrasi sistem lain yang ada di pelabuhan.



Di Westports dan Northport, penerapan teknologi dan digitalisasi digunakan secara berterusan. Westports melaporkan kadar penggunaan portal digital oleh pelanggan telah mencapai 98%. Terminal ini akan terus meningkatkan atau memperkenalkan aplikasi baru secara berperingkat. Antaranya ialah sistem iTAP untuk pelanggan operasi konvensional; peningkatan eTerminalPlus kepada eTP 3.0 yang mempunyai ciri tambahan seperti papan pemuka (dashboard) yang direka khas serta modul operasi kapal layan diri, permintaan perkhidmatan khas dalam talian penuh, pembayaran dalam talian, penjana laporan serta bantuan "Berth on Arrival" (BOA) pada sebarang pertanyaan. Westports juga telah menyemak semula strategi tenaga kerja seperti kerja dengan kawalan jarak jauh dan amalan berdasarkan teknologi sebagai penyesuaian terhadap cabaran di kala pandemik.

Terminal ini juga telah melaksanakan Sistem Pemeriksaan Fizikal Kawalan Jauh atau Remote Physical-Check System (RPS) yang dibangunkan secara dalaman yang membolehkan kerani kapal (stowage) - yang sebelum ini dikerahkan di bawah kren dermaga untuk memeriksa secara fizikal keadaan kontena yang dikeluarkan dari kapal - untuk bekerja secara kawalan jarak jauh. RPS telah meningkatkan produktiviti, dengan kerja yang dilakukan lebih cepat melalui kamera analisis video yang dipasang di kren dermaga. Waktu pemeriksaan kontena juga telah dapat telah dikurangkan menjadi 30 saat dari dua hingga tiga minit sebelum ini. Terdapat juga kemudahan dan fleksibiliti yang banyak kepada kerani kapal yang bertugas melalui RPS kerana mereka dapat ditempatkan di mana-mana lokasi di dalam terminal sambil melakukan operasi dalam lingkungan yang lebih selamat dan lebih sihat.

Northport telah memperkenalkan aplikasi Dashboard Performance Monitor untuk memantau prestasi operasi kontena dan memperkenalkan sistem Gate Access Control System (GACS) bagi meningkatkan piawaian keselamatan terminal. Northport juga akan bertukar kepada penggunaan sistem Enterprise Resource Planning (ERP) yang baru menjelang Mei 2022 di bawah fasa pertama pelaksanaannya. Fasa kedua akan bermula pada Disember 2022.

Inisiatif Hijau

Kerajaan juga telah menetapkan hala tuju baru untuk pengembangan pelabuhan Malaysia seperti terkandung dalam Dasar Pengangkutan Negara 2019-2020. Dasar ini merupakan rangka tindakan bagi pelaksanaan pembangunan sektor pengangkutan yang cekap, komprehensif, selamat dan lestari, dirancang untuk mempermudah pergerakan dagangan secara lancar bagi meningkatkan perdagangan melalui penyediaan sistem pengangkutan yang efisien dan selamat. Ia juga bertujuan untuk memastikan bahawa sumber yang digunakan dengan cekap dan mampan disamping mengurangkan kesan industri pengangkutan terhadap alam sekitar.

Selaras dengan objektif ini, LPK bekerjasama dengan Westports dan Northport dalam melaksanakan beberapa inisiatif untuk memastikan operasi pelabuhan dijalankan secara lestari dan mesra alam. Kedua-dua terminal telah memulakan pelbagai program penghijauan yang berkaitan dengan penjimatan tenaga seperti penggantian lampu konvensional dengan pencahayaan LED; selain membeli peralatan pengendalian kargo yang lebih cekap tenaga dan mesra alam, pemantauan pelepasan karbon dan pencemaran air, penjana tenaga suria, transaksi tanpa kertas dan menetapkan prosedur serta sistem pengurusan sisa.

Pada tahun 2020, LPK telah menerima Anugerah Pelabuhan Hijau oleh APEC Services Network sebagai pengiktirafan di atas komitmen pelabuhan dalam melaksanakan inisiatif hijau.

JANGKAAN MASA HADAPAN

Masih belum pasti berapa lama lagi ekonomi global akan pulih dari kesan COVID-19. Terdapat jangkaan optimis yang menasarkankan pemulihan 6% pada tahun 2021 setelah pemberian vaksin dimulakan. Ekonomi Malaysia diunjurkan tumbuh antara 6% dan 7%. China, rakan dagang terbesar di Malaysia, adalah satu-satunya negara yang mencatat pertumbuhan setelah berjaya mengatasi virus ini, dan ini merupakan sesuatu yang positif untuk negara ini secara keseluruhan dan khususnya kepada Pelabuhan Klang.

Yang jelas adalah jangkitan wabak ini telah memberi tekanan kepada semua pihak untuk sentiasa bersedia dan berdaya tahan demi menghadapi situasi krisis yang besar seperti pandemik. COVID-19 telah mengalihkan perhatian kepada keperluan penyediaan sistem yang lebih berdaya tahan dan lestari serta disokong oleh teknologi, terutama bagi industri yang memainkan peranan penting dalam rantaian bekalan global, seperti pengangkutan dan logistik maritim. Pastinya banyak lagi cabaran yang akan muncul di masa hadapan, termasuk ancaman dari perubahan iklim dan teknologi yang akan mempengaruhi rantaian bekalan maritim. Penerapan teknologi baru dan digitalisasi adalah salah satu persediaan masa hadapan untuk tidak hanya mengatasi gangguan dalam situasi krisis tetapi juga untuk membangun ketahanan dan kesinambungan untuk menghadapi perubahan dan cabaran yang muncul serta memastikan kelangsungan perniagaan.

“

PENGHARGAAN

Walaupun berdepan dengan banyak cabaran, namun dengan kerjasama padu dan komitmen yang tinggi yang diberikan oleh semua pihak berkaitan, menjadikan Pelabuhan Klang lebih kuat dan bertahan setelah sepertimana pengalaman yang dilalui sebelum ini. Ketahanan yang diperoleh hasil dari kerjasama setiap pihak dalam komuniti Pelabuhan Klang seperti operator-operator terminal, sektor logistik, penyedia perkhidmatan sampingan dan agensi kerajaan yang berkaitan dengan pelabuhan yang komited demi memajukan pelabuhan. Saya ingin mengucapkan jutaan terima kasih kepada setiap pihak berkepentingan di atas kerjasama dengan LPK dalam membantu mengurangkan kesan COVID-19 di Pelabuhan Klang.

Saya ingin merakamkan setinggi-tinggi penghargaan kepada semua Ahli Jemaah Lembaga LPK di atas sokongan yang tidak berbelah bahagi dan tidak lupa kepada semua kakitangan di atas kerjasama dengan LPK dalam membantu mengurangkan kesan COVID-19 di Pelabuhan Klang dan terus berkhidmat pada negara.

CAPT. K. SUBRAMANIAM
PENGURUS BESAR

”



GENERAL MANAGER'S REVIEW

Responses to Challenges from COVID-19

The COVID-19 pandemic has not only taken millions of lives but also severely impacted the socio-economic well-being of countries around the world. It has caused severe shocks to the global economy, with disruptions in the global supply chain, shutdown of businesses and increasing unemployment. Like ports all over the world, Port Klang has to grapple with these challenges from the pandemic. PKA has not only to ensure effective management of the port but also to provide assistance and support to port users affected by the pandemic.

PKA together with 19 other members of the Port Authorities Roundtable (PAR) signed a Joint Declaration to keep ports open to ensure minimal disruption to shipping activities so that the global supply chain and maritime trade can continue and that merchant ships can berth at terminals to conduct cargo operations. The PAR membership, comprising 20 leading ports from Asia, Middle East, Europe and North America, also pledged to facilitate closer coordination by establishing open communication channels to share experiences and information in combating COVID-19 as well as to adopt best practices such as measures to safeguard the health of shore personnel and ship crew and safety in cargo-handling activities. In addition, the members also pledged to facilitate crew change at ports.

PKA has, from the onset of the pandemic and subsequent imposition of the movement control order (MCO), been working closely with the Ministry of Health, Ministry of Transport and other related government agencies to ensure strict compliance with health and safety protocols. PKA together with Northport, Westports and Port Klang Free Zone (PKFZ) had their workforce regularly tested for COVID-19, which was also extended to employees of private contractors operating within the port. Measures to safeguard public health and to ensure smooth operations were swiftly implemented at the various port facilities.

In the third quarter of 2020, the port experienced a surge in ship and box traffic which led to congestion at the wharves and onshore. By responding with fast solutions, such as improved coordination at container yards, getting shipping lines to deploy more vessels to load more export and transshipment boxes; logistics players and importers ramping up the clearance of import boxes from the terminals; and expediting clearance by Customs and Malaysian Quarantine and Inspection Services Department (MAQIS), the situation was quickly resolved and operations returned to normal. This experience was a good lesson on the importance of stakeholder collaboration and being agile and adaptable in a crisis situation.

To mitigate the financial impact of the pandemic on port users, PKA offered financial relief measures worth RM17.2 million to support those who had been affected by the crisis. The relief measures, effective from March to December 2020, comprised exemptions and discounts ranging from 50% to 100% on lease rentals of PKA premises; a 20% discount on foreshore charges for private jetty users; and deferment of up to 30% on payment of rental from July to December for PKFZ tenants. Westports and Northport also offered waivers on storage and removal charges to shipping lines, exporters and importers.

The pandemic has highlighted vulnerabilities in the operational and infrastructural set-up of ports the world over. PKA is assessing the local situation to ensure that we have the capability and capacity to deal effectively with the challenges from the pandemic as well as to build resilience to meet future crises. Though the port has been moving steadily towards adoption of technologies and digitalisation over the last few years, the pandemic has highlighted the need to accelerate the process in port and logistics operations.



Port Performance

As with ports all over the world, Port Klang's performance was impacted by the pandemic, registering a decline in throughput for the first time since 2017 albeit with a smaller drop than had been anticipated. Container throughput fell 2.5% to 13.24 million TEU in 2020 (2019: 13.58 million TEU) year-on-year. Westports accounted for 79.3% of total the throughput while 20.7% was handled via Northport.

The fall in traffic was largely due to a drop in transshipment boxes – the mainstay of the port's container traffic - which fell 5.0% year-on-year to 8.1 million TEU (2019: 8.5 million TEU). Transshipment containers accounted for 61.3% of the port's container traffic for the year. Export container volume, which made up 19.4% of total box throughput in 2020, was up by 3.2% to 2.6 million TEU. Import containers, representing 19.3% of total throughput, increased marginally by 0.3% to 2.6 million TEU.

In tonnage terms, cargo throughput at Port Klang fell 8.9% to 221.4 million fwt. The total tonnage was made up of 196 million fwt of containerised cargo; 6.3 million fwt breakbulk; 10.6 million fwt dry bulk; and 8.5 million fwt liquid bulk. Breakbulk cargo volume declined 21.2% year-on-year; while dry bulk and liquid bulk cargo increased respectively by 5.0% and 19.5%.

Ship calls to Port Klang declined 6.6% in 2020 to 13,294 (2019:14,234). Calls by container ships fell by 2.7% to 10,214 (2019: 10,501). Calls by break bulk ships declined 22.4%; liquid bulk ships calls increased by 12.9%; while dry bulk ships calls increased by 2.6% respectively. The cruise industry came to a halt at the onset of the pandemic registering a decline of 45.3% in cruise calls.



Port Klang Free Zone Performance

PKFZ recorded a 10% growth in revenue to RM105 million in 2020. To date, an estimated RM1.3 billion has been invested in PKFZ by lessees. Container throughput via the terminal increased 22% year-on-year to 480,913 TEU. In tonnage terms, cargo throughput was up 25.6% year-on-year to 4.51 million fwt.

As at 31 December 2020, all the 640 acres of vacant land had been fully taken up by 69 companies while 497 light industrial units had been leased by 104 companies. The last piece of vacant land, measuring seven acres was leased to Swift Haulage Sdn Bhd for the development of a one-stop regional distribution hub for imports, exports, haulage, local distribution and storage facility for medical devices and fast-moving consumer goods. The 175,000 sq. ft. warehouse will be a green technology, state-of-the-art facility which will be equipped with environment-friendly systems such as solar power and day-lighting as well as water-efficient features, including rain water harvesting.

PKFZ recorded a

10%
growth in
revenue

RM105.24
million
in 2020



Feasibility Study on Pulau Carey Port

PKA is undertaking a feasibility study on behalf of the government on the development of a third port in Pulau Carey. The study is scheduled for completion in April 2021. The proposed port, the site of which is located south of the existing terminals, is part of a future expansion programme to develop Port Klang into a regional maritime centre and cargo logistics hub.

Westports: Capacity-Building

Westports' existing container terminals - CT1 to CT9 – are projected to reach 85% utilisation by 2024. To ensure there is sufficient capacity to meet demand in the near future, the government has approved the Westports 2 development project which will see the construction of an additional eight berths with a total quay length of nearly five kilometres. This will increase Westports' current capacity by another 13 million TEU and bring Port Klang's overall capacity to 33 million TEU by 2045.

In 2020, Westports undertook various infrastructure upgrading projects to not only increase capacity but also to boost productivity. These included the construction of a LPG/LNG wharf to cater for the newly developed LPG terminal which is expected to be operational in 2021, development of a 100-acre site for the Westports Logistics Centre for warehousing and distribution activities; and a new container yard with 2,928 ground slots and 416 slots for reefers. The cargo-handling equipment fleet was also strengthened with the purchase of 12 rubber-tyred gantries, 40 terminal tractors, 145 trailers, and 4 reach stackers.

Westports' green initiatives and sustainability programmes included investing in a digital power metering system that connects 174 digital meters with 27 sub-stations and restricting the use of single-use plastics within the port's perimeters. A feasibility study was conducted on the installation of solar panels on two warehouses to generate cleaner energy of 9.5 MW or up to 12 million kWh annually.

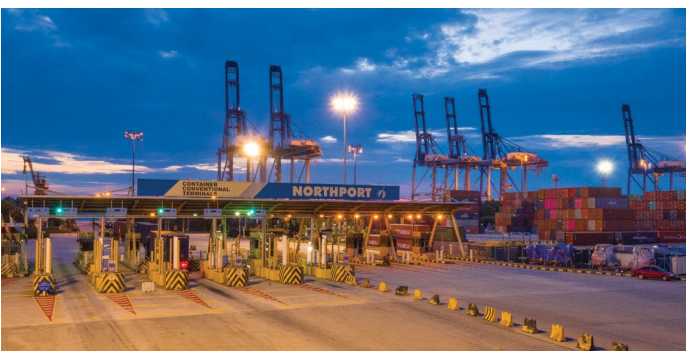


Northport: Infrastructure Development

Northport is currently developing its NDSB 2 (Northport Distripark Sdn Bhd 2) project which will serve as a logistics and regional distribution centre. NDSB 2 comprises three multipurpose warehouses with a total area of nearly 350,000sq.ft. In line with its green technology adoption programme, the warehouses will be equipped with solar panels to enable energy-efficient operations. The project is scheduled for completion by May 2021.

Northport also conducted productivity-enhancement activities such as replacing older equipment with newer ones including the disposal of four quay cranes, 15 prime movers and 15 trailers while seven quay crane spreaders were purchased. Three high stackers were replaced to improve container operations at the empty container yard while six new reach stackers were added to the equipment fleet and two grabs purchased for conventional cargo operations.

In compliance with the National Diesel Implementation Mandate (Ministry of Primary Industries) on the mandatory usage of Biodiesel B7 for industry, Northport has switched to using the cleaner B7 diesel fuel from the B0 type effective 1 July 2020 for its own operations as well as for contractors' diesel-powered equipment.



Port Digitalisation

PKA is collaborating with MAMPU to draft a six-year PKA ICT Strategic Plan 2020-2025. The plan comprises four thrusts on applications, infrastructure, capacity and governance. A total of 79 primary digitalisation programmes have been identified for each thrust, with 47 for applications; 12 for infrastructure; 13 for capacity; and seven for governance.

A key component of the plan is the creation of an online Port Klang community platform to be known as the eCommunity System (eCS) to serve as an important link between PKA and port and logistics industry players. The Port Klang eCS will comprise modules for port user registration, ship registration, generation of Ship Call Number, vessel clearance and free zone as well as dangerous goods declarations. PKA's internal systems such as ePass, eBunkering, eHotwork, private jetty system and ePANS will be integrated into the eCS platform while mobile applications will be made available for easier access to the system. The eCS will also feature data-sharing as well as the integration of other existing systems in the port.



At Westports and Northport, adoption of technology and digitalisation continued apace. Westports has reported a 98% utilisation rate currently by customers for its digital portal. The terminal is continuing to enhance or introduce new applications in stages. Among these are the iTAP system for conventional operations customers; the enhancement of eTerminalPlus to eTP 3.0 which will add features such as a customised dashboard and modules for self-service vessel operation, full online special service requests, online payment, customised reporting and Berth on Arrival (BOA) assistance on enquiries. Westports has also revised manpower strategies such as remote working and technology-driven practices in response to the challenges amidst the pandemic.

The terminal has deployed its internally developed Remote Physical-Check System (RPS) which enables a stowage clerk - previously deployed under the quay crane to physically check on the condition of containers being discharged from ships - to work remotely away from the ground. The RPS has enhanced productivity, with work being performed faster via video analytics cameras installed on the quay cranes. The turnaround time for a container check has been reduced to 30 seconds from two to three minutes previously. There is also greater mobility and flexibility for the stowage clerk working with RPS as they can be deployed to monitor any location within the terminal while operating in a safer and healthier environment away from ground operations.

At Northport, the terminal has introduced a Dashboard Performance Monitor application to monitor its container operations performance while a Gate Access Control System (GACS) has been introduced to enhance terminal security standards. Northport will also be migrating to a new enterprise resource planning (ERP) system by May 2022 under the first phase of its implementation. The second phase will commence in December 2022.

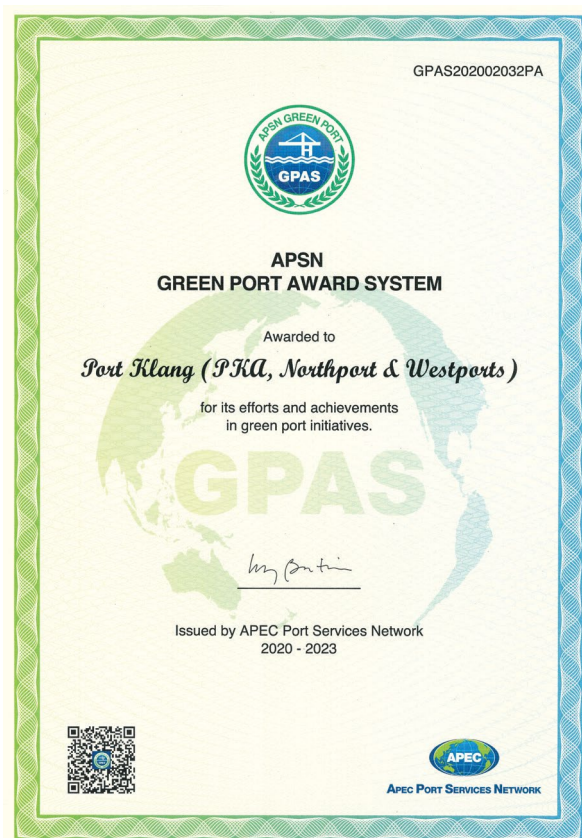
Green Initiatives



The government has set new directions for the development of Malaysian ports in the context of the National Transport Policy 2019-2020. The policy, which serves as a blueprint for the development of an efficient, comprehensive, secure and sustainable transport sector, is designed to facilitate seamless movement of goods so as to boost trade through the provision of an intelligent and secure transport system. It also aims to ensure that resources are used efficiently and in a sustainable manner while mitigating the impact of the transportation industry on the environment.

In compliance with these objectives, PKA collaborated with Westports and Northport in implementing several initiatives to ensure that port operations are conducted in a sustainable and environmentally friendly manner. Both terminals have initiated various greening programmes related to energy conservation such as replacing conventional with LED lighting; investing in more energy-efficient and environment-friendly cargo-handling equipment, monitoring of carbon emission and water pollution, solar power generation, paperless transactions and establishing waste management systems and procedures.

In 2020, PKA was once again awarded the Green Ports Award by APEC Port Services Network in recognition of its commitment in greening the port.



Outlook

There is no clarity yet as to how long it would take for the global economy to recover from the COVID-19 disruptions. There is cautious optimism for a 6% recovery in 2021 on the back of the roll-out of vaccines. The Malaysian economy is projected to grow between 6% and 7%. China, Malaysia's largest trading partner, is the only country to have recorded growth after its successful containment of the virus, and this is positive news for the country as a whole and for Port Klang in particular.

What is patently clear is that the pandemic has forced a re-think on preparedness and resilience in meeting crises of such a scale as the pandemic. COVID-19 has brought into sharp focus the need to pivot to more resilient and sustainable systems underpinned by technology, especially for industries that play critical roles in the global supply chain, particularly maritime transport and logistics. The pandemic will not be the last crisis to confront the world as other challenges will inevitably emerge in the future, including threats from climate change and new disruptive technologies that will impact the maritime supply chain. The adoption of new technologies and digitalisation is one of the ways forward to not only manage shocks in a crisis situation but also to build resilience and sustainability to the meet the emerging change and challenges and ensure business continuity.

“

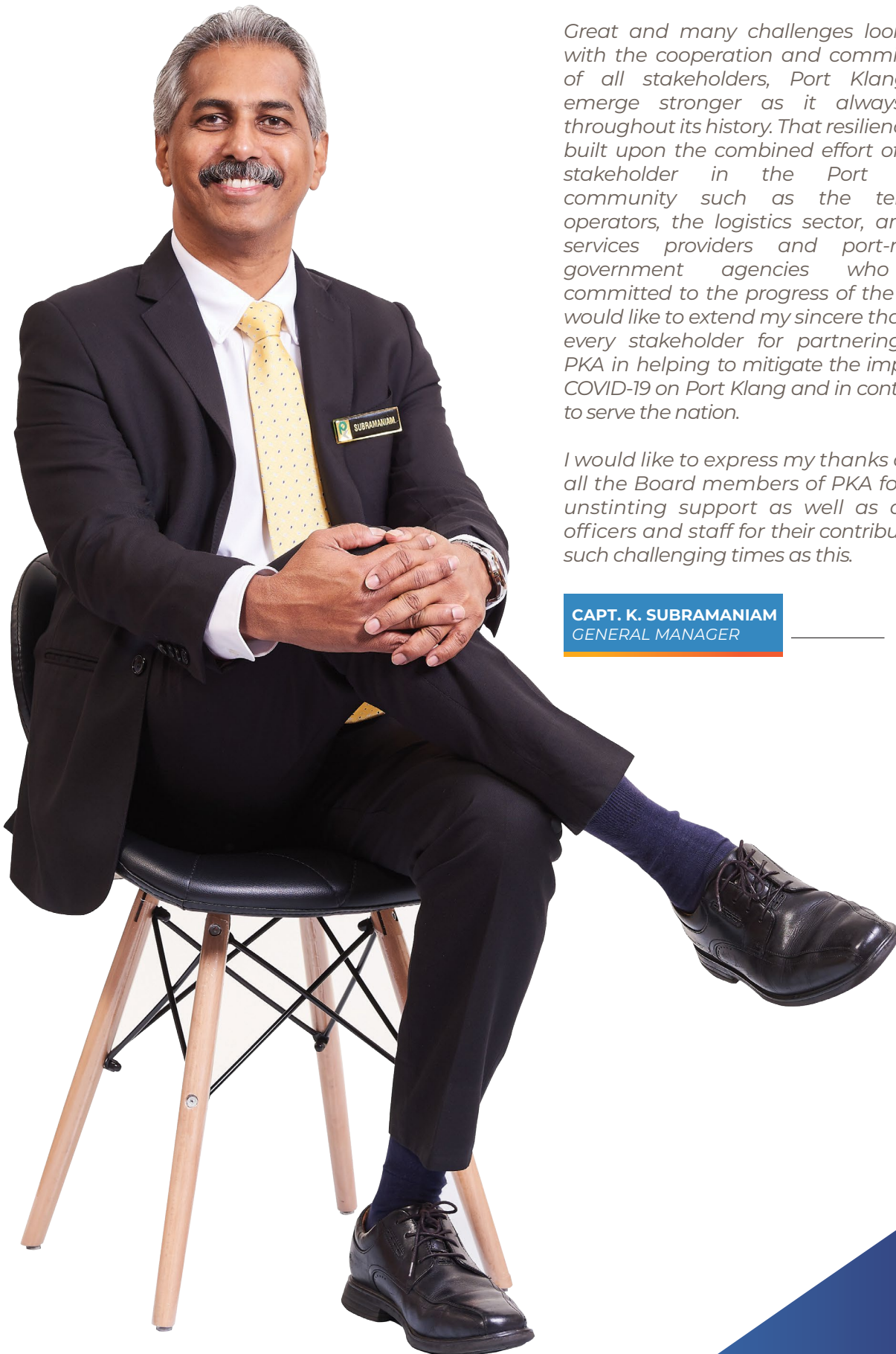
Appreciation

Great and many challenges loom but with the cooperation and commitment of all stakeholders, Port Klang will emerge stronger as it always has throughout its history. That resilience was built upon the combined effort of every stakeholder in the Port Klang community such as the terminal operators, the logistics sector, ancillary services providers and port-related government agencies who are committed to the progress of the port. I would like to extend my sincere thanks to every stakeholder for partnering with PKA in helping to mitigate the impact of COVID-19 on Port Klang and in continuing to serve the nation.

I would like to express my thanks also to all the Board members of PKA for their unstinting support as well as all the officers and staff for their contribution in such challenging times as this.

CAPT. K. SUBRAMANIAM
GENERAL MANAGER

”



LAPORAN PEMBANGUNAN KHAS

Special Development Report



MEMBINA EKOSISTEM PELABUHAN YANG BERDAYA TAHAN / *BUILDING A RESILIENT PORT ECOSYSTEM*

COVID-19 telah menggugat ekonomi global yang sudah pun terkesan dan menyebabkan tekanan yang besar kepada masyarakat kerana terpaksa melalui tempoh kawalan pergerakan, sekatan perjalanan, dan peningkatan pengangguran. Pandemik ini juga menjadikan kepentingan untuk kekal berdaya tahan dan lestari dalam setiap keadaan masa memandangkan ekosistem perkapalan dan pelabuhan terdedah dengan gangguan dan rintangan.

Pengangkutan maritim menyokong hubungan rantaian bekalan global dan saling bergantung ekonomi. Sektor perkapalan dan pelabuhan dijangka akan mengendalikan lebih dari 80% jumlah dagangan global dan 70% berdasarkan nilai dan ketika sesuatu rintangan seperti pandemik terjadi, kejutan terhadap rantaian bekalan global beralih kepada melalui sektor pengangkutan maritim dan situasi ini menguji kemampuan pelabuhan untuk memastikan kesinambungan dalam operasi dan kebolehan mengadaptasi dengan keadaan yang tidak diduga.

Dalam kedua-dua keadaan krisis kesihatan dan ekonomi ini, berlakunya kejutan kepada semua peringkat operasi penghantaran dan ini turut mempengaruhi jumlah panggilan kapal, kendalian kargo dan jaringan perhubungan, yang menyebabkan operasi pelabuhan terganggu. Penurunan perdagangan maritim yang berlaku juga mempengaruhi kenaikan tarif barang yang disebabkan oleh pengurangan penggunaan kapasiti dan faktor penawaran dan permintaan yang tidak seimbang. Kelembapan ekonomi pelabuhan menyebabkan turun naik dalam jumlah kendalian kargo yang dipengaruhi oleh perubahan dalam jumlah panggilan masuk dan laluan persinggahan kapal.

Kecekapan pelabuhan juga sedikit terganggu disebabkan oleh penguatkuasaan arahan kuarantin dan kawalan kesihatan yang ketat di terminal dan kawasan berdekatan pelabuhan selain gangguan dalam perkhidmatan pengangkutan darat dan ke tempat-tempat lain yang mempunyai jaringan hubungan dengan pelabuhan.

COVID-19 has wreaked havoc on an already soft global economy and caused great societal stress from lockdowns, travel restrictions and rising unemployment. The pandemic has put resilience and sustainability issues squarely in the spotlight as vulnerabilities in the shipping and port ecosystem are exposed.

Maritime transport underpins global supply chain linkages and economic inter-dependency. Shipping and ports have been estimated to handle over 80% of the global merchandise trade by volume and 70% by value and when a disruptive event like a pandemic occurs, shocks to global supply chains are transmitted through the maritime transport sector and putting ports to the test on their ability to ensure continuity in operations and adaptability to the unexpected.

With the double whammy of a health and economic crisis, the ensuing shocks has reverberated across all operations levels of shipping to impact vessel calls, cargo volume and connectivity and, ultimately, cascade down to disrupting port operations. As maritime trade declines, freight rates rise due to a decrease in available capacity as well as from mismatch in supply and demand. As the port economy experiences a slowdown due to changes in port calls and connectivity, volatility in cargo volume is experienced.

Port efficiency, in turn, is impaired due to stringent quarantine and health controls at terminals as well as congestion at the waterfront and onshore while the situation is exacerbated by disruptions in inland transport services and hinterland connectivity.



PENGAJARAN DARIPADA PANDEMIK / LESSONS FROM THE PANDEMIC

Semasa sekatan pergerakan dikuatkuasakan, penggunaan teknologi digital yang semakin meningkat seperti aplikasi berasaskan web dan telefon bimbit di terminal-terminal kontena utama selain komunikasi kerja atas talian seperti 'teleconferencing' nyata telah menunjukkan dengan tegas bahawa teknologi digital adalah alternatif penting dalam membangun ketahanan dalam situasi yang lestari. Operasi yang didorong secara digital ini mengakibatkan kebanyakan pelabuhan dapat mengurangkan gangguan dalam operasi kargo harian dengan cara yang selamat dan cepat dan pengalaman yang diperoleh daripadanya cenderung menyaksikan pelabuhan memperhebatkan penggunaan analisis data besar dan kecerdasan buatan setelah pandemik berakhir.

Teknologi digital jelas penting bagi meningkatkan kemampuan pelabuhan untuk mengatasi gangguan, ketidakpastian dan perubahan semasa yang berlaku. Pelaburan dalam infrastruktur digital adalah lebih penting dalam keadaan sekarang dan perlu dipercepat demi memastikan pelabuhan lebih bersedia menghadapi cabaran mendatang.



During the lockdown, the intensified use of digital technology such as web- and mobile phone-based applications at major container terminals as well as teleworking and teleconferencing have emphatically shown that digital technology is an essential alternative to the physical equivalent in building resilience and enhancing sustainability. These digitally driven operations have resulted in most ports being able to mitigate disruptions in daily cargo operations in a safe and swift manner and the experience gained therefrom is likely to see ports intensifying the use of big data analytics and artificial intelligence post-pandemic.

Digital technologies evidently are pivotal to a port's ability to cope with disruptions, uncertainty and change in the marketplace. Investment in digital infrastructure appears ever more crucial now and needs to be accelerated in future-proofing ports.



PELABUHAN YANG MENDEPANI CABARAN MASA HADAPAN/ *FUTURE-PROOFING PORTS*

Terdapat perbincangan mengenai pengembalian semula atau penutupan dekat kerana kerapuhan rantaian bekalan global yang kompleks terdedah. Ini akan memberi implikasi yang besar terhadap bentuk perdagangan global dan yang akhirnya akan mempengaruhi sektor perkapalan, pelabuhan dan logistik. Pada masa yang sama, transformasi teknologi di kalangan pemain maritim dan logistik, dengan peningkatan kemasukan kapal bukan sahaja memerlukan pengurusan rantaian bekalan yang lebih telus dan fleksibel tetapi juga peningkatan keupayaan IT, lebih banyak proses tanpa kertas boleh dilakukan dan perkongsian maklumat yang lebih meluas serta membolehkan tindak balas yang lebih cepat dan tepat.

There is talk on re-shoring or near-shoring as the fragilities of complex global supply chains are exposed. This will have significant implications on the shape of global trade and which will ultimately impact shipping, ports and logistics. At the same time, technological transformation is gathering pace among maritime and logistics players, with increasing calls not only for more transparent and flexible supply chains but also enhanced IT capabilities, more paperless processes and better information-sharing so as to enable faster response to real-time events.



Operasi digital telah menjadi penting dalam memastikan kesinambungan rantaian bekalan maritim semasa pandemik dan platform pertukaran elektronik seperti sistem komuniti pelabuhan dan Single Windows misalnya, menjadi antara fasilitasi utama dalam mempermudah perdagangan dan logistik rentas sempadan melalui pemudahcaraan proses pentadbiran dan kawalselia. Disamping penguatkuasaan kawalan kesihatan yang ketat, risiko penyebaran virus boleh dihadkan melalui penjarakan fizikal yang dilakukan melalui praktis kerja dengan kawalan jarak jauh, operasi automatik dan transaksi tanpa kertas di dalam interaksi komuniti pelabuhan. Dengan penerapan digital menggunakan teknologi rendah risiko, pelabuhan telah memastikan kesinambungan dalam operasi dan proses logistik dilakukan dalam keadaan yang lebih berdaya tahan. Pada masa yang sama, ia juga membantu merapatkan jurang digital di antara pengendali pelabuhan, pengguna dan pihak berkepentingan yang lain, terutama dengan jaringan hubungan di antara kawasan-kawasan lain, yang penting demi memastikan kelangsungan operasi.

Integrasi dan saling kebolehooperasian sistem adalah kunci untuk operasi pelabuhan yang lebih berdaya tahan dan lestari. Pelabuhan yang siap dengan akses digital dan sistem komuniti bersepadu lebih cenderung untuk menjadi lebih baik, dan lebih pantas, dan bertindak balas terhadap gangguan atau perubahan mendadak. Keadaan pandemik ini memberi kesimpulan yang jelas bahawa tadbir urus yang baik dan didukung oleh sistem yang menedepani masa depan mampu lebih berdaya tahan.

Digitalised operations have been pivotal in the continuity of the maritime supply chain during the pandemic and electronic exchange platforms like port community systems and Single Windows, for example, have played vital roles in facilitating trade and cross border logistics through simplification of administrative and regulatory processes. Amidst stringent public health protocols, risks were diffused by limiting physical presence through remote working, automated operations and paperless transactions for port community interactions. By going digital, and by using risk-mitigating technologies, ports have ensured continuity in operations and logistics processes and hence resilience and robustness of operations. This, has, at the same time, helps in narrowing the digital divide between port operator, users and other stakeholders, especially in relation to hinterland connectivity, which is equally crucial to operations continuity.

System integration and inter-operability is key to resilient and sustainable port operations and digital-ready ports with integrated community systems are more likely better able, and faster, to respond to sudden disruptions or change. An obvious conclusion from the pandemic experience is that robust governance underpinned by adaptive future-ready systems can create tangible resilience.

Pelbagai sekatan yang dikenakan untuk mengekang penularan virus dan tindak balas dari perniagaan secara umumnya telah membuktikan bahawa penerapan teknologi baru adalah jalan terbaik bagi memastikan pembangunan lebih berdaya tahan dan lestari. Kemampuan untuk bertindak dengan cepat, seperti penggubalan dasar, sistem atau struktur dalam situasi krisis sangat penting dalam mengawal krisis dan yang jelas adalah kepentingan melabur dalam kemampuan digital bagi mengoptimumkan prestasi semasa dan lebih bersiap siaga untuk menangani keadaan.

Antara sebab mengapa pelabuhan harus lebih berdaya tahan dan mampan adalah bukan kerana rintangan dari pandemik atau apa pun cabaran mendatang, tetapi juga kerana perubahan atau rintangan sentiasa berlaku dalam rantaian bekalan global, arena geopolitik, teknologi dan lain-lain. Perang perdagangan, rintangan teknologi dan perubahan iklim merupakan antara risiko perniagaan global yang tertinggi berdasarkan tinjauan yang dilakukan dalam tahun 2019 - menunjukkan kepentingan pelaburan dalam pembangunan yang lebih berdaya tahan perlu dipercepat.

The restrictions imposed as part of virus containment measures and the response from business at large has made it quite evident that new technologies are the way forward to build resilience and enhance sustainability. The ability to act swiftly, whether in modifying policy, system or structure in a crisis situation is critical in managing a crisis situation and the obvious way forward is in investing in digital capabilities to optimise current performance and to be better equipped to respond to unforeseen circumstances.

The reasons why ports should enhance resilience and sustainability are not only because of the disruptions from the pandemic or from future crises, but also because changes are taking place in the global supply chains, geopolitical arena and disruptive technologies, just to name a few. Risks from trade wars, disruptive technologies and climate change – which was ranked the top global business risk in a 2019 survey - make it imperative that investment in resilience-building capabilities be accelerated.



Pelabuhan, secara tradisional, telah memberi lebih perhatian kepada pembangunan fizikal dan bukannya pembangunan infrastruktur digital, tetapi, dengan teretusnya keadaan pandemik seperti ini, pembangunan pelabuhan pintar perlu dipercepat, terutama melalui penggunaan teknologi Industri 4.0 seperti kecerdasan buatan, automasi, robotik dan Data Besar. Pelaburan digital yang difokuskan bukan sahaja membantu dalam memberi faedah yang signifikan secara keseluruhan tetapi juga membolehkan pelabuhan untuk kekal relevan - dan berdaya tahan - dalam memainkan peranan penting dalam ekosistem perdagangan digital pintar yang akan membentuk perdagangan global masa depan. Dalam dunia pasca-pandemik, perdagangan secara digital meningkatkan daya tahan yang lebih, serta kelestarian juga mampu dipertingkatkan.

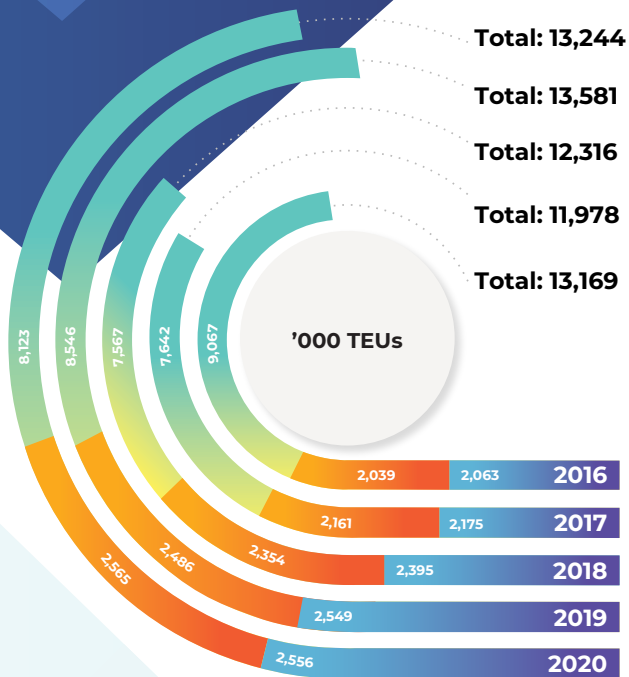
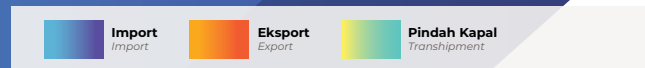
Ports have, traditionally, paid more attention to physical rather than digital infrastructure development but, as the pandemic has clearly shown, the development of smart ports needs to be accelerated, particularly through adoption of Industry 4.0 technologies such as artificial intelligence, automation, robotics and Big Data. Focused digital investment not only helps deliver significant benefits from the quay side to the bottom line but also enables ports to remain relevant – and resilient - in playing key roles in the smart, digital trade ecosystems that will shape future global trade. In a post-pandemic world, being digital equals greater resilience equals enhanced sustainability.

KAD LAPORAN PELABUHAN KLANG

PORT KLANG REPORT CARD

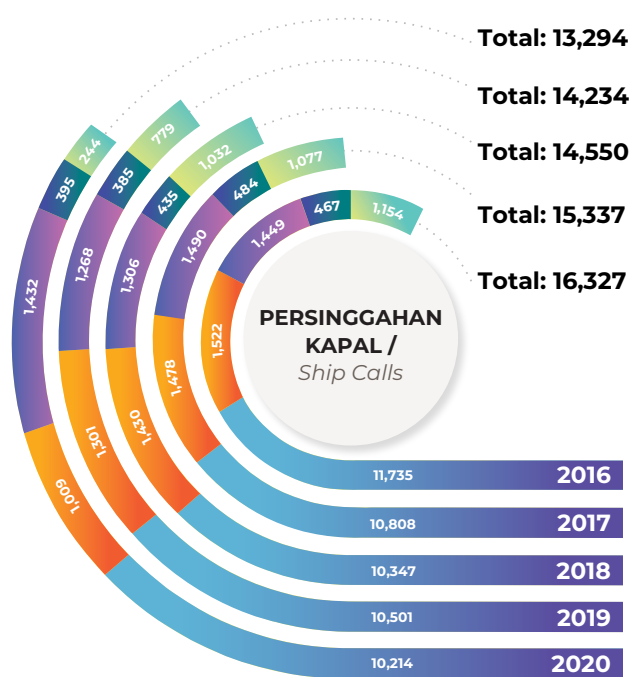
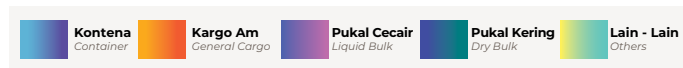
2016 - 2020

JUMLAH KENDALIAN KONTENA ('000 TEUs) /
TOTAL CONTAINER THROUGHPUT ('000 TEUs)



2016 - 2020

PERSINGGAHAN KAPAL /
SHIP CALLS

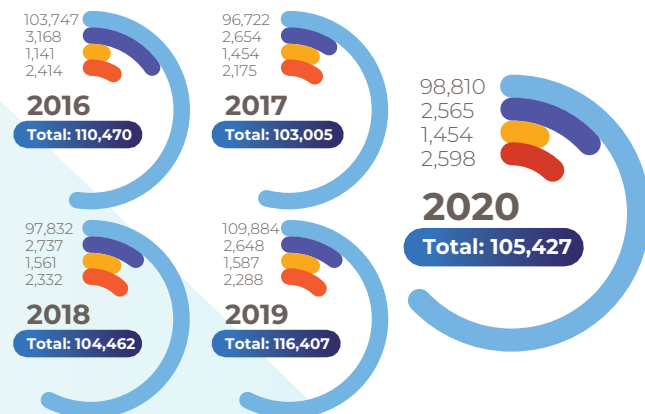
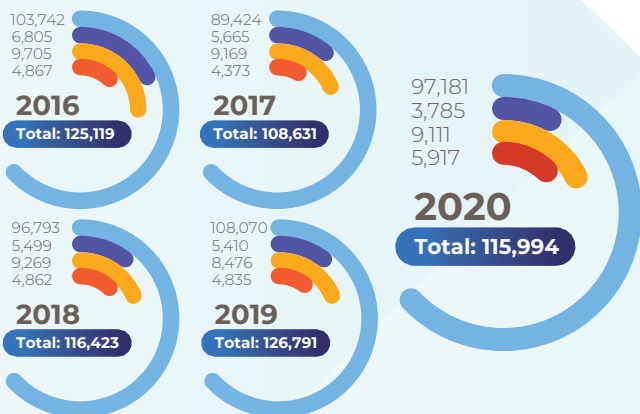


2016 - 2020

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

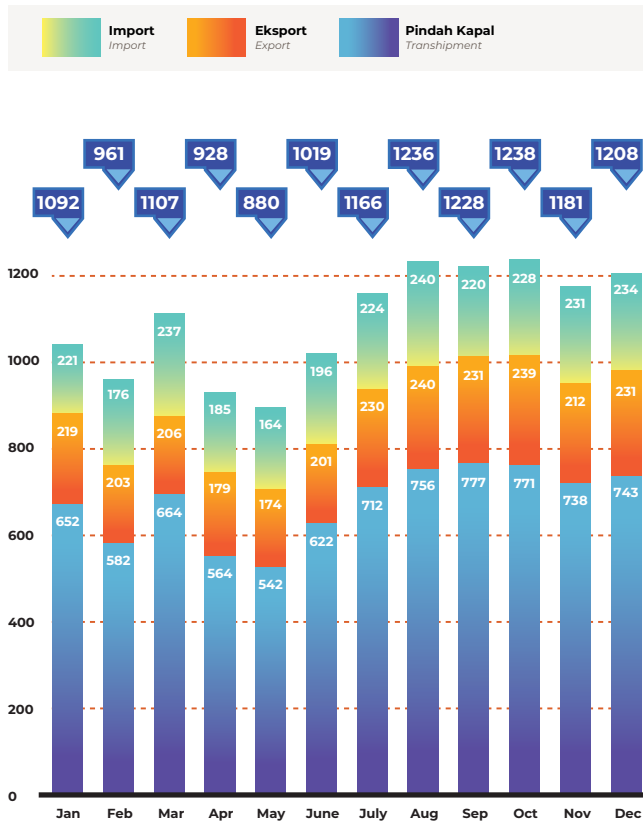


Import (Termasuk Pindah Kapal) / Import (Including Transhipment) | **Eksport (Termasuk Pindah Kapal) / Export (Including Transhipment)**



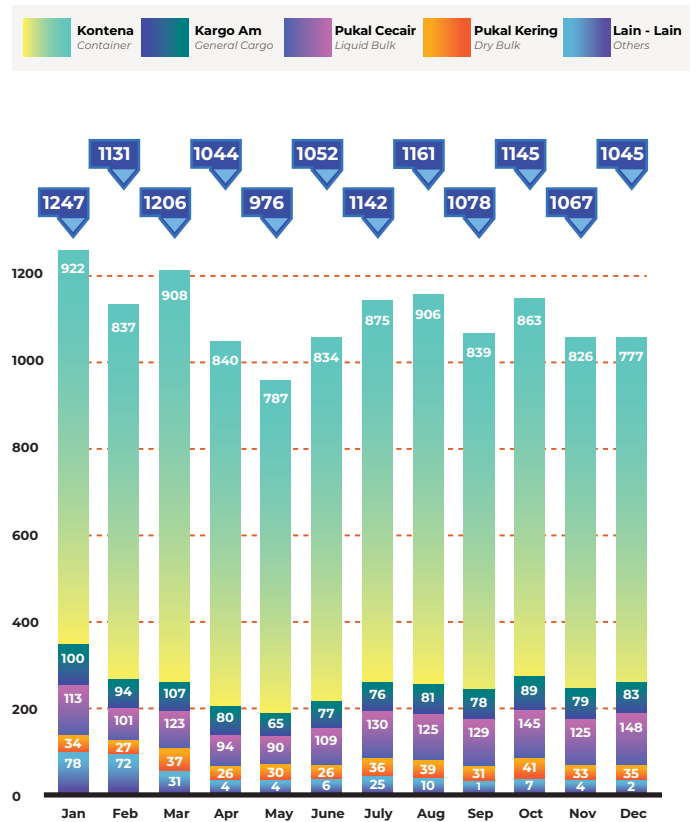
2020

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



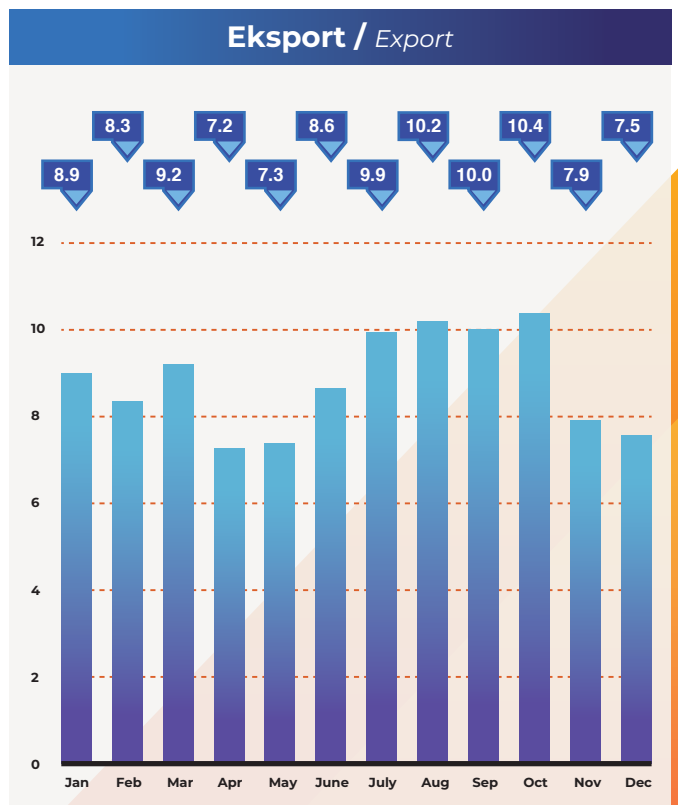
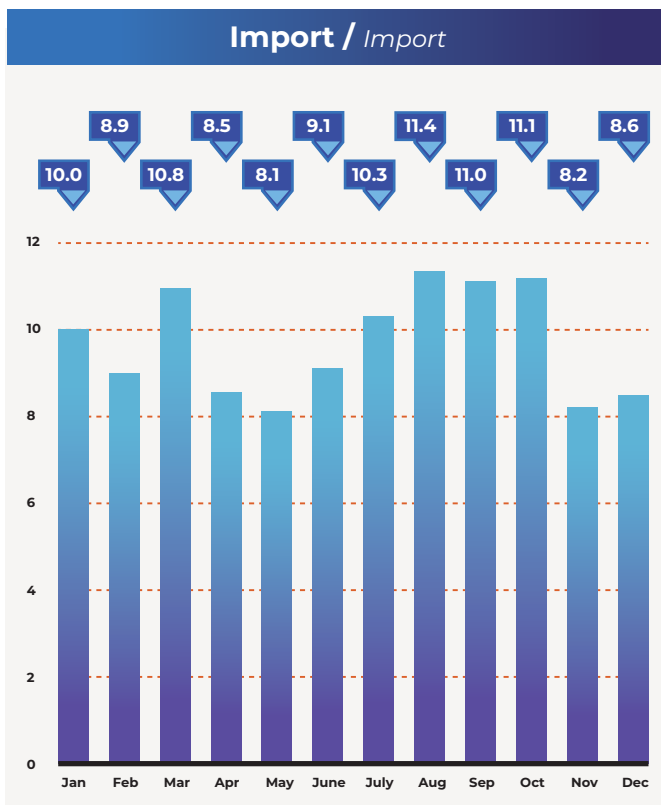
2020

PERSINGGAHAN KAPAL bulanan / SHIP CALLS by month



2020

KENDALIAN KARGO BULANAN ('000,000 FWT) / CARGO THROUGHPUT by month ('000,000 FWT)



GAMBAR SEPANJANG TAHUN

THE YEAR IN PICTURES



01

JANUARY

6/01



Lawatan Sambil Belajar ke Pelabuhan Klang oleh Persatuan Keturunan Wu Pantai Klang

Study-visit by Persatuan Keturunan Wu Pantai Klang to Port Klang

6/01



Program Sumbangan Buku Persekolahan kepada SMK Bukit Tinggi, Klang

Contribution of school books to SMK Bukit Tinggi, Klang

21/01



Lawatan Sambil Belajar ke Pelabuhan Klang oleh Majlis Perbandaran Ampang Jaya (MPAJ)

Study-visit to Port Klang by Ampang Jaya Municipal Council

13/02



Lawatan Menteri Pengangkutan Malaysia ke Tempat Saringan Kesihatan di Boustead Cruise Centre

Visit by Minister of Transport to health screening centre at Boustead Cruise Centre

02

FEBRUARY

13/02



Perasmian Dewan Serbaguna Kelab Sukan dan Rekreasi Lembaga Pelabuhan Klang

Official opening of PKA Multipurpose Hall and Sports and Recreation Club

19/02



Lawatan ke Lembaga Pelabuhan Kelang oleh Universiti Malaysia Terengganu (UMT)

Visit by Universiti Malaysia Terengganu to Port Klang

21/02



Audit Pensijilan ISO 9001:2015 dan ISO/IEC 27001:2013 oleh Sirim QAS International

Audit re-certification for 9001:2015 and ISO/IEC 27001:2013 by SIRIM QAS International

4/05



Lawatan Pertama ke Ibu Pejabat Lembaga Pelabuhan Kelang (LPK) oleh Datuk Chong Sin Woon, Pengerusi LPK

First visit to PKA headquarters by PKA chairman Datuk Chong Sin Woon

02

FEBRUARY

20/02



Program Familiarization Kementerian Pengangkutan Malaysia (MOT) Siri 1/2020 ke Pelabuhan Klang

Ministry of Transport Familiarisation Programme Series 1/2020 to Port Klang

27/02



Lawatan Menteri dari Fiji, Papua New Guinea, Somalia dan Cambodia ke Pelabuhan Klang

Visit by ministers from Fiji, Papua New Guinea, Somalia and Cambodia to Port Klang

05

MAY

9/06



Lawatan Rasmi Timbalan Menteri Pengangkutan Malaysia ke Pelabuhan Klang

Official visit by Deputy Minister of Transport to Port Klang

06

JUNE

22/06



Lawatan Kerja Ketua Setiausaha Negara ke Pelabuhan Klang

Working visit by Chief Secretary to Port Klang

3/07



Lawatan Kerja Yang DiPertua Majlis Perbandaran Klang

Working visit by president of Klang Municipal Council

07

JULY

9/07



Lawatan Rasmi Menteri Pengangkutan Malaysia ke Pelabuhan Klang

Official visit to Port Klang by Minister of Transport

20/07



Kunjungan Hormat Selangor Freight Forwarders & Logistics Association (SFFLA) ke atas Pengerusi LPK

Courtesy call on PKA chairman by Selangor Freight Forwarders and Logistics Association

21/07



Lawatan kerja Kedutaan Besar Republik Indonesia ke Pelabuhan Klang

Working visit to Port Klang by officials from the embassy of the Republic of Indonesia

22/07



Kunjungan Hormat Malaysia Freight Forwarders Association (MAFFA) ke atas Pengerusi LPK

Courtesy call on PKA Chairman by Malaysia Freight Forwarders Association

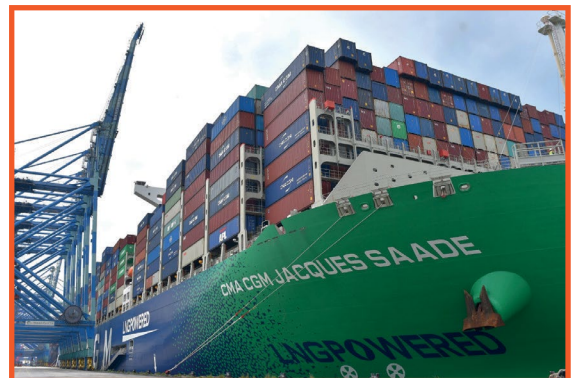
18/08



Kunjungan Hormat Shipping Association Malaysia (SAM) ke atas Pengerusi LPK

Courtesy call on PKA chairman by Shipping Association of Malaysia

9/12



Singgahan Sulung CMA CGM Jacques Saade (23,000 TEU) (Kapal Kontena Berkuasa LNG Terbesar Dunia)

Maiden call by CMA CGM Jacques Saade, (23,000 TEU capacity), the world's largest LNG-powered containership

22/12



Majlis Pelancaran Pelan Antirasuah Lembaga Pelabuhan Klang

Launching of PKA Anti-corruption Plan

07

JULY

08

AUGUST

12

DECEMBER

PENYATA KEWANGAN LEMBAGA PELABUHAN KELANG

FINANCIAL STATEMENTS PKA



49

SIJIL KETUA AUDIT NEGARA MENGENAI PENYATA KEWANGAN
LEMBAGA PELABUHAN KELANG
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020

53

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

54

PENYATA PENERUSI DAN SEORANG AHLI LEMBAGA PENGARAH
(LEMBAGA PELABUHAN KELANG DAN KUMPULAN)

55

PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN
PADA 31 DISEMBER 2020

56

PENYATA PRESTASI KEWANGAN
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020

57

PENYATA PERUBAHAN ASET BERSIH / EKUITI
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020

58

PENYATA ALIRAN TUNAI
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020

59

PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN SEBENAR
PADA 31 DISEMBER 2020

60

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020





**SIJIL KETUA AUDIT NEGARA
MENGENAI PENYATA KEWANGAN
LEMBAGA PELABUHAN KELANG
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020**

Sijil Mengenai Pengauditan Penyata Kewangan

Pendapat

Saya telah mewakili sebuah firma audit swasta untuk mengaudit Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang. Penyata Kewangan tersebut merangkumi Penyata Kedudukan Kewangan pada 31 Disember 2020 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 28.

Pada pendapat saya, penyata kewangan ini memberikan gambaran yang benar dan saksama mengenai kedudukan kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan pada 31 Disember 2020 dan prestasi kewangan serta aliran tunai bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut selaras dengan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) dan keperluan *Port Authorities Act 1963 (Act 488)*.

Asas Kepada Pendapat

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

Kebebasan dan Tanggungjawab Etika Lain

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

Penegasan Perkara

Tanpa menjejaskan pendapat Audit, saya ingin menarik perhatian terhadap perkara seperti berikut:

- a. Baki pelbagai penghutang, deposit dan prabayar di Nota 6 kepada penyata kewangan adalah termasuk cukai terlebih bayar berjumlah RM5,654,000. Penyata Kedudukan Cukai yang dikeluarkan oleh Lembaga Hasil Dalam Negeri Malaysia menunjukkan tiada lebihan bayaran dibuat oleh Lembaga Pelabuhan Kelang.
- b. Baki jumlah terhutang oleh syarikat subsidiari di Nota 8 kepada penyata kewangan adalah termasuk amaun terhutang berjumlah RM11,284,000 oleh Segamat Inland Port Sdn. Bhd. yang tidak menunjukkan pergerakan sejak tiga tahun terakhir.

Maklumat Lain Selain Daripada Penyata Kewangan dan Sijil Juruaudit Mengenainya

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

Tanggungjawab Lembaga Pengarah Terhadap Penyata Kewangan

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

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

Tanggungjawab Juruaudit Terhadap Pengauditan Penyata Kewangan

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

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

- a. Mengetahui 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 persembahan secara keseluruhan, struktur dan kandungan Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan, termasuk pendedahannya dan sama ada Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan telah melaporkan asas-asas urus niaga dan peristiwa-peristiwa yang memberikan gambaran 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.

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 keperluan *Port Authorities Act 1963 (Act 488)* dan bukan untuk tujuan lain. Saya tidak bertanggungjawab terhadap pihak lain bagi kandungan sijil ini.



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

PUTRAJAYA
8 OKTOBER 2021



**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 **16 OCT 2021**)



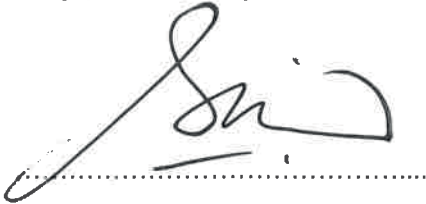
.....
Di hadapan saya,


.....
PESURUHJAYA SUMPAH


**PENYATA PENERUSI DAN SEORANG AHLI LEMBAGA PENGARAH
(LEMBAGA PELABUHAN KELANG DAN KUMPULAN)**

Kami, **Datuk Chong Sin Woon** dan **Kapten Subramaniam a/l Karuppiah** yang merupakan Pengerusi dan salah seorang Ahli Lembaga Pengarah **LEMBAGA PELABUHAN KELANG** dengan ini menyatakan bahawa, pada pendapat Lembaga Pengarah, Penyata Kewangan yang mengandungi Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih/Ekuiti, Penyata Aliran Tunai, dan Penyata Prestasi Bajet **LEMBAGA PELABUHAN KELANG** dan Kumpulan yang berikut ini berserta dengan nota-nota kepada Penyata Kewangan di dalamnya, adalah disediakan untuk menunjukkan pandangan yang benar dan saksama berkenaan kedudukan **LEMBAGA PELABUHAN KELANG** dan Kumpulan pada **31 Disember 2020** dan hasil kendaliannya serta perubahan kedudukan kewangannya bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut.

Bagi pihak Lembaga,



NAMA : DATUK CHONG SIN WOON

GELARAN : PENERUSI

TARIKH : 6 OCT 2021

TEMPAT : PELABUHAN KELANG

Bagi pihak Lembaga,



NAMA : KAPTEN SUBRAMANIAM A/L KARUPPIAH

GELARAN : AHLI

TARIKH : 6 OCT 2021

TEMPAT : PELABUHAN KELANG

**PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN
PADA 31 DISEMBER 2020**

	NOTA	KUMPULAN		LEMBAGA	
		2020 RM '000	2019 RM '000	2020 RM '000	2019 RM '000
<u>ASET SEMASA</u>					
Tunai dan Baki di Bank		251,970	109,429	225,479	97,297
Deposit di Institusi Kewangan	4	298,119	304,939	274,000	281,733
Akaun Belum Terima	5	14,206	21,529	13,972	21,443
Pelbagai Penghutang, Deposit dan Prabayar	6	70,839	108,172	64,535	105,557
Pinjaman Kakitangan	7	678	674	678	674
Jumlah Terhutang oleh Syarikat Subsidiari	8	-	-	26,182	11,868
JUMLAH ASET SEMASA		635,812	544,743	604,846	518,572
<u>ASET BUKAN SEMASA</u>					
Akaun Belum Terima	5	828	1,978	828	1,978
Pinjaman Kakitangan	7	11,052	11,245	11,052	11,245
Jumlah Terhutang oleh Syarikat Subsidiari	8	-	-	11,284	11,284
Pelaburan dalam Entiti yang Dikawal	9	-	-	2,057	2,105
Lain-lain Pelaburan	10	2,075	2,075	2,075	2,075
Hartanah, Loji dan Peralatan	11	3,194,841	3,268,890	3,183,061	3,256,650
Perbelanjaan Tanah dan Pembangunan	12	13,538	11,973	13,538	11,973
Aset Cukai Tertunda	13	340,000	340,000	340,000	340,000
JUMLAH ASET BUKAN SEMASA		3,562,334	3,636,161	3,563,895	3,637,310
JUMLAH ASET		4,198,146	4,180,904	4,168,741	4,155,882
<u>LIABILITI SEMASA</u>					
Akaun Belum Bayar	14	3	3	-	-
Pelbagai Pemiutang	15	50,788	34,354	18,105	6,884
Peruntukan Manfaat Kakitangan	16	60	39	60	39
Pinjaman Kerajaan	17	78,711	77,149	78,711	77,149
Jumlah Terhutang kepada Syarikat Subsidiari	8	-	-	5,354	3,675
Peruntukan Cukai		550	3,726	409	3,726
JUMLAH LIABILITI SEMASA		130,112	115,271	102,639	91,473
<u>LIABILITI BUKAN SEMASA</u>					
Pinjaman Kerajaan	17	3,547,470	3,587,831	3,547,470	3,587,831
Liabiliti Cukai Tertunda	13	79,824	88,068	79,799	88,043
Peruntukan Manfaat Kakitangan	16	2,886	2,671	2,886	2,671
JUMLAH LIABILITI BUKAN SEMASA		3,630,180	3,678,570	3,630,155	3,678,545
JUMLAH LIABILITI		3,760,292	3,793,841	3,732,794	3,770,018
ASET BERSIH		437,854	387,063	435,947	385,864
<u>ASET BERSIH/EKUITI</u>					
Kerugian Terkumpul		(189,324)	(240,115)	(191,231)	(241,314)
Rezab Penilaian Semula		627,178	627,178	627,178	627,178
ASET BERSIH/EKUITI		437,854	387,063	435,947	385,864

Nota-nota di muka 60 hingga 80 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

**PENYATA PRESTASI KEWANGAN
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020**

	NOTA	KUMPULAN		LEMBAGA	
		2020 RM'000	2019 RM'000	2020 RM'000	2019 RM'000
HASIL					
Urusniaga pertukaran	18	348,424	308,331	346,455	305,586
JUMLAH HASIL		348,424	308,331	346,455	305,586
BELANJA					
Kos Kakitangan	19	23,706	22,801	16,795	16,094
Perbelanjaan Pentadbiran dan Am		45,316	44,685	32,242	33,639
Manfaat Kakitangan	20	273	179	273	179
Susutnilai dan Pelunasan	21	157,779	172,763	157,367	172,267
Perbelanjaan Kewangan	22	74,188	152,865	94,155	169,065
JUMLAH BELANJA		301,262	393,293	300,832	391,244
LEBIHAN/ (KURANGAN) SEBELUM CUKAI	23	47,162	(84,962)	45,623	(85,658)
PERCUKAIAN	24	3,629	(12,022)	4,460	(11,723)
LEBIHAN/ (KURANGAN) SELEPAS CUKAI		50,791	(96,984)	50,083	(97,381)

Nota-nota di muka 60 hingga 80 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

**PENYATA PERUBAHAN ASET BERSIH/EKUITI
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020**

KUMPULAN

	Kerugian Terkumpul	Rezab Penilaian Semula	Jumlah Aset Bersih
	RM'000	RM'000	RM'000
Baki Pada 1 Januari 2019	(143,131)	627,178	484,047
Kerugian Selepas Cukai	(96,984)	-	(96,984)
Baki Pada 31 Disember 2019	(240,115)	627,178	387,063
Keuntungan Selepas Cukai	50,791	-	50,791
Baki Pada 31 Disember 2020	(189,324)	627,178	437,854

LEMBAGA

	Kerugian Terkumpul	Rezab Penilaian Semula	Jumlah
	RM'000	RM'000	RM'000
Baki Pada 1 Januari 2019	(143,933)	627,178	483,245
Kerugian Selepas Cukai	(97,381)	-	(97,381)
Baki Pada 31 Disember 2019	(241,314)	627,178	385,864
Keuntungan Selepas Cukai	50,083	-	50,083
Baki Pada 31 Disember 2020	(191,231)	627,178	435,947

Nota-nota di muka 60 hingga 80 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA ALIRAN TUNAI
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020

	NOTA	KUMPULAN		LEMBAGA	
		2020 RM'000	2019 RM'000	2020 RM'000	2019 RM'000
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI OPERASI					
Lebihan/ (Kurangan) Sebelum Cukai		47,162	(84,962)	45,623	(85,658)
<i>Pelarasan Untuk:</i>					
Susutnilai		139,805	146,133	139,345	145,637
Belanja Faedah		72,503	148,441	72,503	148,441
Pelunasan		48	-	48	-
Pelarasan Penyatuan Akaun		(48)	-	-	-
Keuntungan Pelupusan Aset		-	(1)	-	(1)
Perbelanjaan Tertunda		17,974	26,630	17,974	26,630
Manfaat Kakitangan		236	101	236	101
Hasil Faedah		-	(23)	-	-
<i>Keuntungan operasi sebelum perubahan modal kerja</i>		<u>277,680</u>	<u>236,319</u>	<u>275,729</u>	<u>235,150</u>
<i>Perubahan dalam modal kerja:</i>					
Penghutang		27,904	(9,009)	31,858	(13,959)
Jumlah Terhutang oleh Syarikat Subsidiari		-	1	(12,635)	(990)
Pemiutang		16,433	(7,937)	11,220	(4,600)
<i>Tunai diperolehi daripada aktiviti operasi</i>		<u>322,017</u>	<u>219,374</u>	<u>306,172</u>	<u>215,601</u>
Cukai Dibayar		(7,674)	(6,693)	(7,101)	(6,298)
<i>Tunai bersih diperolehi daripada aktiviti operasi</i>		<u>314,343</u>	<u>212,681</u>	<u>299,071</u>	<u>209,303</u>
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PELABURAN					
Pembelian Aset Tetap		(70,483)	(97,111)	(70,483)	(97,041)
Pindahan ke Aset Tetap		3,162	3,438	3,162	3,438
Hasil Jualan Pelupusan Aset		-	1	-	1
Perbelanjaan Tanah dan Pembangunan		-	95,522	-	95,522
Hasil Faedah		-	23	-	-
<i>Tunai bersih (digunakan oleh)/ diperolehi daripada aktiviti pelaburan</i>		<u>(67,321)</u>	<u>1,873</u>	<u>(67,321)</u>	<u>1,920</u>
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PEMBIAYAAN					
Bayaran Pemiutang Tanah		(111,301)	(222,602)	(111,301)	(222,602)
<i>Tunai bersih digunakan oleh aktiviti pembiayaan</i>		<u>(111,301)</u>	<u>(222,602)</u>	<u>(111,301)</u>	<u>(222,602)</u>
Penambahan/ (Pengurangan) Bersih Tunai dan Kesetaraan Tunai		135,721	(8,048)	120,449	(11,379)
Tunai dan Kesetaraan Tunai pada 1 Januari		414,368	422,416	379,030	390,409
Tunai dan Kesetaraan Tunai pada 31 Disember		<u>550,089</u>	<u>414,368</u>	<u>499,479</u>	<u>379,030</u>
<i>Terdiri Daripada:</i>					
Tunai dan Kesetaraan Tunai	25	<u>550,089</u>	<u>414,368</u>	<u>499,479</u>	<u>379,030</u>

Nota-nota di muka 60 hingga 80 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

**PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN SEBENAR
PADA 31 DISEMBER 2020**

	NOTA	JUMLAH BAJET		JUMLAH SEBENAR RM'000	VARIAN BAJET RM000
		ASAL RM'000	SEMAKAN RM'000		
Pendapatan					
Perkhidmatan Kapal		32,000	27,456	28,327	871
Perkhidmatan Pengendalian Kargo		8,250	7,625	9,821	2,196
Sewaan dan Pajak		265,196	267,959	290,342	22,383
Pendapatan Pelaburan		10,150	8,850	11,142	2,292
Lain-lain		11,550	14,600	15,466	866
Jumlah Pendapatan		327,146	326,490	355,098	28,608
Perbelanjaan Operasi					
Gaji dan Emolumen		18,299	17,854	16,736	(1,118)
Pentadbiran dan Operasi		34,668	35,413	30,711	(4,702)
Perbelanjaan Khas LPK		11,315	6,089	2,653	(3,436)
Perbelanjaan Khas/Operasi PKFZ		20,366	21,291	16,656	(4,635)
Jumlah Perbelanjaan Operasi		84,648	80,647	66,756	(13,891)
Bayaran Pinjaman Kerajaan	26	222,602	111,301	111,301	-
JUMLAH		19,896	134,542	177,041	42,499

Nota-nota di muka 60 hingga 80 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020

1. AKTIVITI-AKTIVITI UTAMA

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

2. TARIKH KELULUSAN PENYATA KEWANGAN

Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang bagi tahun kewangan berakhir 31 Disember 2020 (Telah Diaudit) dan dibentangkan kepada Jemaah Lembaga pada 6 Oktober 2021.

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 2020, kedudukan aset semasa Lembaga berjumlah RM604.84 juta manakala lebihan bersih semasa berjumlah RM50.08 juta. Seperti yang dinyatakan pada Nota 17, jumlah pinjaman Lembaga sehingga 31 Disember 2020 berjumlah RM3.62 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 rosot nilai 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 2020**

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 3.10.
- 3.3.2 Susutnilai bagi hartanah, loji dan peralatan dikira berasaskan kaedah garis lurus ke atas anggaran usia guna aset.
- 3.3.3 Susutnilai dikira secara tahunan mulai tahun pembelian dan tiada susutnilai dikenakan dalam tahun pelupusan.
- 3.3.4 Penilaian semula ke atas hartanah, loji dan peralatan dibuat setiap 8 tahun sekali atau pada tempoh yang lebih pendek apabila nilai saksama ke atas hartanah, loji dan peralatan yang dinilai semula dijangka menunjukkan perbezaan yang ketara dengan nilai yang dibawa.
- 3.3.5 Hartanah, loji dan peralatan yang dinyatakan mengikut model penilaian semula adalah terdiri daripada kelas aset seperti berikut:
- Tanah Pajakan
 - Bangunan
 - Gudang dan Rumah Pekerja
 - Kapal Tunda dan Lanci
 - Dermaga dan Jeti
 - Infrastruktur dan Peralatan Elektrik
 - Landasan Keretapi dan Sesalur Air
 - Jalan Raya
- 3.3.6 Hartanah, loji dan peralatan yang dinyatakan pada nilai kos pula adalah kenderaan, komputer dan peralatan elektrik.
- 3.3.7 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 Pelaksanaan tidak disusutnilai.

- 3.3.8 Peralatan yang dibeli bernilai kurang daripada RM5,000 setiap satu diambilkira sebagai perbelanjaan di dalam Penyata Prestasi Kewangan.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020

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.

3.6 MANFAAT KAKITANGAN

Manfaat kakitangan jangka pendek

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

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

Manfaat selepas perkhidmatan

i. Kumpulan Wang Simpanan Pekerja (KWSP)

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

ii. Kumpulan Wang Persaraan (KWAP)

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

iii. Manfaat Cuti Rehat

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

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020

3.6 MANFAAT KAKITANGAN (SAMBUNGAN)

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

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

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

3.7 PERBELANJAAN TERTUNDA

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

3.8 PELABURAN

3.8.1 Syarikat Subsidiari

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

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

3.8.2 Lain-lain

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

3.9 PENGHUTANG PERNIAGAAN DAN PELBAGAI PENGHUTANG

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

3.10 PENJEJASAN ASET

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

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

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020

3.10 PENJEJASAN ASET (SAMBUNGAN)

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 lebih 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.

3.11 PENGIKTIRAFAN PENDAPATAN

Hasil daripada Urusniaga Pertukaran

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

Pengiktirafan hasil daripada urusniaga pertukaran adalah seperti berikut:

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

3.12 CUKAI

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

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

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

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

3.13 TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

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

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020

3.14 PENUKARAN MATAWANG ASING

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

3.15 PERUNTUKAN

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

3.16 INSTRUMEN KEWANGAN

3.16.1 *Objektif dan polisi risiko pengurusan kewangan*

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

3.16.2 *Risiko kredit*

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

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

3.16.3 *Risiko kadar faedah*

Kumpulan dan Lembaga tidak terdedah kepada risiko kadar faedah kerana ia tidak mempunyai aset jangka panjang yang menanggung faedah atau hutang yang menanggung faedah pada 31 Disember 2020 kecuali seperti yang dinyatakan pada Nota 17. Aset kewangan, kecuali pelaburan, adalah kebanyakannya untuk jangka masa pendek dan tidak dipegang untuk tujuan spekulatif tetapi dimasukkan dalam simpanan tetap atau kadangkala, dalam kertas komersial jangka pendek yang menghasilkan pulangan yang lebih baik daripada tunai di bank.

3.16.4 *Risiko tukaran asing*

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

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020

3.16 INSTRUMEN KEWANGAN (SAMBUNGAN)

3.16.5 Risiko kecairan dan aliran tunai

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

3.16.6 Nilai saksama

3.16.6.1 Tunai dan kesetaraan tunai, pemiutang/penghutang

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

3.16.6.2 Syarikat subsidiari, syarikat bersekutu dan saham tidak tersiar harga

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

3.16.6.3 Saham tersiar harga

Nilai saksama adalah nilai pasaran pelaburan ini pada 31 Disember 2020 sepertimana yang dinyatakan di dalam Nota 10 kepada Penyata Kewangan.

3.17 MAKLUMAT BAJET

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

4. DEPOSIT DI INSTITUSI KEWANGAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020	2019	2020	2019
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Simpanan Tetap Jangka Panjang	251,119	257,939	227,000	234,733
Simpanan Jangka Pendek (Repo)	47,000	47,000	47,000	47,000
	<u>298,119</u>	<u>304,939</u>	<u>274,000</u>	<u>281,733</u>

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020

5. AKAUN BELUM TERIMA

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020 RM '000	2019 RM '000	2020 RM '000	2019 RM '000
Penghutang Pemiagaan	1,381	2,367	1,381	2,641
Penghutang Sewa	251	1,165	17	805
Northport (Malaysia) Bhd	843	5,568	843	5,568
Westports Malaysia	11,731	12,030	11,731	12,030
Northport Distripark Sdn Bhd	-	45	-	45
Jabatan Kastam Diraja Malaysia	-	354	-	354
	14,206	21,529	13,972	21,443

Akaun Belum Terima yang dinyatakan pada bahagian Aset Bukan Semasa adalah penghutang sewa bagi tempoh melebihi 12 bulan.

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020 RM '000	2019 RM '000	2020 RM '000	2019 RM '000
Penghutang Sewa	828	1,978	828	1,978
	828	1,978	828	1,978

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

ANALISA LAPORAN PENGUMURAN BAGI AKAUN BELUM TERIMA

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020 RM '000	2019 RM '000	2020 RM '000	2019 RM '000
Belum tertunggak dan tidak dijejasnilai	14,206	21,529	13,972	21,443
1 hingga 3 tahun tertunggak dan tidak dijejasnilai	828	14	828	14
3 hingga 6 tahun tertunggak dan tidak dijejasnilai	-	1,964	-	1,964
	15,034	23,507	14,800	23,421
(-) Dijejasnilai	-	-	-	-
Jumlah	15,034	23,507	14,800	23,421

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020 RM '000	2019 RM '000	2020 RM '000	2019 RM '000
Pada 1 Januari	23,507	16,094	23,421	15,918
Tambahan/ (Kurangan) pada tahun semasa	(6,495)	7,413	(6,643)	7,503
Hapuskira kerugian penjejasan nilai	(1,978)	-	(1,978)	-
Jumlah	15,034	23,507	14,800	23,421

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020

6. PELBAGAI PENGHUTANG, DEPOSIT DAN PRABAYAR

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020 RM '000	2019 RM '000	2020 RM '000	2019 RM '000
Faedah Terakru	739	4,394	739	4,394
Deposit, Prabayar dan Pelbagai	8,612	22,908	2,308	20,293
Cukai terlebih bayar	5,654	5,654	5,654	5,654
Pendahuluan Staf	183	232	183	232
Dius Pelabuhan dan Kutipan Caj Pantai	6,983	8,245	6,983	8,245
Perbelanjaan Tertunda**	48,668	66,739	48,668	66,739
	70,839	108,172	64,535	105,557

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

7. PINJAMAN KAKITANGAN

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

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2020 RM '000	2019 RM '000
<u>Kurang daripada 12 Bulan</u>		
Pinjaman Perumahan	572	563
Pinjaman Motor	35	38
Pinjaman Kereta	52	62
Pinjaman Komputer	19	11
	678	674
<u>Lebih daripada 12 Bulan</u>		
Pinjaman Perumahan	10,703	10,869
Pinjaman Motor	48	73
Pinjaman Kereta	182	260
Pinjaman Pelajaran	101	29
Pinjaman Komputer	18	14
	11,052	11,245

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 2020

9. PELABURAN DALAM ENTITI YANG DIKAWAL

	LEMBAGA	
	2020 RM '000	2019 RM '000
Harga Saham Tidak Tersiarharga, pada kos	10,500	10,500
Tolak : Rosotnilai Pelaburan	(8,443)	(8,395)
	<u>2,057</u>	<u>2,105</u>

Butiran syarikat subsidiari Lembaga adalah seperti berikut:

<u>Nama Syarikat</u>	Peratusan Ekuiti		Aktiviti Utama
	2020 %	2019 %	
Port Klang Free Zone Sdn Bhd # <i>(Diperbadankan di Malaysia)</i>	100	100	Hub pelabuhan persinggahan kawasan bebas cukai.
Segamat Inland Port Sdn Bhd # <i>(Diperbadankan di Malaysia)</i>	100	100	Pelabuhan darat.

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

Setakat 31 Disember 2020, Port Klang Free Zone Sdn Bhd mempunyai baki dana Pemegang Saham berjumlah RM2,382,234.

10. LAIN-LAIN PELABURAN

	RM '000 Kos / Nilai Buku	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
		2020 RM '000 Nilai Pasaran	2019 RM '000 Nilai Pasaran
Saham Tersiar Harga	-	-	-
Saham Tidak Tersiar Harga	<u>2,075</u>	<u>2,075</u>	<u>2,075</u>
	<u>2,075</u>	<u>2,075</u>	<u>2,075</u>

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020

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 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 2020	852,805	305,042	719,048	67,521	5,960	1,727,149	991,421	1,680	25,051	632,752	5,451	5,333,880
Tambahan	742	749	-	-	-	64,493	3,105	-	490	263	641	70,483
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	(219)	-	(5)	-	-	(224)
Pindahan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(4,727)	(4,727)
Pengkelasan semula	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)	-	-	(1)
Pada 31 Disember 2020	853,547	305,791	719,048	67,521	5,960	1,791,642	994,307	1,680	25,535	633,015	1,365	5,399,411
Mewakili:												
Pada kos	853,547	305,791	719,048	67,521	5,960	1,791,642	994,307	1,680	25,535	633,015	1,365	5,399,411
	853,547	305,791	719,048	67,521	5,960	1,791,642	994,307	1,680	25,535	633,015	1,365	5,399,411
Susutnilai Terkumpul												
Pada 1 Januari 2020	350,363	216,426	560,731	66,441	222	278,911	325,667	1,680	21,383	243,166	-	2,064,990
Susutnilai semasa	41,079	10,696	13,503	548	22	19,983	27,278	-	1,757	24,939	-	139,805
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	(219)	-	(5)	-	-	(224)
Pengkelasan semula	(1)	(1)	1	-	-	(1)	1	-	(1)	1	-	(1)
Pada 31 Disember 2020	391,441	227,121	574,235	66,989	244	298,893	352,727	1,680	23,134	268,106	-	2,204,570
Mewakili:												
Susutnilai Terkumpul	391,441	227,121	574,235	66,989	244	298,893	352,727	1,680	23,134	268,106	-	2,204,570
	391,441	227,121	574,235	66,989	244	298,893	352,727	1,680	23,134	268,106	-	2,204,570
Nilai Buku Bersih												
Pada 31 Disember 2020	462,106	78,670	144,813	532	5,716	1,492,749	641,580	-	2,401	364,909	1,365	3,194,841
Pada kos	462,106	78,670	144,813	532	5,716	1,492,749	641,580	-	2,401	364,909	1,365	3,194,841

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020

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 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 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
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
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
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 2020

11. HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN (SAMBUNGAN)
LEMBAGA

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

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020

11. HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN (SAMBUNGAN)
LEMBAGA

	Landasan Keretapi dan Sesalur Air	Infrastruktur dan Peralatan Elektrik	Dermaga dan Jeti	Gudang dan Rumah Pekerja	Tanah Milik Bebas	Tanah Pajak	Bangunan	Kapal Tunda dan Lanci	Kenderaan, Komputer dan Peralatan Mekanikal	Jalan Raya	Modal Kerja Dalam Peraksanaan	Jumlah
	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000
Kos / 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 2020**

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			
	2020 RM'000 Kos	2020 RM'000 Susutnilai Terkumpul	2020 RM'000 Nilai Buku Bersih	2019 RM'000 Nilai Buku Bersih
Tanah Pajakan	1,356,455	869,144	487,311	595,954
Bangunan	2,697	2,696	1	1
	<u>1,359,152</u>	<u>871,840</u>	<u>487,312</u>	<u>595,955</u>

12. PERBELANJAAN TANAH DAN PEMBANGUNAN

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2020 RM '000	2019 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)	(2,201,476)
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	28,812	27,247
	<u>13,538</u>	<u>11,973</u>
Baki pada 1 Januari	11,973	110,890
Pindahan ke Aset Tetap	-	(95,522)
Perbelanjaan Pembangunan:		
Lain-lain	1,565	(3,395)
Baki pada 31 Disember	<u>13,538</u>	<u>11,973</u>

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

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020

13. ASET / (LIABILITI) CUKAI TERTUNDA

	KUMPULAN DAN 2020 RM '000	LEMBAGA 2019 RM '000
Aset Cukai Tertunda		
Pada 1 Januari	340,000	340,000
Pada 31 Disember	<u>340,000</u>	<u>340,000</u>

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020	2019	2020	2019
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Liabiliti Cukai Tertunda				
Pada 1 Januari	88,068	80,053	88,043	80,029
Pindahan dari Penyata Prestasi Kewangan (Nota 24)	(8,244)	8,015	(8,244)	8,014
Pada 31 Disember	<u>79,824</u>	<u>88,068</u>	<u>79,799</u>	<u>88,043</u>

14. AKAUN BELUM BAYAR

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

15. PELBAGAI PEMIUTANG

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020	2019	2020	2019
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Lain-Lain Pemiutang	527	351	445	312
Deposit Diterima	35,134	30,046	2,533	2,615
Pendahuluan Diterima	13,449	752	13,449	752
Akruan	1,678	3,205	1,678	3,205
	<u>50,788</u>	<u>34,354</u>	<u>18,105</u>	<u>6,884</u>

**Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020**

16. PERUNTUKAN MANFAAT KAKITANGAN

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2020	2019
	RM'000	RM '000
Baki Pada Awal Tahun	2,710	2,607
Tambahan	273	179
Penggunaan	(37)	(76)
Baki Pada Akhir Tahun	<u>2,946</u>	<u>2,710</u>

Dianalisa seperti berikut:

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2020	2019
	RM '000	RM '000
Kurang daripada 12 Bulan	60	39
Lebih daripada 12 Bulan	<u>2,886</u>	<u>2,671</u>
	<u>2,946</u>	<u>2,710</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	
	2020	2019
	RM'000	RM'000
Pinjaman Kerajaan (Tempoh bayaran kurang daripada 12 bulan)	78,711	77,149
Pinjaman Kerajaan (Tempoh bayaran melebihi 12 bulan)	<u>3,547,470</u>	<u>3,587,831</u>
	<u>3,626,181</u>	<u>3,664,980</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 2020

18. URUSNIAGA PERTUKARAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020 RM '000	2019 RM '000	2020 RM '000	2019 RM '000
Perkhidmatan Kapal	27,452	34,368	27,452	34,368
Perkhidmatan Pengendalian Kargo	9,402	9,414	9,402	9,414
Sewaan dan Pajak	285,793	235,681	285,478	233,541
Pendapatan Pelaburan	8,584	13,722	8,584	13,722
Lain-lain Hasil	17,193	15,146	15,539	14,541
	348,424	308,331	346,455	305,586

19. KOS KAKITANGAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020 RM '000	2019 RM '000	2020 RM '000	2019 RM '000
Saguhati	3,347	2,256	2,239	1,772
Elaun Lebih Masa	416	426	416	426
Lain-Lain Elaun	2,143	2,098	2,143	2,098
Gaji	13,660	14,026	8,790	8,608
Sumbangan Berkanun	2,291	2,313	1,592	1,579
Faedah Kewangan Lain	1,849	1,682	1,615	1,611
	23,706	22,801	16,795	16,094

Jumlah bilangan pekerja sepenuh masa bagi Kumpulan dan Lembaga pada 31 Disember 2020 masing-masing adalah 275 dan 175 orang.

20. MANFAAT KAKITANGAN

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2020 RM '000	2019 RM '000
Ganjaran Cuti Rehat	273	179
	273	179

21. SUSUTNILAI DAN PELUNASAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020 RM '000	2019 RM '000	2020 RM '000	2019 RM '000
Susutnilai Aset	139,805	146,133	139,345	145,637
Pelunasan Pengerukan	17,974	26,630	17,974	26,630
Pelunasan Saham Segamat Inland Port	-	-	48	-
	157,779	172,763	157,367	172,267

**Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020**

22. PERBELANJAAN KEWANGAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020	2019	2020	2019
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Perbelanjaan Khas	1,685	4,424	21,652	20,624
Faedah Pinjaman Kerajaan	72,503	148,441	72,503	148,441
	74,188	152,865	94,155	169,065

23. LEBIHAN/ (KURANGAN) SEBELUM CUKAI

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

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020	2019	2020	2019
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Emolumen Pengarah				
- Yuran Pengarah	629	510	458	348
- Lain-Lain Elaun	160	134	59	72
Faedah Simpanan Tetap dan Jangka Pendek	(8,334)	(13,522)	(8,334)	(13,522)
Kos Kakitangan (Nota 19)	23,706	22,801	16,795	16,094
Sewaan - Alat-alat pejabat	73	47	73	47
Susutnilai dan Pelunasan (Nota 21)	157,779	172,763	157,367	172,267
Yuran Juruaudit	76	74	46	43

24. PERCUKAIAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020	2019	2020	2019
	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000
Peruntukan Tahun Semasa	3,462	4,007	2,803	3,709
Kurangan Peruntukan Tahun Terdahulu	1,153	-	981	-
Liabiliti Cukai Tertunda	(8,244)	8,015	(8,244)	8,014
	(3,629)	12,022	(4,460)	11,723
Keuntungan/ (Kerugian) Sebelum Cukai	47,162	(84,962)	45,623	(85,658)
Cukai Dikira Pada Kadar 24%	11,319	(20,391)	10,950	(20,558)
Perbelanjaan Tidak Dibenarkan Cukai	43,579	82,005	43,738	81,985
Pendapatan Dikenakan Cukai	498	-	-	-
Pendapatan Dikecualikan Cukai	(60)	(49)	(60)	(49)
Elaun Modal Di Tuntut	(51,874)	(57,558)	(51,825)	(57,669)
Keuntungan/(Kerugian) Peruntukan Pada Tahun Terdahulu *	1,153	-	981	-
Cukai Tertunda	(8,244)	8,015	(8,244)	8,014
	(3,629)	12,022	(4,460)	11,723

**Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020**

25. TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020	2019	2020	2019
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Baki Di Bank dan Tunai Di Tangan	251,970	109,429	225,479	97,297
Deposit Di Institusi Kewangan	298,119	304,939	274,000	281,733
	550,089	414,368	499,479	379,030

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 2020 sehingga 31 Disember 2020. Bajet asal telah diluluskan oleh Kementerian Pengangkutan melalui surat MOT.400-4/1/16 Jilid 2 (11) bertarikh 24 Januari 2020. Manakala kelulusan bajet semakan pula diluluskan pada tarikh 7 Januari 2021.

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 2020 adalah seperti di bawah:

2020	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	343,956	11,142	-	355,098
Perbelanjaan	(66,756)	-	(111,301)	(178,057)
	277,200	11,142	(111,301)	177,041
Perbezaan Asas	21,871	(78,463)	-	(56,592)
	299,071	(67,321)	(111,301)	120,449

**Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020**

27. PENDEDAHAN PIHAK BERKAITAN

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

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2020	2019	2020	2019
	RM '000	RM '000	RM '000	RM '000
Jumlah Ganjaran	731	644	459	421
Jumlah Kakitangan	23	23	11	11

LAPORAN PELABUHAN MELAKA

PORT OF MALACCA REPORT



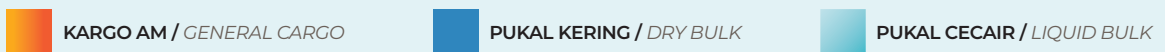
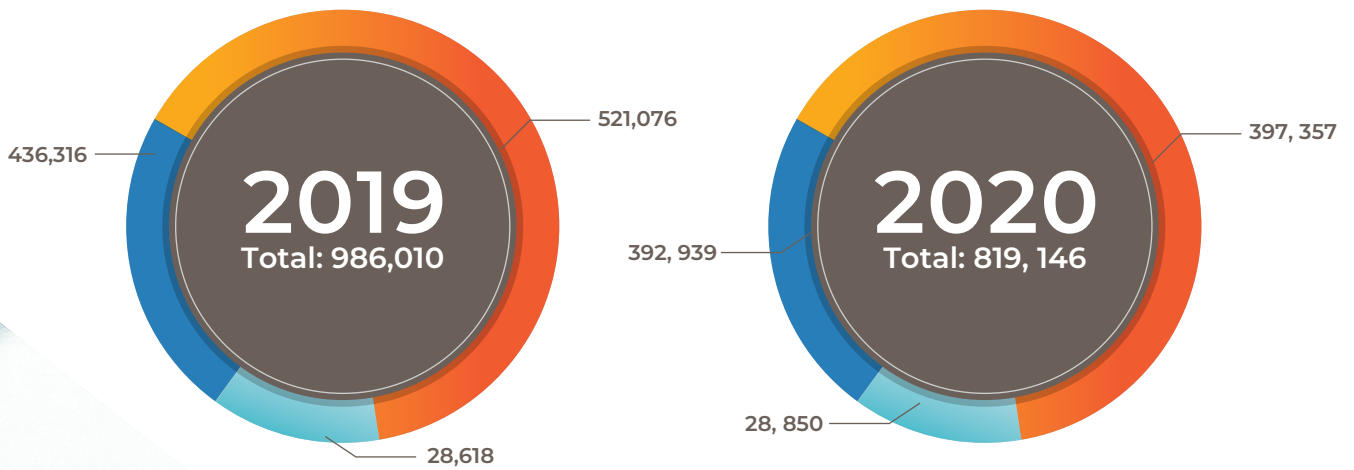
SELAMAT DATANG KE PELABUHAN MELAKA / WELCOME TO MALACCA PORT



2019 - 2020 (TEU) KENDALIAN KONTENA PELABUHAN MELAKA / MALACCA PORT CONTAINER THROUGHPUT

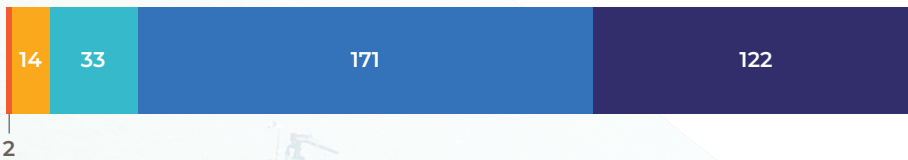


2019 - 2020 (FWT) KENDALIAN KARGO PELABUHAN MELAKA / MALACCA PORT CARGO THROUGHPUT



2019 - 2020 (FWT) PANGGILAN KAPAL / MALACCA PORT SHIP CALLS

2019 • JUMLAH PANGGILAN KAPAL / TOTAL SHIP CALLS • 342



2020 • JUMLAH PANGGILAN KAPAL / TOTAL SHIP CALLS • 418



PELABUHAN MELAKA / MALACCA PORT

Operasi di Pelabuhan Tanjung Bruas di Melaka secara rasmi diletakkan di bawah bidang kuasa Lembaga Pelabuhan Kelang pada 15 Julai 1983. Pelabuhan tersebut yang diswastakan pada tahun 1992, kini dikendalikan oleh Tanjung Bruas Port Sdn Bhd (TBP) di bawah konsesi selama tiga puluh tahun.

Sebahagian daripada penjenamaan semula Pelabuhan Tanjung Bruas, Melaka sebagai pelabuhan serba guna, kapasiti pengendalian kargo diperluas sementara kemudahan sedia ada dipertingkatkan di bawah rancangan pembangunan dua fasa.

Jadual pelan pembangunan telah dipinda oleh TBP dan diluluskan oleh Menteri Pengangkutan pada 7 Julai 2020. Perbelanjaan modal asal sebanyak RM160 juta untuk keseluruhan pembangunan dikekalkan.

Operations at the Port of Tanjung Bruas in Melaka was officially placed under the jurisdiction of the Port Klang Authority on 15 July 1983. The port, which was privatised in 1992, is currently managed by Tanjung Bruas Port Sdn Bhd (TBP) on a thirty-year concession.

As part of the re-branding of Tanjung Bruas as a multi-purpose port, its cargo-handling capacity is being increased through the expansion of existing facilities under a two-phase development plan.

The schedule of the development plan has been changed and approved by the Minister of Transport on 7 July 2020. The capital expenditure for the whole development project is maintained at the original RM160 million.

PRESTASI PELABUHAN / PORT PERFORMANCE

TBP mencatatkan penurunan hasil kargo sebanyak 16.9% kepada 819,146 fwt pada tahun 2020 berbanding 986,010 fwt pada tahun 2019.

Jumlah kendalian kargo am turun 23.7% daripada 521,076 fwt pada 2019, kepada 397,357 fwt. Jumlah kendalian pukal kering merosot 9.9% kepada 392,939 fwt berbanding 436,316 fwt yang dikendali pada tahun 2019, manakala pukal cecair mencatatkan pertumbuhan 0.8% kepada 28,850 fwt berbanding 28,618 dalam tahun 2019.

Penurunan ini adalah disebabkan oleh kemerosotan kendalian kargo Palm Kernel Shell berikutan ketiadaan sumber bahan mentah ini dalam pasaran tempatan. Selain itu juga, kendalian kargo arang batu dan gypsum mengalami penurunan sebanyak 21,252 fwt berbanding tempoh yang sama tahun 2019.

Penurunan jumlah kargo am adalah disebabkan oleh pengurangan kendalian gegelung keluli yang merupakan komponen utama dari sektor kargo am kesan Perintah Kawalan Pergerakan yang dilaksanakan. Selain itu juga, permintaan eksport gegelung keluli juga berkurang daripada Indonesia, Filipina dan pembeli serantau yang lain.

Kargo pukal cecair merupakan satu-satunya kendalian yang mencatatkan jumlah peningkatan, walaupun hanya dengan kenaikan sebanyak 0.8%. Ini disebabkan oleh peningkatan pengendalian minyak pelincir pada suku ketiga tahun 2020.

Prestasi kendalian kontena di Pelabuhan Melaka berjumlah 14,142 TEU pada tahun 2020, merangkumi 7,174 TEU import dan 6,968 TEU eksport. Operasi pengendalian kontena yang dimulakan pada April 2019, dengan jumlah kendalian sepanjang April-Disember 2019 dicatatkan sebanyak 11,733 TEU.

Pada masa ini, operasi kontena pelabuhan hanya terdiri daripada penghantaran eksport oleh Xinyi Energy Glass yang terletak di kawasan perindustrian Jasin di Melaka. Secara keseluruhan, terdapat dua panggilan kapal sewa setiap bulan untuk menghantar kontena ke Pelabuhan Humen di China.

Jumlah persinggahan kapal pada tahun 2020 dicatatkan sebanyak 418, meningkat 22.2% dari tahun sebelumnya. Persinggahan oleh kapal konvensional turun 18.1% kepada 140 (2019: 171) sementara persinggahan kapal penumpang menurun 72.7% kepada hanya 9 buah kapal dengan kemerosotan jumlah pengunjung sebanyak 53.5% kepada 19,500 orang penumpang (2019: 33 panggilan, 41,980 penumpang) kerana kepada kesan pandemik COVID-19 terhadap industri pelancongan. Persinggahan kapal kontena pula dicatatkan sebanyak 16 singgahan dalam tahun 2020. (2019:14)

Operasi Ship To Ship (STS) pada Januari – Disember 2020 telah menunjukkan peningkatan yang ketara sebanyak 104.1% berbanding tempoh yang sama tahun 2019 dengan pertambahan sebanyak 127 buah kapal. Peningkatan ini adalah kesan daripada perpindahan kapal daripada Kuala Linggi ke lokasi STS dalam had Pelabuhan Melaka. Ianya disebabkan oleh peningkatan kos operasi yang dikenakan oleh Kuala Linggi untuk operasi STS kerana perubahan matawang asing dari USD ke EURO.

TBP recorded a 16.9% drop in cargo throughput to 819,146 fwt in 2020 compared with 986,010 fwt in 2019.

General cargo volume fell 23.7% from 521,076 fwt in 2019 to 397,357 fwt. Dry bulk volume dipped 9.9% to 436,316 fwt compared with 392,939 fwt handled in 2019 while liquid bulk cargo recorded a marginal growth of 0.8% to 28,850 fwt against 28,618 fwt in 2019.

The downturn in dry bulk throughput was due to a lack of supply of palm kernel shells in the local market as well as a decline of 21,252 fwt year-on-year in the handling of coal and gypsum.

The drop in general cargo volume was caused by the decline in the handling of steel coil - a major component of the general cargo sector - due to the impact of the Movement Control Order restrictions. This was exacerbated by lower demand from export markets like Indonesia, the Philippines and other regional buyers.

Bulk liquid cargo was the only sector to record an increase in volume, albeit with a rise of only 0.8%. This was attributed to the increased handling of lubricant oils in the third quarter of 2020.

Container throughput at Malacca Port totalled 14,142 TEU in 2020, comprising 7,174 TEU of imports and 6,968 TEU of exports. Container handling operations at the port started in April 2019, with total throughput within April-December 2019 totalling 11,733 TEU.

Currently, the port's container traffic is made up solely of export shipments by Xinyi Energy Glass which is located at Jasin Industrial area in Melaka. On average, there are two chartered vessel calls a month to ship the containers to Humen Port in China.

Melaka Port received 418 ship calls in 2020, an increase of 22.2% year-on-year. Calls by conventional vessels fell 18.1% to 140 (2019: 171) while calls by passenger vessels declined 72.7% to nine with a corresponding drop in passenger traffic of by 53.5% to 19,500 (2019: 33 calls, 41,980 passengers) due to the impact of the COVID-19 pandemic on the tourism industry. Sixteen container ship calls were recorded in 2020, as compared to 14 in 2019.

Calls by vessels engaged in ship-to-ship (STS) operations at Melaka Port increased by 127 or 104.1% in 2020 compared with 2019. These vessels, which were previously operating in Kuala Linggi, shifted their activities to Melaka Port waters due to the increased cost of operations which arose from the difference in the exchange rate between the US dollar and euro.



Fasa 1 (a) – Projek Naik Taraf Dermaga Sedia Ada / *Phase 1 (a) – Upgrading of Existing Wharf*

Kedua-dua bahagian hujung dermaga sediaada akan dilebarkan kepada 16 meter bagi membolehkan dermaga sedia ada digunakan sepenuhnya sepanjang 175 meter.

Dermaga ini juga akan ditambah sepanjang 50 meter lagi dan menjadikan keseluruhan panjang dermaga sedia ada kepada 225 meter. Kedudukan ini akan membolehkan kedua-dua bahagian dalaman dan luaran dermaga digunakan sepenuhnya.

Perbelanjaan Modal bagi pembangunan ini adalah sebanyak RM20 juta dan dijangka siap pada suku keempat tahun 2021.

Both sides at the end of the existing wharf will be widened to 16 metres to enable utilisation of its entire length of 175 metres.

The wharf length will be increased by an additional 50 metres for a total length of 225 metres. With this extension, both the outer and inner berths of the wharf can be fully utilised.

The capital expenditure for this development is RM20 million, the completion of which is expected to be in the fourth quarter of 2021.



Fasa 1 (a) – Kemudahan Ro-ro / *Phase 1 (a) – Ro-ro Facility*

Pembangunan kemudahan RORO bagi kenderaan bermuatan kargo berserta kompleks CIQ akan dilaksanakan sebaik sahaja Kerajaan memberi kelulusan prosedur kawalan kenderaan.

Perbelanjaan Modal bagi pembangunan ini adalah sebanyak RM5 juta.

The development of a ro-ro facility for vehicle cargo as well as a CIQ complex will be launched once approval for vehicle control procedures is received from the government.

The capital expenditure for this project is RM5 million.



Fasa 1 (b) – Pembinaan Dermaga Baharu / *Phase 1 (b) – Construction of New Jetty*

Pembangunan dermaga baharu sepanjang 450 meter dengan kelebaran 50 meter dan kedalaman air diantara 16 – 18 meter. Jeti ini direkabentuk bagi membolehkan kren pelabuhan yang bersesuaian ditempatkan di atas dermaga.

Perbelanjaan Modal bagi pembangunan ini adalah sebanyak RM70 juta dan dijangka siap pada suku keempat tahun 2023.

A new jetty 450m in length and 50m wide with draught alongside of 16 – 18 metres will be constructed under this phase. The jetty is designed to accommodate port cranes.

The capital expenditure for this development is RM70 million and completion of the project is expected to be in the fourth quarter of 2023.



Fasa 2 (a) – Tebusguna Tanah / *Phase 2 (a) – Land Reclamation*

Seluas 30 ekar akan di tebus guna di bawah fasa ini bagi pembangunan lapangan kontena dan keperluan pergudangan. Bahagian hadapan tanah yang ditebusguna akan dibangunkan sebagai dermaga pelabuhan untuk kapal bersaiz kecil dan sederhana.

Perbelanjaan Modal bagi pembangunan ini adalah sebanyak RM15 juta dan dijangka siap pada suku keempat tahun 2023.

Thirty acres of land will be reclaimed under this phase for the development of a container yard and warehousing facilities. The frontage of the reclaimed land could be utilised to construct a wharf for small and medium size vessels.

The capital expenditure for this development is RM15 million and completion of the project is expected to be in the fourth quarter of 2023.



Fasa 2 (b) – Pembinaan Trestle / *Phase 2 (b) – Construction of Trestle*

Pembinaan jambatan sepanjang 170 meter dibina untuk menghubungkan kawasan penambakkan ke jeti dan pembangunan ini dijangka siap pada suku keempat tahun 2023.

A trestle 170m in length will be constructed to link the reclaimed area to the jetty. The project is expected to be completed in the fourth quarter of 2023.



Fasa 2 (c) – Pembinaan Dermaga Baharu / *Phase 2 (c) – Construction of New Wharf*

Pembinaan dermaga baru sepanjang 150 meter dengan kelebaran 50 meter akan dibangunkan pada fasa ini dan menjadikan jumlah keseluruhan dermaga sepanjang 600 meter. Pembangunan ini dijangka siap pada suku kedua tahun 2026. Perbelanjaan Modal bagi pembangunan Fasa 2 (b) dan (c) adalah sebanyak RM50 juta.

Selepas kerja-kerja pembinaan selesai, kemudahan TBP akan dilengkapi:

- Dermaga luar sepanjang 600 meter dengan kedalaman 18 meter.
- Dermaga dalam sepanjang 585 meter dengan kedalaman 16 meter.
- Dermaga luar jeti sediaada sepanjang 225 meter dengan kedalaman 10.5 meter.
- Dermaga dalam jeti sediaada dengan kedalaman air 9 meter.
- Kemudahan jeti RORO bagi kenderaan bermuatan kargo.

A jetty 150 metres in length and 50 metres wide will be constructed under this phase thereby providing a total of 600 metres in jetty length in the port. Construction is expected to be completed in the second quarter of 2026. The capital expenditure for Phase 2 (b) and (c) is RM50 million.

Upon completion of construction works, TBP will be equipped with:

- An outer berth 600 metres in length with 18 metres draught alongside
- An inner berth 585 metres in length with 16 metres draught alongside
- An outer berth 225 metres in length with 10.5 metres draught alongside at the existing jetty
- An inner berth with 9 metres draught alongside at the existing jetty
- Ro-ro jetty for vehicle cargo

JEMAAH LEMBAGA / BOARD OF DIRECTORS



1 DATUK KOH CHIN HAN
Pengerusi / *Chairman*

Dilantik / *Appointed*
18.04.2020

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

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

4 YB. SENATOR DATUK
LEE TIAN SING
Bebas / *Independent*

Dilantik / *Appointed*
09.07.2020

5 DATUK ROSLI BIN HASAN
Bebas / *Independent*

Dilantik / *Appointed*
09.07.2020

6 NGWE HEE SEM
Bebas / *Independent*

Dilantik / *Appointed*
09.07.2020

TIADA DALAM GAMBAR /
NOT IN PICTURE

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

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

Bagi membantu Ahli Jemaah Lembaga dalam menyediakan laporan kajian serta menilai perkara-perkara berkaitan pengauditan. Jawatankuasa Audit Lembaga Pelabuhan Melaka (JKA LPM) telah ditubuhkan pada 2014 dan bertanggungjawab mengkaji rancangan pengauditan, polisi dan prosedur dalaman serta keberkesanan sistem kawalan dalaman selaras dengan pematuhan terhadap undang-undang dan peraturan seperti yang terkandung dalam 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 report, review, and evaluate auditing matters. The Audit Committee (AC) was established in 2014 to review the audit plan, internal policies and procedures and effective internal control system in compliance with laws and regulations 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.



SENARAI KEAHLIAN JAWATANKUASA / COMMITTEE MEMBERSHIP LIST



PENGERUSI / CHAIRMAN

MOHD ASRI BIN MOHAMED ALI
Ahli Jemaah Lembaga LPM
Board of Director, MPA

Dilantik / Appointed
18.11.2020



AHLI / MEMBER

YB. SENATOR DATUK LEE TIAN SING
Ahli Jemaah Lembaga LPM
Board of Director, MPA

Dilantik / Appointed
18.11.2020

NAZUHA BINTI ISA
Ahli Jemaah Lembaga LPM
Board of Director, MPA

Dilantik / Appointed
18.11.2020



WAKIL KEMENTERIAN PENGANGKUTAN MALAYSIA / REPRESENTATIVE OF MINISTRY OF TRANSPORT MALAYSIA

SAIFUL ANUAR BIN MOHD JAAFAR
Ketua Unit
Unit Audit Dalam
Head of Internal Audit Unit

Dilantik / Appointed
18.11.2020



WAKIL PENGURUSAN LPM / MPA MANAGEMENT REPRESENTATIVE

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



SETIAUSAHA / SECRETARY

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



URUS SETIA / SECRETARIAT

Jabatan Audit Dalam, LPM
Internal Audit Department, MPA

PENYATA KEWANGAN LEMBAGA PELABUHAN MELAKA

FINANCIAL STATEMENTS MPA



91

SIJIL KETUA AUDIT NEGARA MENGENAI PENYATA KEWANGAN
LEMBAGA PELABUHAN MELAKA
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020

95

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

96

PENYATA PENERUSI DAN SEORANG AHLI
LEMBAGA PENGARAH

97

PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN
PADA 31 DISEMBER 2020

98

PENYATA PRESTASI KEWANGAN
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020

99

PENYATA PERUBAHAN EKUITI
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020

100

PENYATA ALIRAN TUNAI
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020

101

PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN SEBENAR
PADA 31 DISEMBER 2020

102

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020



**SIJIL KETUA AUDIT NEGARA
MENGENAI PENYATA KEWANGAN
LEMBAGA PELABUHAN MELAKA
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020**

Sijil Mengenai Pengauditan Penyata Kewangan

Pendapat

Saya telah mengaudit Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka. Penyata kewangan tersebut merangkumi Penyata Kedudukan Kewangan pada 31 Disember 2020 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 2020 dan prestasi kewangan serta aliran tunai bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut selaras dengan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) dan keperluan *Port Authorities Act 1963 (Act 488)*.

Asas Kepada Pendapat

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

Kebebasan dan Tanggungjawab Etika Lain

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

Maklumat Lain Selain Daripada Penyata Kewangan dan Sijil Juruaudit Mengenainya

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

Tanggungjawab Lembaga Pengarah Terhadap Penyata Kewangan

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

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

Tanggungjawab Juruaudit Terhadap Pengauditan Penyata Kewangan

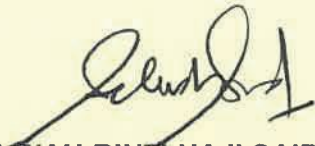
Objektif saya adalah untuk memperoleh keyakinan yang munasabah sama ada Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka secara keseluruhannya adalah bebas daripada salah nyata yang ketara, sama ada disebabkan fraud atau kesilapan, dan mengeluarkan Sijil Juruaudit yang merangkumi pendapat saya. Jaminan yang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

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

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

Hal-hal Lain

- a. Saya ingin menarik perhatian terhadap kelemahan dalam penyediaan penyata kewangan melibatkan isu kawalan dalaman dan isu teknologi maklumat berkaitan dengan sistem perakaunan dan kewangan yang diguna pakai seperti yang dibangkitkan dalam Surat Pengurusan. Lembaga Pelabuhan Melaka disarankan untuk mempertingkatkan kawalan kualiti bagi memastikan penyata kewangan adalah tepat dan betul. Isu kawalan dalaman perlu diambil tindakan untuk mengurangkan risiko fraud dan salah nyata.
- b. Sijil ini dibuat untuk Lembaga Pengarah berdasarkan keperluan *Port Authorities Act 1963 (Act 488)* dan bukan untuk tujuan lain. Saya tidak bertanggungjawab terhadap pihak lain bagi kandungan sijil ini.



(SELWAH BINTI HAJI SAID)

b.p. KETUA AUDIT NEGARA

PUTRAJAYA
26 JULAI 2021



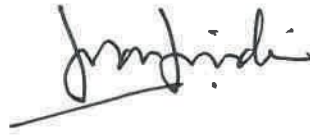
LEMBAGA PELABUHAN MELAKA

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 **16 JUL 2021**)



.....

Di hadapan saya,



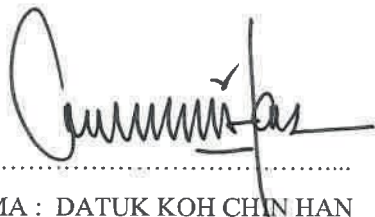
.....
PESURUHJAYA SUMPAAH



PENYATA Pengerusi dan Seorang Ahli Lembaga Pengarah

Kami, **Datuk Koh Chin Han** dan **Kapten Subramaniam a/l Karupiah** yang merupakan Pengerusi dan salah seorang Ahli Lembaga Pengarah **LEMBAGA PELABUHAN MELAKA** dengan ini menyatakan bahawa, pada pendapat Lembaga Pengarah, Penyata Kewangan yang mengandungi Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Ekuiti, Penyata Aliran Tunai dan Penyata Perbandingan Bajet dan Sebenar yang berikut ini berserta dengan nota-nota kepada Penyata Kewangan di dalamnya, adalah disediakan untuk menunjukkan pandangan yang benar dan saksama berkenaan kedudukan **LEMBAGA PELABUHAN MELAKA** pada 31 Disember 2020 dan hasil kendaliannya serta perubahan kedudukan kewangannya bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut.

Bagi pihak Lembaga,



.....

NAMA : DATUK KOH CHIN HAN

GELARAN : Pengerusi

TARIKH : **16 JUL 2021**

TEMPAT : **PELABUHAN KLANG**

Bagi pihak Lembaga,



.....

NAMA : KAPTEN SUBRAMANIAM
A/L KARUPPIAH

GELARAN : Ahli

TARIKH : **16 JUL 2021**

TEMPAT : **PELABUHAN KLANG**

PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN

PADA 31 DISEMBER 2020

	Nota	2020 RM	2019 RM
ASET SEMASA			
Penghutang perniagaan	4	626,866	887,685
Pelbagai penghutang	5	30,265	93,324
Pendapatan terakru	6	218,833	723,787
Simpanan tetap di bank berlesen	7	38,200,000	37,700,000
Tunai dan kesetaraan tunai	8	1,927,564	594,483
Prabayar Cukai		611,295	611,295
JUMLAH ASET SEMASA		41,614,823	40,610,574
ASET BUKAN SEMASA			
Hartanah dan peralatan	9	189,771	75,212
Pelaburan lain	10	13,039,556	12,486,003
JUMLAH ASET BUKAN SEMASA		13,229,327	12,561,215
JUMLAH ASET		54,844,150	53,171,789
LIABILITI SEMASA			
Pelbagai pemiutang dan akruan	11	220,846	324,842
Peruntukan percukaian		71,160	71,160
JUMLAH LIABILITI SEMASA		292,006	396,002
LIABILITI BUKAN SEMASA			
Cukai Tertunda	12	14,734	14,734
JUMLAH LIABILITI BUKAN SEMASA		14,734	14,734
JUMLAH LIABILITI		306,740	410,736
ASET BERSIH		54,537,410	52,761,053
DIBIAYAI OLEH:			
LEBIHAN TERKUMPUL		54,537,410	52,761,053

Nota-nota di muka 102 hingga 113 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PRESTASI KEWANGAN

BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020

	Nota	2020 RM	2019 RM
HASIL			
Urusniaga Pertukaran	13	<u>3,792,837</u>	<u>4,286,605</u>
JUMLAH HASIL		<u>3,792,837</u>	<u>4,286,605</u>
BELANJA			
Belanja pentadbiran	14	1,299,329	1,105,248
Belanja operasi	15	99,210	119,934
Susutnilai		<u>62,932</u>	<u>29,295</u>
JUMLAH BELANJA		<u>1,461,471</u>	<u>1,254,477</u>
LEBIHAN BAGI TAHUN		2,331,366	3,032,128
PERCUKAIAN	16	(555,009)	(1,169,620)
LEBIHAN SELEPAS CUKAI		<u>1,776,357</u>	<u>1,862,508</u>

Nota-nota di muka 102 hingga 113 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PERUBAHAN EKUITI

BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020

	Lebih Terkumpul RM
Pada 1 Januari 2019	50,898,545
Lebih selepas cukai tahun semasa	1,862,508
Pada 31 Disember 2019	<u>52,761,053</u>
Pada 1 Januari 2020	52,761,053
Lebih selepas cukai tahun semasa	1,776,357
Pada 31 Disember 2020	<u>54,537,410</u>

¹ Nota-nota di muka 102 hingga 113 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA ALIRAN TUNAI**BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2020**

	2020	2019
	RM	RM
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI OPERASI		
Terimaan tunai daripada pelanggan	2,409,351	2,535,519
Bayaran tunai kepada pembekal dan pekerja	<u>(1,502,535)</u>	<u>(936,900)</u>
Tunai diperolehi daripada aktiviti operasi	906,816	1,598,619
Cukai dibayar	(555,009)	(2,164,590)
Aliran tunai bersih daripada aktiviti operasi	<u>351,807</u>	<u>(565,971)</u>
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PELABURAN		
Simpanan/Pengeluaran deposit bank	(1,053,553)	(1,087,639)
Pembelian aset tetap	(177,491)	-
Pendapatan Pelaburan	<u>2,212,318</u>	<u>2,050,676</u>
Aliran tunai bersih daripada aktiviti pelaburan	<u>981,274</u>	<u>963,037</u>
Lebihan tunai dan kesetaraan tunai bersih	1,333,081	397,066
Tunai dan kesetaraan tunai pada 1 Januari	<u>594,483</u>	<u>197,417</u>
Tunai dan kesetaraan tunai pada 31 Disember	<u>1,927,564</u>	<u>594,483</u>
Terdiri daripada:-		
Tunai di tangan dan bank	127,564	94,483
Simpanan tetap di bank berlesen	<u>1,800,000</u>	<u>500,000</u>
	<u>1,927,564</u>	<u>594,483</u>

Nota-nota di muka 102 hingga 113 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN SEBENAR

PADA 31 DISEMBER 2020

	2020 RM (Sebenar)	2020 RM (Bajet)	2020 RM (Varian)
HASIL			
Sewaan dan pajakan	1,998,246	1,809,100	189,146
Pelaburan	1,707,364	1,600,000	107,364
Lain-lain hasil	87,227	110,000	(22,773)
JUMLAH HASIL	3,792,837	3,519,100	273,737
BELANJA			
Belanja pentadbiran	1,299,329	1,564,000	(264,671)
Belanja operasi	99,210	350,000	(250,790)
Susutnilai	62,932	29,295	33,637
JUMLAH BELANJA	1,461,471	1,943,295	(481,824)
LEBIHAN BAGI TAHUN SEBELUM CUKAI	2,331,366	1,575,805	755,561

Nota-nota di muka 102 hingga 113 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2020

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 16 Julai 2021.

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, Komputer dan Peralatan Mekanikal	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 2020.

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 urusanniaga 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 urusanniaga 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 2020. 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 PIAWIAN 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

	2020	2019
	RM	RM
Penghutang Sewa	585,108	751,972
Penghutang dari Operasi Pelabuhan	41,758	135,713
	<u>626,866</u>	<u>887,685</u>

5. PELBAGAI PENGHUTANG

	2020	2019
	RM	RM
Deposit Pelbagai	29,000	54,604
Lembaga Pelabuhan Kelang	-	8,499
Penghutang Pelbagai	1,265	30,221
	<u>30,265</u>	<u>93,324</u>

6. PENDAPATAN TERAKRU

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

	2020	2019
	RM	RM
Faedah Terakru dari Pelaburan Lain	4,114	3,949
Faedah Terakru dari Simpanan Tetap	214,719	719,838
	<u>218,833</u>	<u>723,787</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:

	2020	2019
Kadar faedah (%)	2.00 hingga 3.35	3.37 hingga 4.15
Purata kematangan (bulan)	3 hingga 12	3 hingga 12

7. SIMPANAN TETAP DI BANK BERLESEN (SAMBUNGAN)

	2020	2019
	RM	RM
Bank Rakyat	9,300,000	5,300,000
Bank Pembangunan Malaysia	18,900,000	22,400,000
Bank Perusahaan Kecil Dan Sederhana Malaysia Berhad	10,000,000	10,000,000
	<u>38,200,000</u>	<u>37,700,000</u>

8. TUNAI DAN KESERATAAN TUNAI

	2020	2019
	RM	RM
Tunai di tangan dan bank	127,564	94,483
Simpanan tetap yang mempunyai tempoh kematangan tidak melebihi 3 bulan	1,800,000	500,000
	<u>1,927,564</u>	<u>594,483</u>

9. HARTANAH DAN PERALATAN

2020	Kenderaan RM	Tanah Pajakan RM	Dermaga & Jeti RM	Peralatan Komputer RM	Jumlah RM
<u>KOS</u>					
Pada 1 Januari 2020	218,946	30,047	66,700	-	315,693
Tambahan	139,000	-	-	38,491	177,491
Pelupusan	(83,298)	-	-	-	(83,298)
Pada 31 Disember 2020	274,648	30,047	66,700	38,491	409,886
<u>SUSUTNILAI TERKUMPUL</u>					
Pada 1 Januari 2020	164,684	9,098	66,699	-	240,481
Pelupusan	(83,298)	-	-	-	(83,298)
Susutnilai dalam tahun	54,931	303	-	7,698	62,932
Pada 31 Disember 2020	136,317	9,401	66,699	7,698	220,115
NILAI BUKU BERSIH	138,331	20,646	1	30,793	189,771
2019	Kenderaan RM	Tanah Pajakan RM	Dermaga & Jeti RM	Peralatan Komputer 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

10. PELABURAN LAIN

Merupakan simpanan dengan Amanah Raya Berhad.

	2020	2019
	RM	RM
Amanah Raya Berhad	13,039,556	12,486,003
	<u>13,039,556</u>	<u>12,486,003</u>

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

	2020	2019
Kadar faedah (%)	4.00 hingga 4.53	4.00 hingga 4.54
Purata kematangan (hari)	1095	1095

11. PELBAGAI PEMIUTANG DAN AKRUAN

	2020	2019
	RM	RM
Pemiutang Pelbagai	191,230	301,122
Peruntukan Yuran Audit	11,584	5,688
Deposit Sewa dan Pajakan	18,032	18,032
	<u>220,846</u>	<u>324,842</u>

12. CUKAI TERTUNDA

	2020	2019
	RM	RM
Baki pada 1 Januari	14,734	643
Pindahan daripada Penyata Prestasi Kewangan - Nota 16	-	14,091
Baki pada 31 Disember	<u>14,734</u>	<u>14,734</u>

13. URUSNIAGA PERTUKARAN

	2020	2019
	RM	RM
Sewa dan Pajak dari Pelbagai Syarikat		
Tg. Bruas Port Sdn Bhd - Pajak Tanah	1,491,600	1,371,603
Tg. Bruas Port Sdn Bhd - Pajak Tambahan	506,646	673,510
Pelaburan	1,707,364	2,085,847
Lesen Operasi Pelabuhan	11,507	100,000
Lesen Perkhidmatan Pelbagai	20,500	11,500
Hasil Pelbagai	55,220	44,145
	<u>3,792,837</u>	<u>4,286,605</u>

14. BELANJA PENTADBIRAN

	2020	2019
	RM	RM
Bayaran Ex-Gratia	296,698	267,205
Elaun Lembaga Pengarah	274,190	144,171
Yuran Pengurusan kepada Lembaga Pelabuhan Kelang	350,021	343,629
Belanja Pengurusan	378,420	350,243
	<u>1,299,329</u>	<u>1,105,248</u>

15. BELANJA OPERASI

	2020	2019
	RM	RM
Lain - Lain Belanja Operasi	99,210	119,934
	<u>99,210</u>	<u>119,934</u>

16. PERCUKAIAN

	2020	2019
	RM	RM
Perbelanjaan Cukai		
Tahun Semasa	555,009	802,512
Kurangan Peruntukan Tahun Lepas	-	353,017
Cukai Tertunda - Nota 12	-	14,091
Baki pada 31 Disember	<u>555,009</u>	<u>1,169,620</u>
	2020	2019
	RM	RM
Lebihan Sebelum Percukaian	<u>2,331,366</u>	<u>3,032,128</u>
Percukaian pada Kadar 24% (2019 : 24%)	559,528	727,711
Perbelanjaan Tidak Dibenarkan	-	79,601
Elaun Modal Dituntut	-	(4,800)
Kurangan Peruntukan Tahun Lepas	(4,519)	353,017
Cukai Tertunda - Nota 12	-	14,091
	<u>555,009</u>	<u>1,169,620</u>

17. KAKITANGAN PENTING PIHAK PENGURUSAN

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

	2020	2019
	RM	RM
Elaun Lembaga Pengarah	274,190	144,171
Bilangan Jemaah Lembaga Pengarah	<u>7</u>	<u>4</u>

18. 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).

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

Pada 1 Januari 2021, Kerajaan Malaysia telah mengumumkan Perintah Kawalan Pergerakan Bersyarat (PKPB) bagi negeri Selangor berikutan pandemik Corona Virus (Covid-19). Namun mulai 13 Januari 2021 sehingga 4 Mac 2021, Negeri Selangor dan beberapa negeri di Malaysia telah dikenakan Perintah Kawalan Pergerakan (PKP). 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 2020.



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