PORT KLANG
malaysia
Asia's Preferred Logistics Hub

2022
Laporan Tahunan
Annual Report



Menjamin Masa Depan Pelabuhan Klang

Melalui Pembangunan Lestari

Future-proofing Port Klang

Through Sustainable Development

Lembaga Pelabuhan Kelang

Port Klang Authority

KANDUNGAN
CONTENT

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

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

7 **Profil Korporat LPK**
PKA Corporate Profile

9 **Jemaah Lembaga**
Board of Directors

11 **Pengurusan Kanan**
Senior Management

13 **Carta Organisasi**
Organisation Chart

14 **Jawatankuasa Audit LPK**
PKA Audit Committee

15 **Jawatankuasa Perunding Pelabuhan**
Port Consultative Committee

17 **Tadbir Urus Korporat**
Corporate Governance

21 **Ulasan Pengerusi**
Chairman's Review

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

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

45 **Laporan Pembangunan Khas**
Special Development Report

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

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

57 **Penyata Kewangan LPK**
Financial Statements of PKA

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

96 **Penyata Kewangan LPM**
Financial Statements of MPA

RASIONAL MUKA HADAPAN
COVER RATIONALE

Jalur warna hijau, biru dan jingga kekuningan melambangkan alam sekitar, laut dan darat.

Jalur beralun dengan latar belakang pemandangan pelabuhan menggambarkan perjalanan ke arah pelabuhan yang berdaya tahan dan mampan di masa hadapan.

The green, blue and orange-yellow colour bands respectively represent the environment, sea and land.

The undulating bands against a backdrop of a port scene suggest forward movement towards a future port that is resilient and sustainable.



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



VISI / *VISION*

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

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

MISI / *MISSION*

- Menyediakan standard tertinggi bagi keselamatan kargo, sekuriti dan tenaga kerja serta selamat bagi persinggahan kapal.
  Provide the highest standards of cargo safety, security and workforce whilst ensuring a safe haven for ships.
- Menyediakan perkhidmatan-perkhidmatan yang kos efektif melalui perkhidmatan pelabuhan bertaraf antarabangsa.
  Provide cost-effective services through port performance of international standards.
- Menyediakan prasarana perdagangan yang kondusif kepada pengguna bagi meningkatkan daya saing di pasaran dunia.
  Provide a conducive commercial environment for traders to have a competitive edge in the world market.
- Memastikan kemudahan infrastruktur dan perkhidmatan pelabuhan yang mampan dan sentiasa melebihi permintaan.
  To ensure supply - driven and environmentally sustainable port infrastructure facilities and services.

NILAI-NILAI TERAS / *CORE VALUES*

Pelanggan / *Customers*

Memenuhi keperluan dan jangkaan pelanggan.

Meeting customers' needs and expectations.

Kecemerlangan / *Excellence*

Berusaha bagi memperolehi keputusan terbaik setiap masa.

Striving for the best results at all times.

Masyarakat / *People*

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

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

Komuniti dan alam sekitar / *Community and environment*

Mengambil berat terhadap komuniti dan kehijauan alam sekitar.

Caring for the community and greening the environment.

SELAMAT DATANG KE PELABUHAN KLANG
WELCOME TO PORT KLANG



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

Dua terminal pelabuhan swasta di Pelabuhan Klang – Northport dan Westports - menyediakan jumlah kapasiti pengendalian tahunan sebanyak hampir 19.6 juta TEU selain kemudahan untuk kargo pukal pecah, pukal kering dan pukal cecair. Zon perindustrian bebas dan komersial bersepadu pertama di Malaysia, Zon Bebas Pelabuhan Klang seluas 1000 ekar yang terletak bersebelahan dengan Westports, menawarkan kemudahan zon bebas untuk operasi komersial dan perindustrian.

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

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

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

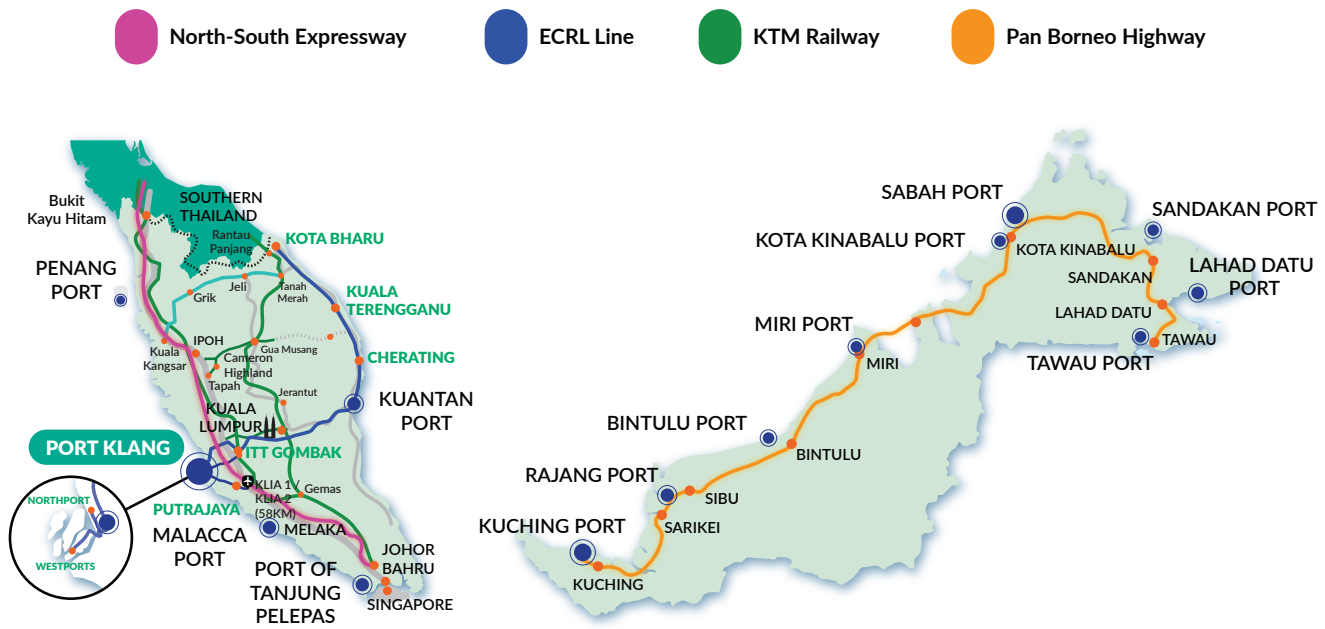
Port Klang is the thirteen busiest container port in the world and a key player in the global supply chain with links to 350 ports in 130 countries.

The port's two privatised terminals – Westports and Northport – provide a combined annual handling capacity of nearly 19.6 million TEU besides facilities for breakbulk, dry bulk and liquid cargoes. Malaysia's first integrated industrial and commercial free zone, the 1000-acre Port Klang Free Zone located next to Westports, offers free zone advantages for commercial and industrial operations.

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

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

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


North-South Expressway
ECRL Line
KTM Railway
Pan Borneo Highway
Bukit Kayu Hitam
SOUTHERN THAILAND
Rantau Panjang
KOTA BHARU
PENANG PORT
Grik
Jeli
Tanah Merah
KUALA TERENGGANU
IPOH
Kuala Kangsar
Gua Musang
Cameron Highland
Tapah
CHERATING
Jerantut
KUANTAN PORT
KUALA LUMPUR
PORT KLANG
ITT GOMBAK
NORTHPORT
WESTPORTS
KLIA 1
KLIA 2
(58KM)
Gemas
PUTRAJAYA
MELAKA
MALACCA PORT
JOHOR BAHRU
PORT OF TANJUNG PELEPAS
SINGAPORE
SABAH PORT
KOTA KINABALU PORT
KOTA KINABALU
SANDAKAN PORT
SANDAKAN
LAHAD DATU PORT
LAHAD DATU
TAWAU
TAWAU PORT
MIRI PORT
MIRI
BINTULU PORT
BINTULU
RAJANG PORT
SIBU
KUCHING PORT
SARIKEI
KUCHING


A
PORT KLANG AUTHORITY
B
NORTHPORT
C
WESTPORTS
D
PORT KLANG FREE ZONE
PORT KLANG
SOUTH POINT
NORTH CHANNEL
Width = 365 metres
Depth = 11.3 metres
SOUTH CHANNEL
Width = 500 metres
Depth = 18.0 metres
FUTURE EXPANSION - PULAU CAREY
WESTPORTS FUTURE EXPANSION
HICOM GLENMARIE INDUSTRIAL PARK
TAMAN SRI MUDA
SEKSYEN 15
KOTA KEMUNING
TAMAN SENTOSA
TAMAN SRI ANDALAS
SETIA ALAM
TAMAN KLANG UTAMA
Pulau Carey
Carey Island
Pulau Klang
Pulau Selat Kering

350

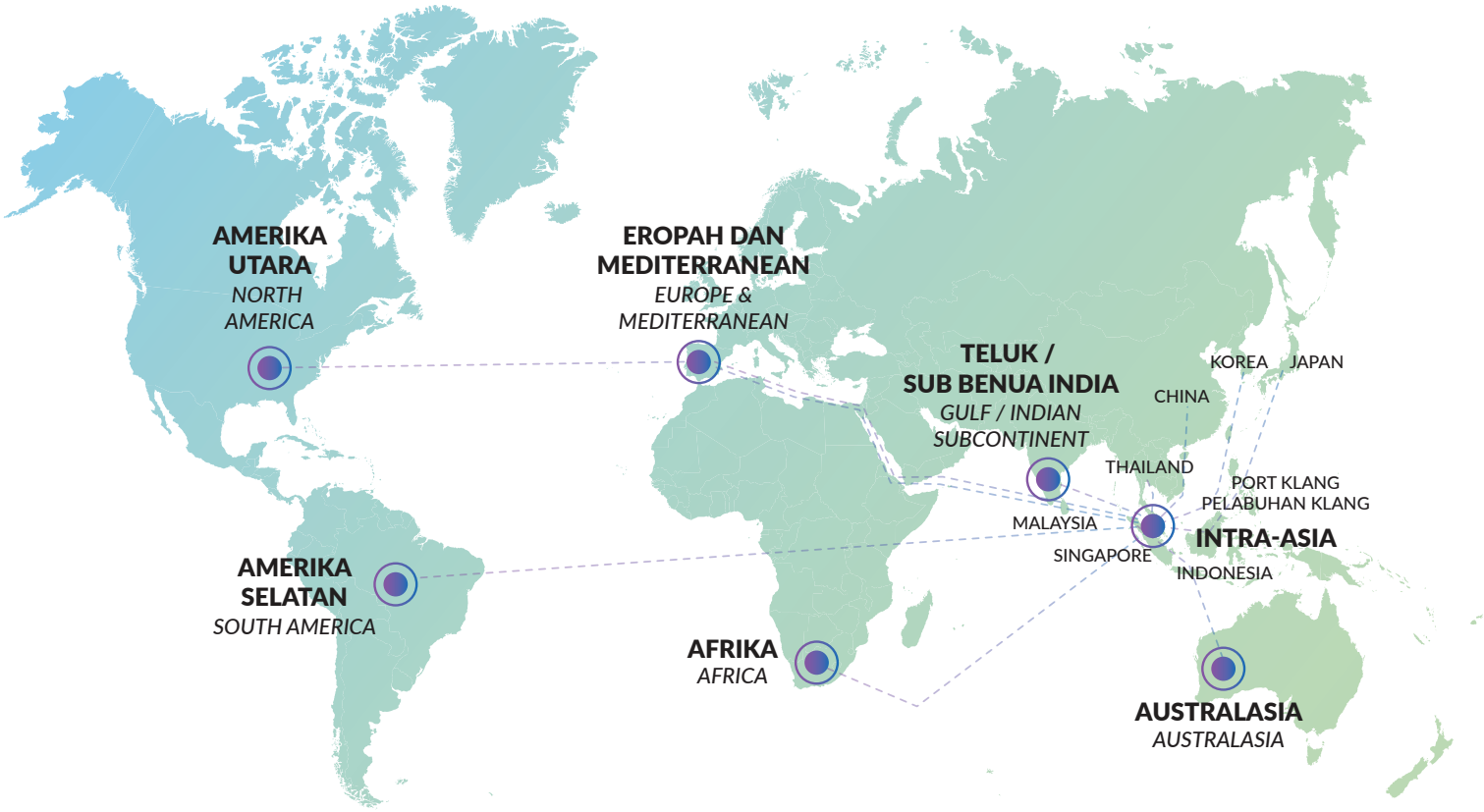
PELABUHAN / *PORTS*

130

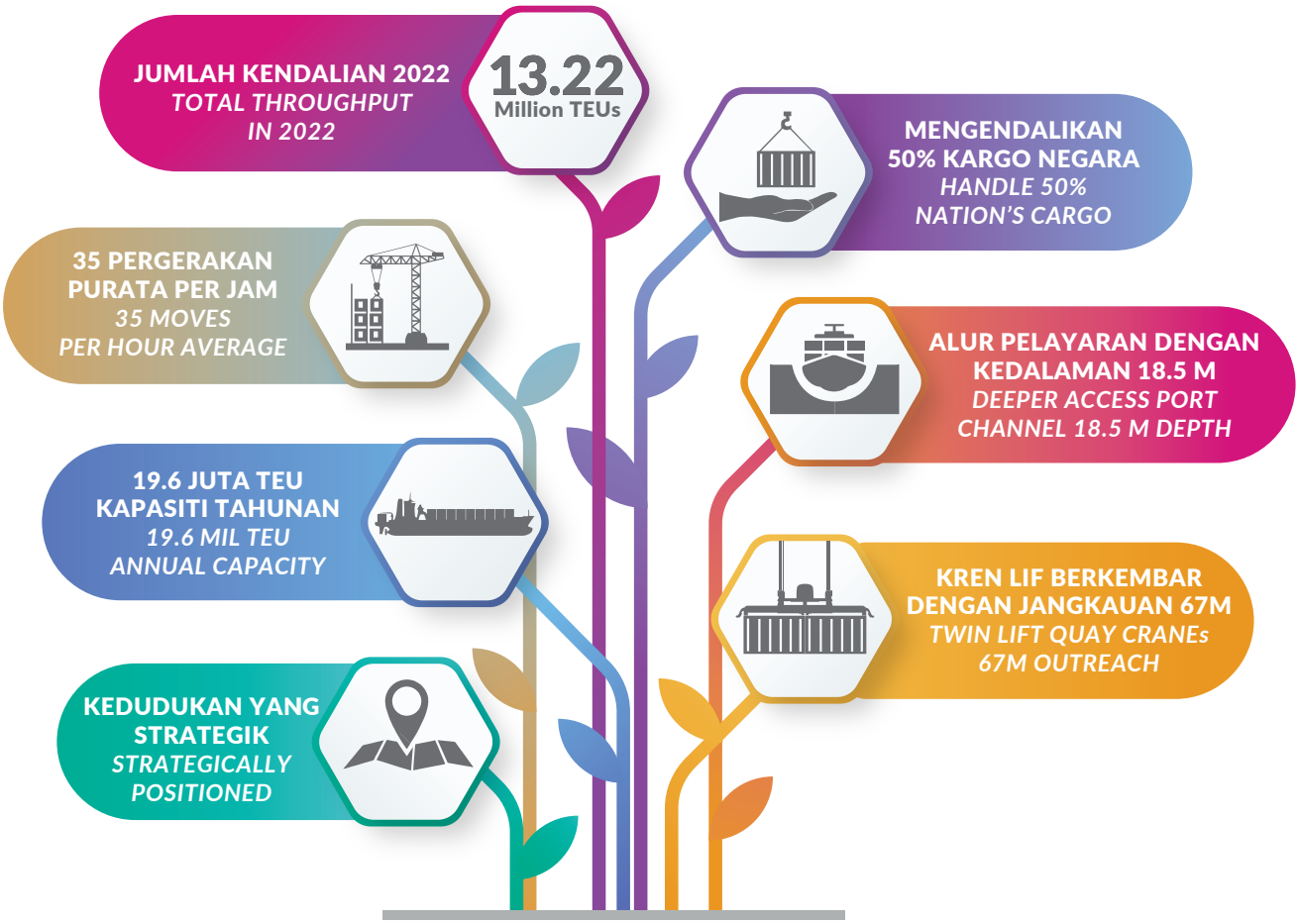
NEGARA / COUNTRIES

40

SYARIKAT PERKAPALAN UTAMA / *MAIN LINE OPERATORS*







PELABUHAN PELBAGAI GUNA / *MULTIPURPOSE PORT*



KONTENA
CONTAINER



PUKAL CECAIR
LIQUID BULK



KARGO AM
GENERAL CARGO



PUKAL KERING
DRY BULK



PELBAGAI GUNA / RO-RO
MULTIPURPOSE / RO-RO

PROFIL KORPORAT
CORPORATE PROFILE

LEMBAGA PELABUHAN KELANG /
PORT KLANG AUTHORITY

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

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

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

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

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

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

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

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



FUNGSI / *CORE FUNCTIONS*



PENGURUSAN ASET
ASSET MANAGEMENT



PERANCANGAN DAN PEMBANGUNAN PELABUHAN
PORT PLANNING AND DEVELOPMENT



PEMUDAH CARA PERDAGANGAN
TRADE FACILITATION

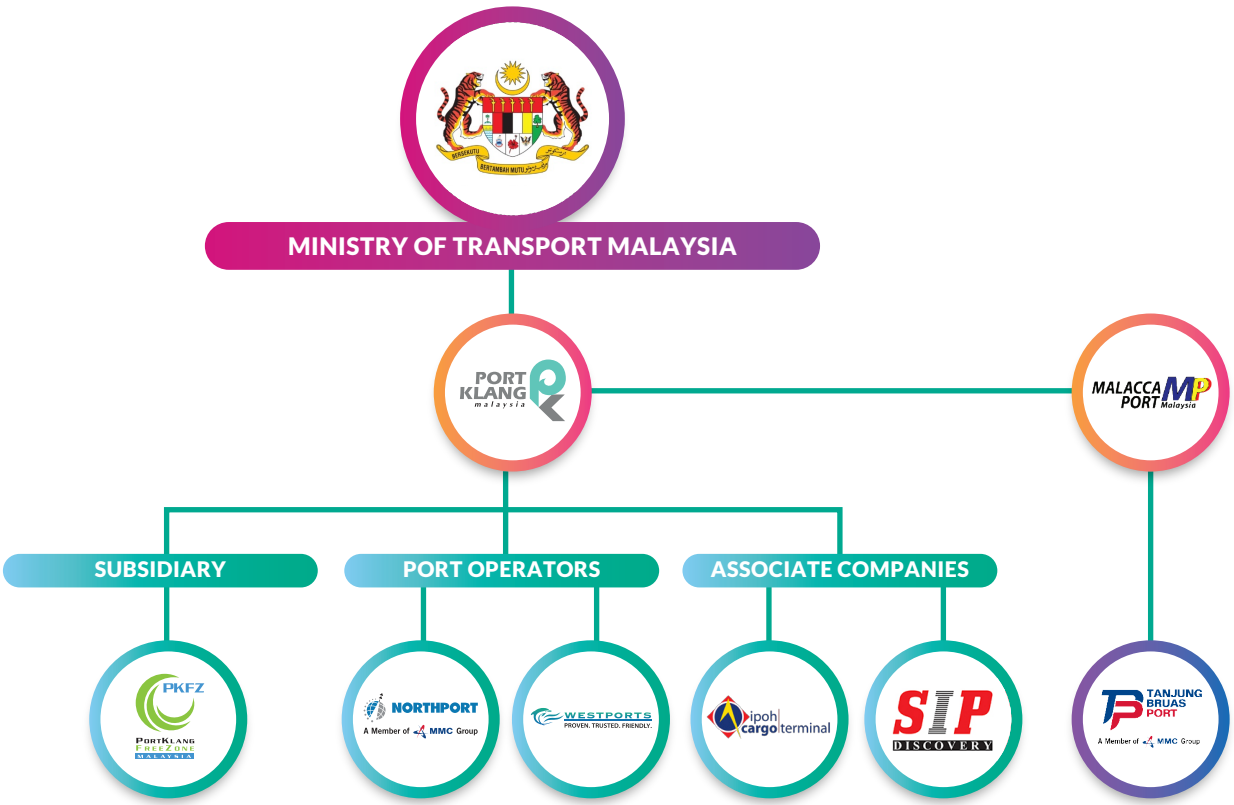


PIHAK BERKUASA ZON BEBAS
FREE ZONE AUTHORITY



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

STRUKTUR ORGANISASI / *ORGANISATION STRUCTURE*



JEMAAH LEMBAGA
BOARD OF DIRECTORS

DATUK CHONG SIN WOON
Pengerusi / *Chairman*



CAPT. K. SUBRAMANIAM
Pengurus Besar
General Manager



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

Dilantik / *Appointed*
12.03.2022





DATIN ROSNI BINTI MOHD YUSOFF
Wakil Kementerian Kewangan Malaysia / *Representative of Ministry of Finance*

Dilantik / *Appointed*
22.08.2022



DATUK NG CHOK SIN
Wakil Bebas
Independent Representative

Tamat Tempoh lantikan / *Term ended*
19.12.2022

DATO' LOO KOOI THIAM
Wakil Bebas
Independent Representative

Tamat Tempoh lantikan / *Term ended*
19.12.2022

MURUGAVELU A/L SUBRAMANIAM
Wakil Bebas
Independent Representative

Tamat Tempoh lantikan / *Term ended*
19.12.2022



MOHAMAD SHAKIRIEN BIN DATO' ABD RAZAK
Wakil Bebas
Independent Representative

Tamat Tempoh lantikan /
Term ended
19.12.2022

DATUK HAJI MOHD ROSLEE BIN ABD. HAMID
Wakil Bebas
Independent Representative

Tamat Tempoh lantikan / *Term ended*
19.12.2022

Tiada dalam gambar /
Not in picture

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

Tamat tempoh lantikan /
Term ended
12.08.2022

Statistik Kehadiran Mesyuarat Jemaah Lembaga LPK bagi Tahun 2022
PKA Board Meeting Attendance Statistics for the Year 2022

No.	Bulan / *Month*	Kehadiran / *Attendance*
1.	28 Januari 2022	90%
2.	24 Februari 2022	90%
3.	28 Mac 2022	90%
4.	29 April 2022	70%
5.	24 Jun 2022	80%
6.	29 Ogos 2022	75%
7.	30 September 2022	70%
8.	20 Oktober 2022	70%
9.	15 Disember 2022	100%

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

4 SHAIFUL NAZRI BIN SHAARI
Penolong Pengurus Besar
(Kejuruteraan)
Assistant General Manager
(Engineering)

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

6 FAZILAH SURKISAH BINTI MOHAMMAD
Penasihat Undang-Undang
Legal Advisor

7 SRI MUHUNAN RAJA RETNAM
Pengurus Kanan
(Pengurusan Hartanah)
Senior Manager
(Property Management)

8 ADNAN BIN ABIDIN
Pengurus Kanan (Kewangan)
Senior Manager (Finance)

9 MOHD DZULCARNAEN BIN MUSA
Pengurus Kanan
(Sumber Manusia)
Senior Manager
(Human Resources)

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

11 SUHAIRI BIN NORDIN
Pengurus Kanan
(Kejuruteraan)
Senior Manager
(Engineering)



12 SHANTI T. GUNARATNAM
Pengurus Kanan
(Perancangan & Pembangunan)
Senior Manager
(Planning & Development)

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

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

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

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

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

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

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

20 KOH CHIAN CHEAT
Pengurus
(Komunikasi Korporat)
Manager
(Corporate Comunications)

21 MOHD AZMI BIN EMBONG
Pengurus
(Teknologi Maklumat)
Manager
(Information Technology)

Tiada dalam gambar / *Not in picture*

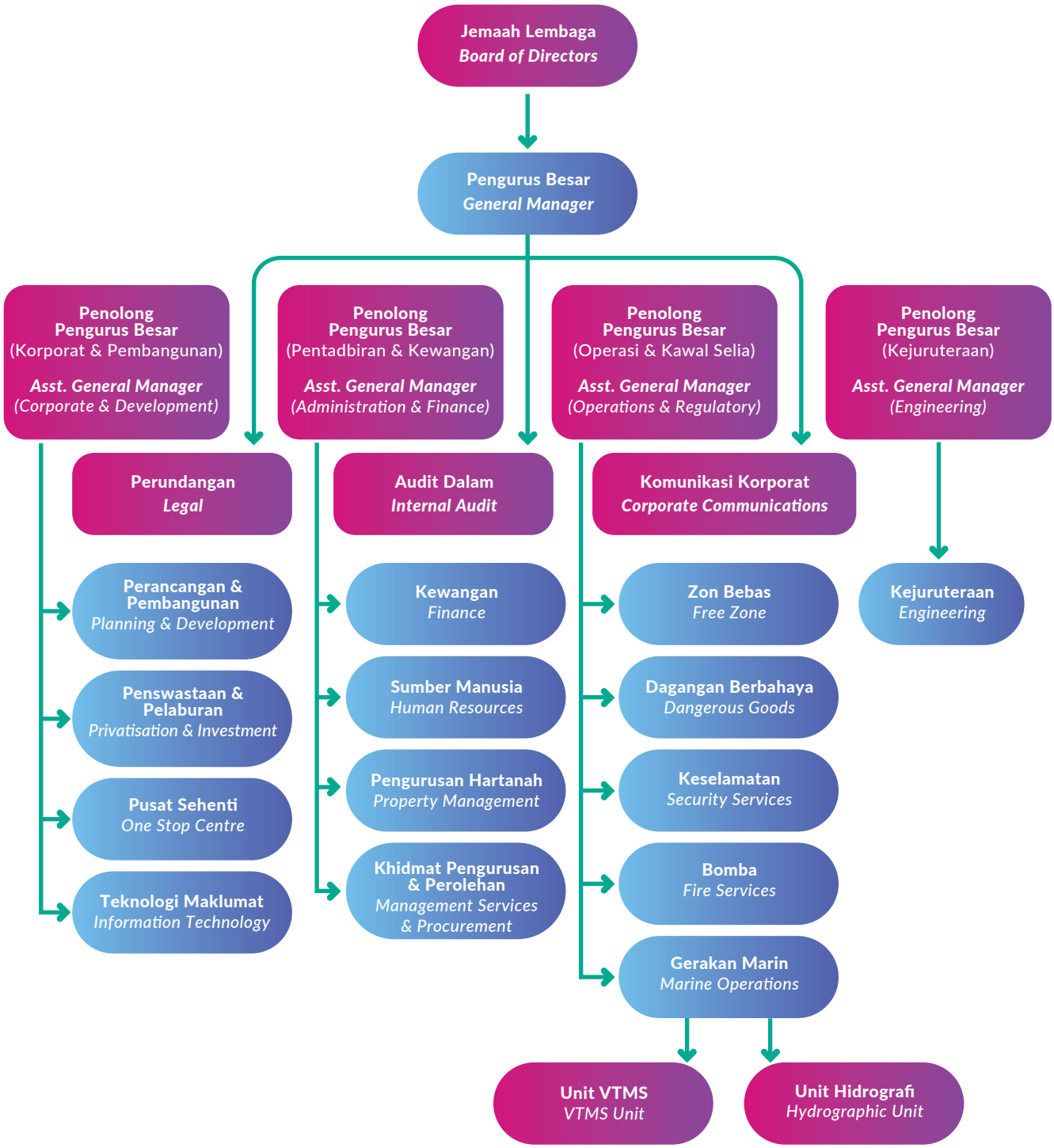
MUHAMAD BIN BAHAUDDIN
Pengurus (Bomba)
Manager (Fire Services)

Bersara wajib pada / *Retired*
06.04.2022

CARTA ORGANISASI
ORGANISATION CHART

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

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



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

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

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

SENARAI KEAHLIAN JAWATANKUASA /
COMMITTEE MEMBERSHIP LIST

PENGERUSI / *CHAIRMAN*

DATUK NG CHOK SIN
Ahli Jemaah Lembaga LPK
Board of Director, PKA

Dilantik / *Appointed*
11.11.2020

Tamat Tempoh Lantikan / *Term Ended*
19.12.2022

AHLI / *MEMBER*

MURUGAVELU A/L SUBRAMANIAM
Ahli Jemaah Lembaga LPK
Board of Director, PKA

Dilantik / *Appointed*
11.11.2020

Tamat Tempoh Lantikan / *Term Ended*
19.12.2022

MOHAMAD SHAKIRIEN BIN DATO' ABD RAZAK
Ahli Jemaah Lembaga LPK
Board of Director, PKA

Dilantik / *Appointed*
11.11.2020

Tamat Tempoh Lantikan / *Term Ended*
19.12.2022

WAKIL KEMENTERIAN PENGANGKUTAN MALAYSIA /
REPRESENTATIVE OF MINISTRY OF TRANSPORT MALAYSIA

SAZLINA BINTI MAT ISA
Ketua Audit Dalam
Head of Internal Audit

Dilantik / *Appointed*
16.03.2022

WAKIL PENGURUSAN LPK /
PKA MANAGEMENT REPRESENTATIVE

KAPT. K. SUBRAMANIAM
Pengurus Besar, LPK/Wakil
General Manager, PKA/Representative

SETIAUSAHA / *SECRETARY*

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

URUSETIA / *SECRETARIAT*

Jabatan Audit Dalam, LPK
Internal Audit Department, PKA

JAWATANKUASA PERUNDING PELABUHAN
PORT CONSULTATIVE COMMITTEE

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

Mesyuarat Jawatankuasa Perunding Pelabuhan (PCC) Pelabuhan Klang Tahun 2022 telah diadakan pada 20 Oktober 2022 dan telah dihadiri oleh wakil-wakil daripada kementerian, Jabatan, Agensi dan Persatuan.

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

- Status projek pembangunan Pelabuhan Klang (termasuk projek dalam perancangan);
- Status pembinaan serta penyelenggaran infrastruktur di Pelabuhan Klang;
- Status prestasi dan pencapaian Pelabuhan Klang (termasuk LPK, Northport, Westports dan PKFZ) bagi tahun 2022;
- Unjuran pengendalian bagi tahun 2023; dan
- Penyemakan semula tarif dius pelabuhan dan *Depot Gate Charge* bagi *On Dock Depots*



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

The Port Consultative Committee (PCC), which held its meeting on 20 October 2022 was attended by representatives from relevant ministries, departments, agencies and associations.

Among the matters discussed at the PCC meeting were:

- *Status of Port Klang development projects (including projects being planned);*
- *Status of infrastructure maintenance in Port Klang;*
- *Status of performance and achievements in Port Klang (including PKA, Northport, Westports and PKFZ) in 2022;*
- *Throughput forecast for 2023; and*
- *Revision of port dues tariff and Depot Gate Charge for On Dock Depots*



Berikut adalah Ahli-Ahli Jawatankuasa Perunding Pelabuhan Pelabuhan Klang Sesi 2022/2023:
The following are the PCC members for 2022-2023:

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

TADBIR URUS KORPORAT
CORPORATE GOVERNANCE

PENSIJILAN ABMS 37001:2016 /
ABMS 37001:2016 CERTIFICATION



Lembaga Pelabuhan Kelang telah melancarkan persiapan untuk pensijilan ISO 37001:2016 ABMS pada Januari 2022. Ini selaras dengan Pelan Pencegahan Rasuah Negara 2019-2023 yang mewajibkan semua agensi kerajaan mendapatkan pensijilan ini. LPK menyasarkan untuk mendapatkan pensijilan pada 2023.

ABMS ialah sistem kawalan dalaman untuk organisasi mengurus, mengendalikan, menguatkuasa, menilai serta menambah baik langkah pencegahan rasuah dengan berkesan. Piawaian ini direka bentuk untuk membantu organisasi dalam menunjukkan pihak berkepentingan bahawa mereka mempunyai langkah dan inisiatif pencegahan rasuah yang menyeluruh.

Sistem ini dilengkapi dengan keperluan dan pengetahuan yang diperlukan untuk mengenal pasti, mencegah dan bertindak balas terhadap risiko rasuah serta menunjukkan kepada pihak berkepentingan komitmen LPK ke arah budaya ketelusan dan integriti. Ini amat penting bagi agensi sektor awam seperti LPK kerana ia akan melindungi proses penting, menghalang kebocoran dan pembaziran wang awam serta meningkatkan prestasi penyampaian perkhidmatan pekerja.

Pihak pengurusan komited untuk memastikan amalan tadbir urus terbaik melalui pengurusan risiko rasuah yang sistematik di samping menyediakan perkhidmatan yang cekap, telus dan berintegriti kepada pihak berkepentingan. LPK, sebagai badan kawalselia pelabuhan, juga bertanggungjawab memastikan terminal- terminal di Pelabuhan Klang mengamalkan amalan terbaik dalam operasi mereka untuk mencegah rasuah serta mengalakkan pihak berkepentingan lain dalam sektor pelabuhan, perkapalan dan logistik sama ada Kerajaan mahupun swasta untuk melaksanakan inisiatif yang sama.



The Port Klang Authority launched its preparations for ABMS ISO 37001:2016 certification in January 2022. This is in accordance with the National Anti-Corruption Plan 2019-2023 which requires all government agencies to obtain this certification. PKA targets to obtain certification in 2023.

The ABMS is an internal control system for organisations to manage, handle, enforce, evaluate as well as to improve anti-corruption measures effectively. The standard is designed to assist organisations in showing stakeholders that they have adequate anti-corruption measures and initiatives in place.

The system will enable PKA to be equipped with the necessary tools and knowledge to identify, prevent and respond to bribery risks as well as demonstrating to stakeholders its commitment towards a culture of transparency and integrity. This is particularly important for a public sector agency like PKA as it will safeguard important processes, plug leakages and wastage of public money as well as enhancing the service delivery performance of its employees.

The management is committed to ensuring best governance practices through systematic management of corruption risks while providing services that are efficient, transparent and with integrity to stakeholders. PKA, as the port regulator, is also responsible to ensure that the various terminals in the Port Klang adopt best practices in their operations to prevent corruption as well as encourages other stakeholders within the port, shipping and logistics sector both government and private to undertake similar initiatives.

RANGKA KERJA PEMATUHAN /
COMPLIANCE FRAMEWORK

» KOD TATALAKU DAN ETIKA PERNIAGAAN /
CODE OF CONDUCT AND BUSINESS ETHICS

Kod Tatakelakuan dan Etika Perniagaan PKA menyediakan arahan yang jelas tentang tatacara menjalankan perniagaan, interaksi dengan masyarakat, kerajaan dan pihak berkepentingan serta tata kelakuan awam di tempat kerja. Garis panduan juga disediakan bagi mengelakkan konflik kepentingan, mengekalkan kerahsiaan dan pendedahan maklumat, amalan terbaik, kawalan dalaman dan tanggungjawab untuk melaporkan sebarang pelanggaran tatakelakuan.

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

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

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

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

Polisi dan Prosedur Pemberi Maklumat telah dilaksanakan sejak 2009 dan sentiasa dikaji semula untuk membolehkan kakitangan, pembekal, rakan kongsi perniagaan dan pelanggan menyuarakan rungutan dan kebimbangan mereka tentang LPK tanpa sebarang kegusaran.

The Whistleblower Policies and Procedures has been in place since 2009 and continuously reviewed to enable staff, suppliers, business partners and customers to voice out their grievances and concerns about PKA without fear of repercussions.

PENGURUSAN JEMAAH LEMBAGA / *BOARD MANAGEMENT*

Jemaah Lembaga bermesyuarat sekurang-kurangnya empat kali setahun. Notis mesyuarat diedarkan kepada ahli tujuh hari sebelum tarikh mesyuarat manakala memorandum mesyuarat diedarkan tiga hari bekerja lebih awal untuk memberi masa yang mencukupi untuk ahli membuat semakan, jika perlu, atau mendapatkan nasihat profesional.

Mana-mana ahli Lembaga Pengarah yang mempunyai kepentingan secara langsung atau dijangka mempunyai kepentingan dalam mana-mana urus niaga atau transaksi material dikehendaki membuat pengisytiharan mengenainya dan tidak dibenarkan terlibat dalam sebarang perbincangan atau keputusan.

Keputusan Jemaah Lembaga boleh dibuat secara sebulat suara atau secara konsensus dan pandangan yang dinyatakan oleh mana-mana ahli Lembaga direkodkan.

Komitmen ahli dalam melaksanakan tugas dan tanggungjawab mereka dibuktikan dengan kehadiran mereka dalam Mesyuarat Lembaga. Ketiadaan atau kegagalan untuk mengambil bahagian dalam perbincangan mesyuarat oleh ahli tidak mengecualikan ahli daripada bertanggungjawab terhadap semua keputusan yang dibuat oleh Jemaah Lembaga.

Jemaah Lembaga mewakili kerajaan dan mempunyai hubungan fidusiari dengan LPK dan sentiasa telus dalam membuat keputusan, sama ada menyokong atau menentang cadangan, termasuk:

- Dengan tidak menggunakan kedudukan mereka untuk kepentingan diri sendiri, terutamanya dalam penyalahgunaan aset atau maklumat kewangan LPK;
- Tidak bertindak dalam apa-apa cara yang bercanggah dengan kepentingan LPK;
- Dalam tidak menyerahkan tugas fidusiari kepada pihak ketiga;
- Dalam melaksanakan tugas dengan bersungguh-sungguh dan berkemahiran serta mendapatkan nasihat profesional mengenai perkara-perkara tertentu; dan
- Dalam menghormati amanah dan keyakinan yang diberikan kepada mereka.

Jemaah Lembaga akan memastikan pengurusan LPK mematuhi akta yang telah ditetapkan dan mengikut dasar dan arahan kerajaan serta memastikan pihak pengurusan tidak terlibat dalam sebarang aktiviti yang akan bercanggah dengan keputusan Lembaga Pengarah dan dasar serta hala tuju kerajaan.

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

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

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

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

The Board of Directors represents the government and has a fiduciary relationship with PKA and shall be responsible and accountable for the decision, whether in support of or in opposition to a recommendation, including:

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

The Board will ensure that PKA is managed in compliance with the act by which it was established and in accordance with government policies and directions as well as ensuring that the management does not engage in any activities that would be in conflict with the decisions of the Board and policies and directions of the government.

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

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

Menurut Jadual Kedua Akta Pihak Berkuasa Pelabuhan, 1963, yang menyatakan:

3. (1) Pihak berkuasa boleh melantik mana-mana ahli jawatankuasa, dengan atau tanpa orang lain, sebagaimana yang ditentukan oleh mereka.

(2) Tertakluk kepada apa-apa arahan pihak berkuasa, kuorum dan tatacara sesuatu jawatankuasa hendaklah ditentukan oleh jawatankuasa itu. Selaras dengan perkara di atas, jawatankuasa berikut telah ditubuhkan dengan keahlian terdiri daripada wakil daripada Jemaah Lembaga Pengarah dan Kementerian Pengangkutan serta ahli bebas.

- **JAWATANKUASA AUDIT**

  Jawatankuasa Audit telah ditubuhkan mengikut Pekeliling Am Bilangan 3, 1998.

  Jawatankuasa ini ditugaskan untuk mengkaji keperluan Unit Audit Dalam, termasuk piagamnya, keberkesanan dan keupayaan kawalan dalaman, laporan audit dalaman dan luaran serta melaporkan kepada Jemaah Lembaga dan pengurusan dengan cadangan untuk tindakan sewajarnya diambil terhadap mana-mana kakitangan yang didapati bersalah telah melakukan sebarang penyelewengan.

- **JAWATANKUASA PELABURAN**

  Jawatankuasa ini ditugaskan untuk mengkaji dan memastikan sebarang pelaburan yang dibuat oleh LPK adalah sah dan mematuhi garis panduan yang ditetapkan oleh Kementerian Kewangan dan pelaburan ini akan menjana pulangan maksimum untuk LPK.

- **JAWATANKUASA PERKHIDMATAN**

  Jawatankuasa ini ditugaskan untuk mengendalikan sebarang urusan berkaitan pelantikan, pengesahan, peletakan jawatan, pengisian jawatan, perkhidmatan tetap dan pencen, kenaikan pangkat, gaji, elaun, syarat perkhidmatan, penamatan perkhidmatan dan penurunan pangkat pegawai dalam kumpulan pengurusan, profesional dan sokongan, termasuk penerimaan pekeliling berkaitan perkhidmatan.

- **JAWATANKUASA KENAIKAN PANGKAT**

  Jawatankuasa ini mengendalikan perkara berkaitan kenaikan pangkat pegawai dalam Kumpulan Pengurusan Kanan, termasuk melaksanakan kenaikan pangkat atau pelantikan secara pemangkuan mengikut peraturan sedia ada serta meneliti, mempertimbangkan dan mengesyorkan pegawai yang layak untuk kenaikan pangkat atau berada dalam kapasiti bertindak mengikut peraturan kenaikan pangkat dan skim perkhidmatan.

JAWATANKUASA TATATERTIB DAN JAWATANKUASA RAYUAN TATATERTIB

Jawatankuasa itu ditubuhkan mengikut Seksyen 6 dan 7 Akta Badan Berkanun (Tatatertib dan Surcaj) 2000 (Akta 605) untuk mengendalikan perkara berkaitan pengurusan tatatertib serta menyeragamkan semua peraturan tatatertib bagi badan berkanun persekutuan. Skop dan bidang kuasa jawatankuasa termasuk semua perkara berkaitan kelakuan dan tatatertib bagi setiap kategori dan gred pegawai seperti yang dinyatakan di bawah Jadual Ketiga (Seksyen 6 dan 7) Akta Badan Berkanun (Tatatertib dan Surcaj) 2000 (Akta 605).



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

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

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

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

AUDIT COMMITTEE

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

The committee is tasked with studying the requirements of the Internal Audit Unit, including its charter, effectiveness and internal control capability, internal and external audit reports and to report to the Board and management with recommendations for appropriate actions to be taken against any personnel found to have committed any irregularities.

INVESTMENT COMMITTEE

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

SERVICE COMMITTEE

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

COMMITTEE FOR SENIOR MANAGEMENT GROUP PROMOTIONS

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

DISCIPLINARY COMMITTEE AND DISCIPLINARY APPEAL COMMITTEE

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

ULASAN PENGERUSI

Persekitaran perniagaan yang tidak menentu mencetuskan ketidakpastian terhadap keadaan ekonomi global. Ketidakstabilan ekonomi dan peningkatan inflasi ditambah dengan ketegangan geopolitik dan perdagangan yang memuncak, merupakan cabaran yang perlu dihadapi sepanjang tahun. Walaupun terdapat tanda-tanda bahawa cabaran ini semakin berkurangan terutamanya di Asia, pelbagai risiko terus mengancam proses pemulihan yang berlaku.

Dalam sektor pengangkutan maritim, keadaan pasaran yang tidak stabil terus memberi kesan kepada semua pemain industri, termasuk pemilik- pemilik kapal, operator-operator pelabuhan dan penyedia perkhidmatan logistik. Pelabuhan Klang sebagai hab pemindahan kapal serantau utama, turut terkesan dan mencatatkan penurunan ketara dari segi jumlah kendalian kontena. Jumlah kendalian kontena pelabuhan merosot 3.6% tahun ke tahun manakala kendalian pindah kapal menyusut 10.1%.

Seperti pelabuhan- pelabuhan lain, Pelabuhan Klang juga berdepan dengan pelbagai cabaran dalam keadaan ekonomi yang tidak stabil. Dengan peningkatan kos yang tidak menentu, Pelabuhan Klang perlu mengoptimumkan penggunaan aset dan sumbernya untuk meningkatkan produktiviti dan hasil dan dalam masa yang sama memastikan kualiti perkhidmatan, produktiviti dan kepuasan pelanggan terus dipertingkatkan untuk kekal berdaya saing.

Bagi tujuan ini, pelbagai program dan inisiatif terus dilaksanakan sepanjang tahun termasuk menambah baik infrastruktur dan kemudahan. Antaranya ialah menaik taraf dan penstrukturan semula peralatan operasi terminal seperti penggunaan kren dermaga dan RTG baharu, yang sebahagian daripadanya menggunakan kuasa elektrik. Penggunaan jentera pengendalian yang cekap tenaga adalah sejajar dengan komitmen pelabuhan untuk mengurangkan pelepasan karbon.

Agenda digitalisasi pelabuhan diteruskan dengan pelaksanaan pelbagai inisiatif yang bertujuan bukan sahaja untuk meningkatkan kecekapan tetapi juga memastikan kesinambungan perniagaan sekiranya krisis berlaku. Antara inisiatif pendigitalan yang dilaksanakan oleh Westports ialah Remote Reefer Monitoring System, Seamless Westports Internal Movement Mobile Application dan Smart Pick-up. Northport melaksanakan sistem Navis PrimeRoute untuk mengurangkan masa menunggu trak pengangkut kontena dan kren dermaga di samping mengurangkan pergerakan trafik dan penggunaan bahan api. Northport juga telah melaksanakan sistem ERP Ramco yang menyepadukan semua fungsi perniagaannya ke dalam satu platform tunggal di Cloud untuk meningkatkan kecekapan dan mengurangkan kos.

Sistem CargoMove yang dimulakan oleh LPK dengan kerjasama terminal dan syarikat swasta telah terbukti berkesan dalam memudahkan pengambilan dan penghantaran oleh pengangkut di depoh on-dock dan off-dock. Sistem ini juga telah membantu mengurangkan kesesakan lalu lintas di terminal.

LPK terus menerajui usaha meningkatkan kecekapan dalam pelbagai aspek operasi pelabuhan. LPK telah memulakan usaha untuk menambah baik kesalinghubungan di pelabuhan dan telah dilantik oleh Kementerian Pengangkutan untuk mengetuai Jawatankuasa Infrastruktur Jalan Pelabuhan Klang yang akan mengkaji dan membuat cadangan untuk menambah baik jalan dan jambatan di dalam dan sekitar pelabuhan.

Selain itu, LPK juga telah mewujudkan Prosedur Operasi Standard baharu untuk pemeriksaan, penahanan dan pelepasan kontena dengan kerjasama pelbagai pihak berkepentingan untuk memudahkan proses tersebut. SOP baharu yang berkuat kuasa mulai 1 Mei selepas percubaan selama tiga bulan telah memberi penambahbaikan yang ketara dalam pemprosesan kontena ini sejak pelaksanaannya.

Situasi pandemik dan keadaan pasaran semasa yang tidak menentu telah menjadikan pelabuhan memanfaatkan pendigitalan, automasi dan inovasi untuk menambahbaik penyampaian perkhidmatan dalam operasi pelabuhan. Untuk tujuan ini, LPK dengan kerjasama operator terminal serta pihak berkepentingan lain akan terus menerajui usaha dalam menambah kapasiti dan menaik taraf infrastruktur, pendigitalan dan automasi ke arah pembangunan pelabuhan pintar dan hijau untuk mengukuhkan kedudukannya sebagai hab maritim serantau utama.

DATUK CHONG SIN WOON
Pengerusi



PENGHARGAAN

Bagi pihak Lembaga Pengarah, saya ingin merakamkan setulus penghargaan kepada semua pihak berkepentingan Pelabuhan Klang - operator- operator terminal, agensi Kerajaan, penyedia perkhidmatan pengangkutan dan logistik serta rakan perniagaan - atas sokongan dan persefahaman dalam kerjasama berterusan untuk manfaat bersama. Semangat kerja berpasukan inilah yang telah membantu pelabuhan secara keseluruhan untuk bertahan dalam menempuhi cabaran sepanjang tahun.

Saya juga ingin menzahirkan penghargaan kepada pihak pengurusan dan kakitangan LPK atas komitmen dan dedikasi mereka dalam memajukan Pelabuhan Klang ke tahap yang lebih baik.



CHAIRMAN'S REVIEW

Uncertainty loomed large over the global economy amid a volatile business landscape. From economic instability and elevated inflation coupled with heightened geopolitical and trade tensions, it was a year that was fraught with multiple headwinds. Though there are indications that these challenges are moderating, particularly in Asia, risks continue to threaten a fragile recovery.

In the maritime transport sector, unstable market conditions continued to impact all players, from shipowners to port operators to logistics providers. Port Klang, a major regional transhipment hub, was not spared the impact and ultimately recorded a significant drop in its container throughput. The port's total container throughput dipped 3.6% year-on-year while transhipment volume fell 10.1%.

As with ports elsewhere, Port Klang too grappled with multiple challenges amid an unstable economic landscape. With costs rising amid uncertain prospects, Port Klang has to optimise its assets and resources to improve productivity and yield while at the same time ensure that quality of service, productivity and customer experience continued to be enhanced to stay competitive.

Towards this end, various programmes and initiatives continued to be implemented during the year including upgrading of infrastructure and facilities. Among these were the upgrading and restructuring of terminal operating equipment such as the acquisition of new quay cranes and RTGs, some of which are electric-powered. The addition of energy-efficient operating equipment is in line with the port's commitment to reduce its carbon footprint.

The port's digitalisation agenda continued apace with various initiatives that are intended not only to enhance efficiency but also ensure business continuity in the event of a crisis. Among the digitalisation initiatives implemented by Westports were the Remote Reefer Monitoring System, Seamless Westports Internal Movement mobile application and Smart Pick-up. Northport implemented its Navis PrimeRoute system to reduce idle time for prime movers and quay cranes while easing traffic movement and reducing fuel consumption. The terminal also implemented the Ramco ERP system which integrated all its business functions into one single platform on Cloud to improve efficiency and reduce costs.

The CargoMove System which was initiated by PKA in collaboration with the terminals and private companies has proven effective in facilitating pick-ups and deliveries by hauliers at on-dock and off-dock depots. The system has also helped to ease traffic congestion at the terminals.

PKA continued to lead in efforts to improve efficiency in the various aspects of port operations. PKA had initiated efforts to improve last-mile connectivity at the port and has been appointed by the Ministry of Transport to head the Port Klang Road Infrastructure Committee which will study and make recommendations on improving roads and bridges in and around the port.

PKA had also initiated a new Standard Operating Procedure for the inspection, detention and release of containers in collaboration with various stakeholders to facilitate the process. The new SOP which took effect from 1 May after a three-month trial run has brought substantial improvement in the processing of these containers since its implementation.

The pandemic and the current unstable market condition has made it imperative for the port to leverage on digitalisation, automation and innovation to deliver improvements in the port's operating system. Towards this end, PKA in partnership with the terminal operators and other stakeholders will continue to lead in efforts in capacity-building and upgrading of infrastructure, digitalisation and automation towards the development of a smart and green port so as to enhance its standing as a major maritime regional hub.

DATUK CHONG SIN WOON
Chairman



APPRECIATION

On behalf of the Board, may I express my sincere appreciation to all the stakeholders of the Port Klang community - the terminal operators, customers, government agencies, transport and logistics providers and business associates - for their continued support and understanding as we work in tandem to build value for mutual benefit. It was such a spirit of teamwork that had helped the port as a whole to navigate safely through a rather tumultuous year.

My appreciation also to the management and staff of PKA for their commitment and dedication in working together with the stakeholders to move Port Klang to the next level of achievement.



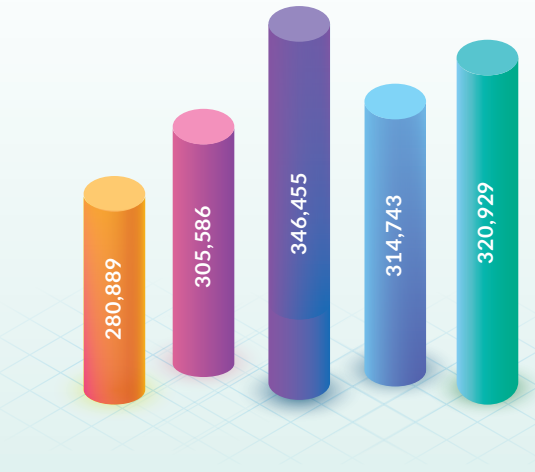




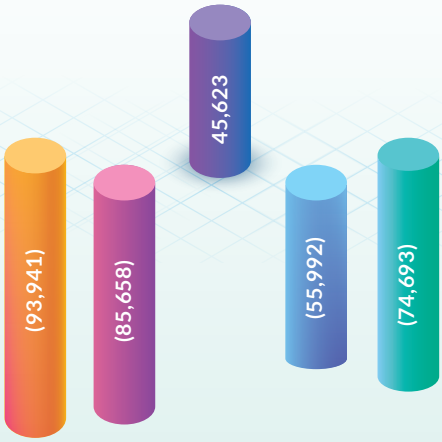


PETUNJUK UTAMA KEWANGAN
FINANCIAL HIGHLIGHTS

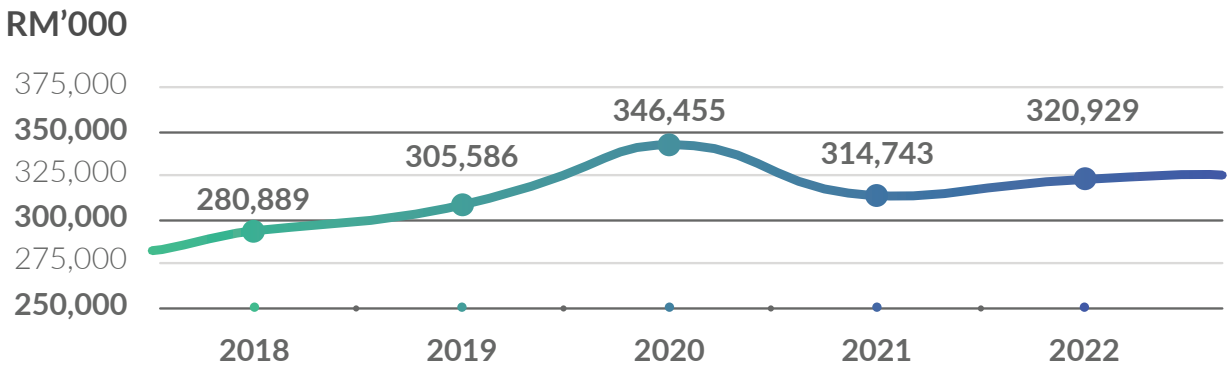
HASIL
REVENUE
RM'000



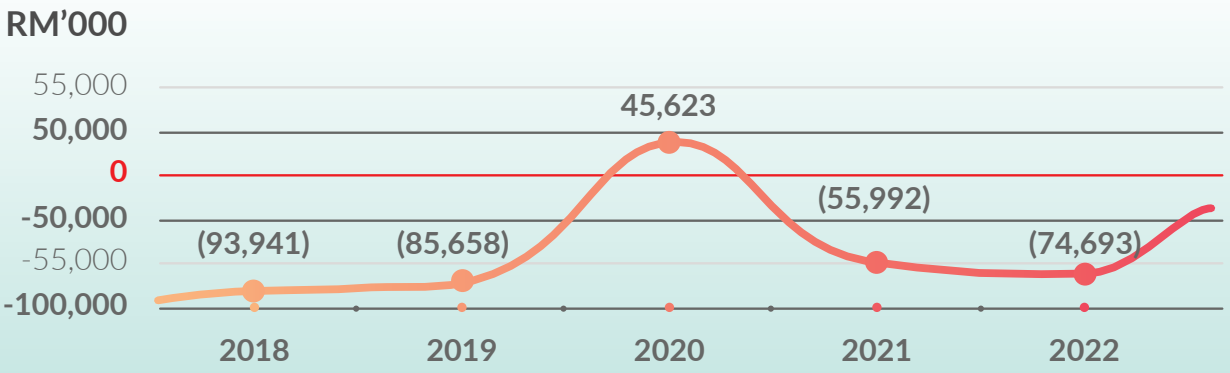
LEBIH/(KURANGAN) SEBELUM CUKAI
PROFIT/(LOSS) BEFORE TAXES
RM'000







HASIL / *REVENUE*

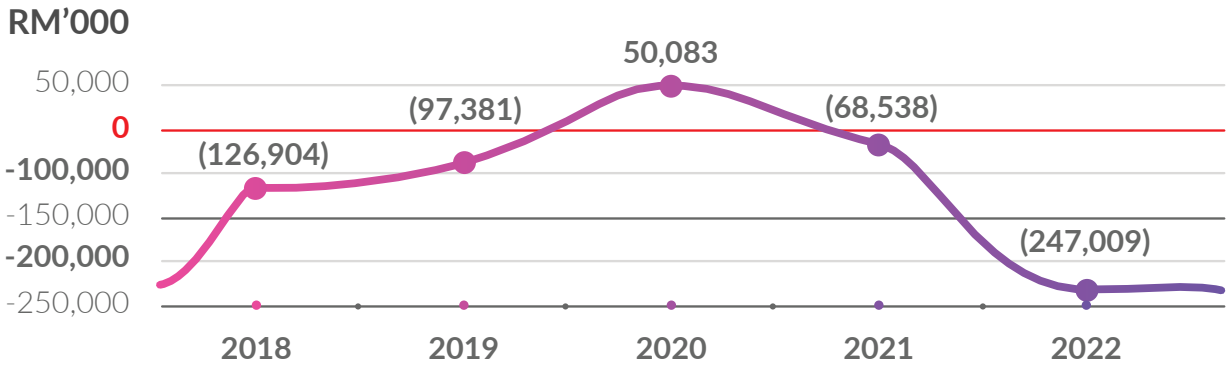


LEBIH/(KURANGAN) SEBELUM CUKAI / *PROFIT/(LOSS) BEFORE TAXES*

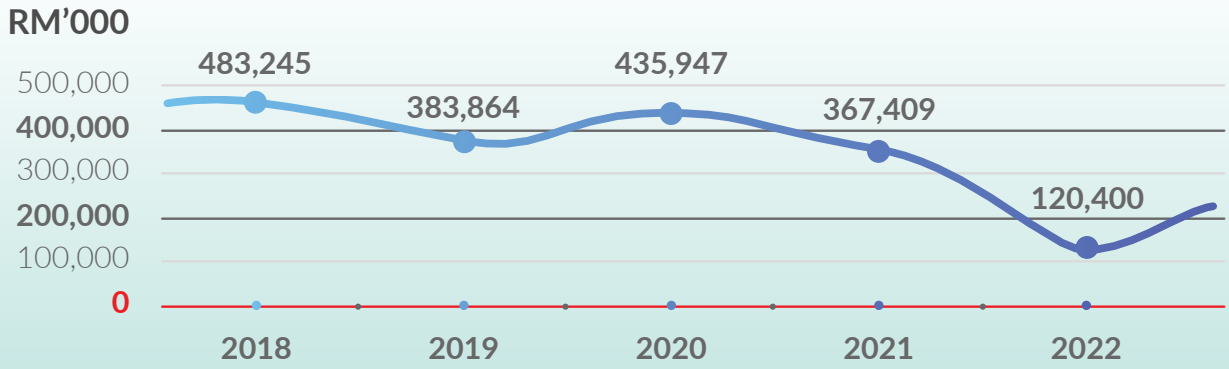
LEBIH/(KURANGAN) SELEPAS CUKAI
PROFIT/(LOSS) AFTER TAXES
RM'000

ASET BERSIH
NET ASSETS
RM'000





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



ASET BERSIH / *NET ASSETS*

ULASAN PENGURUS BESAR

GAMBARAN KESELURUHAN

Pelabuhan Klang, seperti pelabuhan- pelabuhan lain di seluruh dunia, tidak terlepas berdepan cabaran berikutan pandemik yang melanda dunia. Walaupun ekonomi global telah dibuka semula, dasar sifar-Covid China yang berterusan pada tahun 2022 telah menghalang normalisasi rantaian bekalan global dan ditambah pula dengan peningkatan inflasi dan kemelesetan ekonomi telah memburukkan lagi ketidaktentuan yang berlaku.

Industri perkapalan berada dalam keadaan yang berubah-ubah. Pakatan perkapalan utama semakin lemah berikutan kedatangan pendatang baharu seperti Wan Hai, TS Lines dan SITC. Syarikat- syarikat perkapalan sedang melakukan rombakan daripada laluan perkhidmatan intra-Asia kepada perkhidmatan jarak jauh berikutan hasil yang lebih baik pada separuh pertama tahun ini namun trend itu mungkin menjadi tepu pada separuh tahun kedua disebabkan lebihan pembekalan kapal.

Di tengah-tengah keadaan pasaran yang tidak stabil dan kenaikan trend inflasi, pengendali pelabuhan menghadapi tekanan kewangan yang semakin meningkat susulan kos yang lebih tinggi dan perbelanjaan modal untuk infrastruktur dan kemudahan serta keperluan untuk menawarkan lebih banyak insentif dan rebat untuk menarik pelanggan.

Pelabuhan Klang merupakan hab pindah kapal serantau utama. Pada tahun 2022, jumlah kendalian pindah kapal terus terjejas disebabkan pandemik dan kelewatan masa berlabuh di banyak pelabuhan telah mengakibatkan pembatalan persinggahan di pelabuhan. Pelabuhan Klang juga tidak terlepas daripada keadaan ini. Walaupun terdapat penurunan dalam kendalian kontena, namun terdapat peningkatan dalam kendalian pukal pecah, pukal cecair dan pukal kering berikutan aktiviti import dan eksport selepas penutupan pada tahun 2021.





PRESTASI PELABUHAN

Jumlah kendalian kontena di Pelabuhan Klang merosot 3.6% kepada 13.22 juta TEU berbanding 13.72 juta TEU pada 2021. Kendalian pindah kapal susut 10.1% kepada 7.54 juta TEU manakala eksport meningkat 5.6% kepada 2.8 juta TEU dan import meningkat sebanyak 7.5% kepada 2.88 juta TEU.

Jumlah kendalian kontena di Westports pula merosot 3.3% kepada 10.05 juta TEU (2021: 10.4 juta TEU) manakala Northport susut 4.6% kepada 3.17 juta TEU (2021: 3.32 juta TEU).

Jumlah kendalian pindah kapal di Westports turun 9.9% kepada 6.08 juta TEU manakala import meningkat 8.1% kepada 1.95 juta TEU dan eksport sebanyak 9.3% kepada 2.02 juta TEU. Kemerosotan dalam volum pindah kapal terminal dapat dikurangkan dengan pertumbuhan ketara dalam kendalian kontena import dan eksport serta dalam segmen pukal pecah, pukal kering dan pukal cecair. Westports menyumbang 76% dalam jumlah keseluruhan kendalian kontena di Pelabuhan Klang.

Walaupun terdapat penurunan jumlah kendalian kontena di Northport. Namun ada peningkatan 6.2% dalam jumlah kendalian kontena import berjumlah 933,795 TEU, yang disokong oleh pengenalan perkhidmatan baharu dari China dan Thailand. Enam perkhidmatan baharu mula menghubungi terminal itu pada 2022. Sebaliknya, kendalian kontena eksport menurun 3.1% kepada 780,429 TEU disebabkan penurunan eksport dari Indonesia, Vietnam dan Korea Selatan.

Jumlah kendalian kargo konvensional Pelabuhan Klang yang terdiri daripada pukal pecah, pukal kering dan pukal cecair, meningkat 13.4% kepada 30.34 juta fwt berbanding 26.8 juta fwt pada 2021.

Kendalian pukal kering meningkat 8.9% kepada 10.7 juta fwt; pukal cecair sebanyak 10.5% kepada 9.5 juta fwt; dan pecah pukal sebanyak 21.7% kepada 10.2 juta fwt.

Jumlah kendalian kargo konvensional di Westports meningkat 11%, daripada 13.2 juta fwt pada 2021 kepada 14.7 juta fwt pada 2022. Terminal itu mencatatkan pertumbuhan stabil dari segi kendalian pukal pecah, yang disumbangkan daripada pengimportan peralatan untuk projek daripada Projek Loji Janakuasa Pulau Indah dan pengendalian getah, gegelung dan jongkong aluminium. Jumlah pukal kering sebahagian besarnya disokong oleh permintaan yang stabil dalam sektor kargo makanan.

Segmen pukal cecair yang meningkat 11.6% didorong oleh penghantaran LPG serantau yang lebih tinggi dan penggunaan bahan api yang lebih tinggi sejajar dengan pemulihan aktiviti perniagaan dan perjalanan domestik. Momentum pertumbuhan dalam segmen kargo ro-ro dikekalkan oleh inisiatif pengecualian cukai jualan.

Pengendalian kargo konvensional Northport meningkat 15.1% kepada 11.1 juta fwt berbanding 9.7 juta fwt pada 2021. Kendalian kargo pukal kering Northport meningkat 20% disebabkan oleh eksport biojisim yang lebih besar ke Jepun dan Thailand. Jumlah kendalian pukal pecah pula meningkat 23% disebabkan oleh pengimportan produk besi dan keluli bar panjang yang banyak dari China, Korea, Jepun dan Taiwan manakala kendalian Ro-Ro meningkat 35% disumbangkan oleh import kenderaan yang lebih tinggi serta eksport ke Malaysia Timur. Jumlah pukal cecair merosot hampir 2% disebabkan oleh permintaan yang lebih rendah untuk minyak sawit dari India.

Jumlah kendalian di jeti persendirian meningkat 17.7% tahun ke tahun kepada 4.5 juta fwt. Stesen Janakuasa Kapar merekodkan peningkatan sebanyak 18% dalam pengendalian arang batu apabila salah satu penjananya disambung semula.





OPERASI KAPAL PERSIARAN



Operasi kapal persiaran disambung semula di *Port Klang Cruise Terminal* pada 1 Julai 2022 dengan persinggahan pertama kapal persiaran sejak terminal itu ditutup semasa pandemik. Kapal tersebut, dikendalikan oleh *Royal Caribbean Cruises*.

Resorts World Cruises juga telah beroperasi semula dengan perkhidmatan serantaunya di dua pelabuhan asal (*homeport*) di Singapura dan Pelabuhan Klang pada Julai. Dengan pilihan ini, pelancong kini boleh memilih untuk memulakan pelayaran dari Pelabuhan Klang atau Singapura.

PERSINGGAHAN KAPAL

Persinggahan kapal ke Pelabuhan Klang meningkat 10.9% kepada 12,997 berbanding 11,717 pada 2021. Persinggahan oleh kapal kontena meningkat 11.3% kepada 9,691, disokong oleh pengenalan persinggahan perkhidmatan baru di Pelabuhan.

Kepulangan kapal persiaran ke Pelabuhan Klang pada Julai lalu selepas pemberhentian operasi kapal persiaran ketika pandemik turut menyumbang kepada peningkatan persinggahan kapal.

PRESTASI KEWANGAN

LPK memperolehi jumlah hasil sebanyak RM320,292,000 pada 2022, dengan defisit sebelum cukai sebanyak RM74,693,000. Defisit selepas cukai berjumlah RM247,009,000. Jumlah aset bersih LPK dicatatkan berjumlah RM120,400,000.

Kutipan dius pelabuhan berjumlah RM27.10 juta, meningkat 2.76% berbanding RM26.38 juta pada 2021. Peningkatan ini disebabkan oleh pengendalian muatan import dan eksport kontena yang lebih tinggi serta volum pukal kering, pukal cecair yang lebih tinggi dan kargo pecah pukal.

Hasil daripada kutipan caj pelabuhan (untuk perkhidmatan pengendalian kargo di terminal dan kemudahan pantai) meningkat sebanyak 50.95%, daripada RM7.56 juta pada 2021 kepada RM11.41 juta. Peningkatan itu disebabkan oleh jumlah kendalian yang lebih tinggi oleh kapal arang batu di Stesen Janakuasa Kapar, berikutan daripada kelonggaran larangan eksport arang batu oleh kerajaan Indonesia pada Januari 2022.

Hasil daripada pelaburan dicatatkan berjumlah RM7.68 juta berbanding RM5.96 juta pada tahun 2021. Peningkatan ini disebabkan oleh Kadar Polisi Semalaman (OPR) yang lebih tinggi pada tahun tersebut, memberi pulangan pelaburan bagi tahun 2022 antara 3.85% hingga 4% berbanding dengan 2.85% hingga 3.35% pada 2021.

PORT KLANG FREE ZONE

Kutipan hasil di Port Klang Free Zone (PKFZ) merosot 7.3% tahun ke tahun kepada RM100.09 juta (2021: 108.03 juta). Lebihan operasi berjumlah RM78.69 juta berbanding RM88.10 juta pada 2021.

Jumlah kargo merosot sebanyak 13% kepada 3.3 juta fwt (2021: 3.8 juta fwt). Jumlah kendalian kontena turun 6% kepada 350,433 TEU berbanding 374,485 TEU pada 2021.

Program pendigitalan PKFZ berterusan untuk meningkatkan kecekapan operasi, memberi perkhidmatan yang terbaik kepada pelanggan dan pihak berkepentingan serta menjana aliran hasil baharu daripada perkhidmatan nilai tambah yang dijana oleh sistem. PKFZ telah melaksanakan aplikasi mudah alih serta menyediakan e-bil automatik kepada penyewa.

Penambahbaikan Sistem Pengurusan Maklumat Projek (PIMS) sedang dijalankan. PIMS direka untuk mengurus, memantau dan mengawal pergerakan tiga aktiviti utama dalam PKFZ: kargo, kenderaan dan orang. Objektif utama PIMS adalah untuk memudahkan pergerakan kargo; menguruskan proses dokumentasi; memudahkan perkhidmatan sokongan; mengurangkan kerenah birokrasi dan memudahkan permohonan tanpa kertas melalui e-borang untuk urusan pentadbiran, mesin dan peralatan, pas penyewa, pembaharuan lesen zon bebas tahunan; aduan dan notis; dan pengurusan sisa. PIMS juga akan memasukkan sistem automasi untuk memastikan kelancaran aliran kenderaan dan orang ramai masuk dan keluar dari zon bebas; pemantauan pergerakan kargo yang lebih baik; dan merekod data dan statistik yang lebih tepat.

PEMBANGUNAN

WESTPORTS

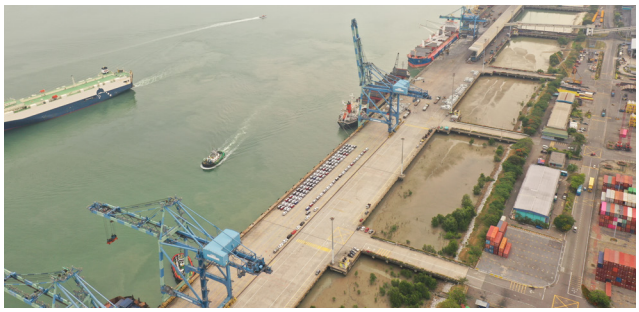
Westports akan meningkatkan kapasiti pengendalian kontenanya dengan pembelian enam kren dermaga tambahan. Tiga unit telah digunakan pada penghujung 2022 manakala tiga lagi akan dipasang menjelang Januari 2023. Dua puluh satu unit RTG turut ditambah sebagai jentera pengendalian.

Westports meneruskan program pelabuhan hijaunya melalui penyahkarbonan dalam jentera pengendalian yang digunapakai untuk operasi pelabuhan secara berperingkat. Westports telah menerima Kalmar *Eco Reachstacker* yang pertama di Malaysia, jentera baharu yang mengurangkan jejak karbon di pelabuhan. Terminal itu juga memperoleh tiga kren dermaga super post- panamax berkuasa elektrik baharu dengan kapasiti lif berkembar sebanyak 55 tan.

Ruang pergudangan tambahan seluas 85 ekar sedang dibangunkan di Pusat Logistik Westports. Lebih daripada satu juta kaki persegi ruang penyimpanan yang dibangunkan oleh dua operator gudang mula beroperasi pada awal 2022. Satu lagi ruang bersaiz 400,000 kaki persegi untuk kargo am akan tersedia menjelang akhir 2023 manakala 193,000 kaki persegi untuk dagangan berbahaya akan beroperasi menjelang Jun pada tahun yang sama.

Satu lagi ruang bersaiz 193,000 kaki persegi untuk kargo am dan 200,000 kaki persegi untuk dagangan berbahaya akan beroperasi pada 2024.

Sebuah terminal baharu untuk pengendalian minyak sawit, minyak yang telah ditapis, oleokimia dan bahan mentah untuk biofuel sedang dibangunkan di Westports. Terminal itu dijadualkan beroperasi pada suku pertama 2023.



PROJEK MENAIKTARAF TERMINAL PUKAL KERING 1

Kerja-kerja menaik taraf Terminal Pukal Kering 1 (DBT1) telah disiapkan pada penghujung tahun 2022. Penaiktarafan tersebut dapat meningkatkan kendalian terminal DBT1 daripada 80,000 tan metrik sebelum ini kepada 96,000 tan metrik.



TERMINAL PUKAL CECAIR 4A

Kerja-kerja pembinaan Terminal Pukal Cecair 4A (LBT4A) baharu bermula pada Julai 2022, dengan kerja-kerja dijadualkan siap pada penghujung 2023. LBT4A bertujuan untuk menyokong pertumbuhan minyak bukan bahan bakar (non- bunker fuel) pada masa hadapan serta untuk menampung keperluan simpanan cecair.

Jeti Terminal Pukal Cecair 5 (LBT5) yang baru siap yang boleh memuatkan kapal *Very Large Gas Carriers* telah berjaya melaksanakan pemindahan dan pengaliran gas Petroleum Cecair (LPG) untuk memenuhi keperluan pelanggan serantau. LBT5 menerima kapal pertamanya, *Very Large Gas Carriers* (VLGC), jenis pembawa LNG terbesar di dunia pada 27 Februari 2022.



PORT RECEPTION FACILITY

Pembinaan *Port Reception Facility* yang serba lengkap dan mesra alam pertama di Malaysia untuk menerima dan memproses sisa bahan api yang dijana oleh kapal akan dimulakan di Westports pada awal 2023. Pembinaan dijangka mengambil masa setahun.

Kemudahan itu akan dibina dan dikendalikan oleh Port Klang *Port Reception Facility* Sdn Bhd, anak syarikat Kumpulan KA Petra.

Kemudahan seumpama ini diperlukan di pelabuhan di bawah Konvensyen Antarabangsa untuk Pencegahan Pencemaran dari Kapal (MARPOL) yang mengawal selia pelupusan sisa yang dihasilkan oleh operasi biasa kapal.



WESTPORTS 2

Westports bersama-sama dengan Kementerian Pengangkutan dan LPK sedang mengadakan rundingan mengenai projek Westports 2 yang akan meningkatkan kapasiti pengendalian tahunan terminal sebanyak 13 juta TEU.

NORTHPORT

Northport telah memperoleh 34 unit RTG, termasuk 11 E-RTG, sebagai sebahagian daripada rancangan penstrukturan semula peralatan terminal untuk meningkatkan kecekapan dan produktiviti. RTG akan dihantar secara berperingkat pada tahun 2023.

Empat kren dermaga baharu dan 12 E-RTG dan sembilan RTG akan dibeli pada tahun 2023.

Pembinaan lapangan kontena baharu (Blok J), yang akan menyediakan kapasiti tambahan sebanyak 531,732 TEU, sedang dijalankan. Pembinaan dijangka siap pada bulan Mei 2023. Pembangunan dua lagi lapangan kontena telah dirancang untuk tahun 2023.

Projek pembesaran kapasiti yang lain dijadualkan bermula pada tahun 2023 adalah menaik taraf Dermaga 9 dan pembinaan Dermaga 25A baharu.

INISIATIF UNTUK MENINGKATKAN KECEKAPAN

SOP BAHARU UNTUK PEMERIKSAAN, PENAHANAN DAN PELEPASAN KONTENA

LPK dengan kerjasama Agensi Penguatkuasaan dan Agensi Kerajaan Lain telah melaksanakan Prosedur Operasi Standard (SOP) baharu untuk penahanan, pemeriksaan dan pelepasan kontena berkuat kuasa mulai 1 Mei 2022 di Pelabuhan Klang. Di bawah SOP baharu, kontena yang ditahan akan menjalani pemeriksaan dan perlu dilepaskan dalam tempoh tiga hari oleh Agensi Penguatkuasaan atau Agensi Kerajaan Lain. Kontena yang disita untuk pemeriksaan lanjut boleh ditahan sehingga 30 hari.

Pengenalan SOP baharu itu didorong disebabkan oleh kelewatan di pihak Agensi Penguatkuasaan, Agensi Kerajaan Lain, Operator Terminal dan Ejen Penghantaran dalam proses pelepasan kontena di Pelabuhan Kelang.

Pelaksanaan SOP ini telah membantu mempertingkatkan produktiviti sektor pelabuhan dan maritim dari segi:

- Mengurangkan *dwell time* kontena di pelabuhan dimana ianya mempercepatkan pelepasan kontena dari pelabuhan.
- Ejen Penghantaran / Pengimport boleh mengetahui maklumat Pegawai beserta nombor telefon untuk dihubungi melalui Sistem Terminal dan secara tidak langsung dapat menjimatkan masa semasa berurusan dengan Agensi Penguatkuasaan / OGA bagi penyerahan dokumen.
- Dapat mengurangkan kos logistik seperti Caj Penyimpanan / Demurrage.

SOP baharu itu juga membolehkan pengguna pelabuhan membuat aduan dalam talian melalui Sistem e-Feedback sekiranya kelewatan pelepasan kontena disebabkan pihak Agensi Penguatkuasaan, Agensi Kerajaan Lain atau Operator Terminal.

JAWATANKUASA INFRASTRUKTUR JALAN

LPK telah dilantik oleh Kementerian Pengangkutan untuk mempengerusikan Jawatankuasa Infrastruktur Jalan Pelabuhan Klang susulan cadangan yang dikemukakan oleh LPK kepada Kementerian Pengangkutan untuk menubuhkan jawatankuasa tersebut bagi memastikan infrastruktur yang baik ke pelabuhan dapat disediakan dan dikekalkan bagi mengelakkan masalah / isu berkaitan jaringan jalanraya (*last mile connectivity*) di Pelabuhan Klang.

Jawatankuasa ini ditugaskan untuk mengesyorkan mekanisme yang sesuai untuk memantau penggunaan jalan dan jambatan di Pelabuhan Klang dan kawasan sekitarnya, mengenal pasti keperluan penyelenggaraan dan menyediakan anggaran belanjawan untuk membantu agensi kerajaan seperti Jabatan Kerja Raya merancang kerja-kerja menaik taraf serta mencadangkan sumber dana untuk penyelenggaraan berkala dan tidak berkala.

Keahlian jawatankuasa ini terdiri daripada wakil dari pelbagai kementerian dan agensi kerajaan, termasuk Kementerian Kewangan dan Kementerian Ekonomi serta persatuan-persatuan yang terlibat dengan pelabuhan, logistic dan perdagangan.

DIGITALISASI

WESTPORTS



Program transformasi digital di Pelabuhan Klang diteruskan dengan pelaksanaan pelbagai aplikasi yang melibatkan operasi pelabuhan.

Westports memperkenalkan Sistem Pemantauan Reefer Kawalan Jauh (RMS) pada 2022 untuk memastikan sambungan yang tepat, penyimpanan data elektronik, pemantauan masa nyata, keupayaan kawalan jauh, penyepaduan pelbagai sistem dan keselamatan yang dipertingkatkan serta pemeriksaan di tapak yang minimum.

Syarikat itu juga memperkenalkan aplikasi mudah alih *Seamless Westports Internal Movements* (S.W.I.M.) yang dijadualkan diguna secara langsung pada suku pertama 2023. Aplikasi itu membolehkan pemandu trak memilih janji temu tempahan dan melaksanakan transaksi selamat menggunakan telefon mudah alih mereka sendiri, sekali gus menghapuskan pemberhentian yang tidak perlu sebanyak 50% dan memastikan masa pusingan yang lebih cepat serta memudahkan pengesanan dengan penggunaan log dan kesan GPS. Risiko keselamatan juga dikurangkan kerana pemandu tidak perlu keluar dari trak mereka untuk melaksanakan transaksi.

Satu lagi aplikasi yang dilancarkan ialah *Smart Pick-Up* iaitu perkhidmatan tambah nilai untuk membolehkan pengangkut kontena membuat janji temu pra-ketibaan untuk pengambilan kontena dengan kargo import indigenous mengikut nombor Bill of Lading. Aplikasil ini memastikan sifar atau pergerakan kontena yang minimum serta masa pusingan yang lebih pantas.

Westports juga merancang untuk menggunapakai trak automasi dengan trak manual sedia ada. Q-Trucks yang menggunakan kuasa bateri dan dilengkapi sensor, lidar, GPS dan kamera. Ianya dipantau melalui *Fleet Management System* (FMS) yang disambungkan dengan Sistem Operasi Terminal. Penggunaan trak autonomi meningkatkan produktiviti kerana terdapat pemberhentian semasa pertukaran syif serta penjimatan tenaga kerja serta bahan api. Dua Q-Truk telah dihantar pada November 2022.

Selaras dengan usaha untuk mengurangkan kesan perubahan iklim, Westports meneruskan program kelestarian alam sekitar dengan penggunaan RTG dan trak treler berkuasa elektrik.

Kemudahan yang baru dibina semakin menggunakan tenaga boleh diperbaharui seperti penggunaan solar di gudang baharu di Pusat Logistik Westports.



NORTHPORT

Northport telah melaksanakan Sistem Laluan Utama atau Navis *PrimeRoute* pada Februari 2022 untuk mengautomasi dan mengoptimumkan laluan masa nyata dan penghantaran lori pengangkut kontena dalam kawasan terminal kontena. Navis *PrimeRoute* bukan sahaja telah mengurangkan masa menunggu untuk lori pengangkut kontena dan kren dermaga tetapi juga memudahkan pergerakan trafik dan mengurangkan penggunaan bahan api.

Northport melaksanakan sistem *Ramco Enterprise Resource Planning* (ERP) Ramco pada bulan Mei. Sistem ini menyepadukan semua fungsi perniagaan ke dalam satu melihat dari sudut 360 darjah operasi perniagaannya pada bila-bila masa dan di mana-mana sahaja. Dengan teknologi ini, Northport akan dapat memacu inovasi merentasi rantaian nilai, meningkatkan kecekapan serta mengurangkan kos operasi.

INISIATIF HIJAU

Northport telah membangunkan Pelan Induk Pembangunan Pelabuhan Lestari yang memastikan reka bentuk yang mampan dalam projek dan pembangunan baharu serta mempunyai daya tahan iklim kepada pembangunan terminal. Kajian garis dasar jejak karbon juga telah dijalankan untuk mengenal pasti sumber pelepasan gas rumah hijau (GHG) di terminal. Sebuah rangka kerja akan diwujudkan berdasarkan daripada kajian ini untuk pengesanan dan pengurangan pelepasan GHG pada masa hadapan.

Northport telah mewujudkan Polisi Perolehan Produk dan Peralatan Mesra Alam dengan tujuan untuk menggalakkan pembelian produk atau perkhidmatan sewa yang kurang berbahaya kepada alam sekitar. Terminal itu kini menggunakan diesel B10 pada semua peralatan dan jentera bahan api dieselnya.

Terminal itu memantau kualiti udara bersih serta sisa buangan, termasuk sisa buangan cecair oleh kapal, selaras dengan pematuhan peraturan alam sekitar negara.



SISTEM PENGURUSAN ANTI RASUAH

LPK telah memulakan persediaan untuk mendapatkan pensijilan ISO 37001:2016 ABMS pada Januari 2022, dengan pelantikan SIRIM STS Sdn Bhd untuk menerajui proses pensijilan.

SIRIM STS sebelum ini telah membimbing LPK dalam mendapatkan MS ISO 9001:2015 dan ISO/IEC 27001:2013. Walau bagaimanapun, tidak seperti sebelum ini yang hanya meliputi jabatan strategik dan perkhidmatan sokongan, pensijilan ABMS akan melibatkan seluruh organisasi, termasuk Lembaga Pengarah LPK. Namun begitu, dengan pengalaman yang diperoleh daripada dua pensijilan sebelum ini, LPK sepatutnya tidak menghadapi masalah untuk mendapatkan pensijilan.

Sepanjang proses pensijilan tersebut, sembilan bengkel kursus dan latihan untuk pegawai dan kakitangan telah dilaksanakan dari 2 Januari hingga 1 Julai 2022. Pihak pengurusan menyasarkan untuk mendapatkan pensijilan pada awal 2023.

Pihak pengurusan komited untuk memastikan amalan tadbir urus terbaik melalui pengurusan risiko rasuah yang sistematik sambil menyediakan perkhidmatan dengan integriti, kecekapan dan ketelusan kepada pihak berkepentingan. LPK, selaku badan kawal selia pelabuhan, juga bertanggungjawab memastikan terminal- terminal di Pelabuhan Klang mengamalkan amalan terbaik dalam operasi mereka untuk mencegah rasuah.

HUBUNGAN ANTARABANGSA

PROGRAM PERSIDANGAN DAN PAMERAN *ASEAN PORTS AND SHIPPING*





LPK telah menjadi tuan rumah Persidangan dan Pameran 19th *ASEAN Ports and Shipping* pada 1 – 2 Mac 2022 di Kuala Lumpur.Persidangan itu merupakan acara antarabangsa utama yang pertama bagi industri maritim sejak sempadan negara dibuka semula.

Program persidangan dan pameran itu menampilkan 30 peserta pameran dan 20 penceramah dari seluruh industri pengangkutan maritim. Hadir pada persidangan itu termasuklah pegawai kerajaan, pengendali pelabuhan, penyedia perkhidmatan perkapalan dan logistik terkemuka serta pembekal peralatan dan perkhidmatan pelabuhan dari rantau ASEAN.

INTERNATIONAL HARBOUR MASTERS' CONGRESS 2022



LPK telah menjadi tuan rumah *International Harbour Masters' Congress 2022* yang diadakan buat kali pertama di Asia. Mesyuarat itu memberi peluang yang baik kepada Malaysia, khususnya Pelabuhan Klang, untuk mempamerkan pencapaian dan potensi negara dalam industri maritim. *International Harbour Masters' Association* (IHMA) ialah sebuah pertubuhan bukan kerajaan yang berpangkalan di London dan merupakan ahli Pertubuhan Maritim Antarabangsa (IMO).

Hampir 200 perwakilan dari 30 negara bersama 40 penceramah dan ahli panel menyertai persidangan empat hari dan pameran perdagangan untuk membincangkan pembinaan kapasiti mampan, penyahkarbonan, pendigitalan, pengangkutan maritim selamat dan teknologi hijau yang sedang berkembang.

ANUGERAH DAN PENGIKTIRAFAN

Northport telah menjadi pelabuhan Malaysia pertama yang menerima anugerah daripada *World Ports Sustainability Programme* di bawah *International Association of Ports and Harbours* (IAPH). Anugerah tersebut telah disampaikan pada IAPH 2022 *World Ports Conference* baru-baru ini di Vancouver, Kanada, yang mengiktiraf inisiatif perlindungan dan keselamatan Northport. Inisiatif Northport berkaitan kesihatan, keselamatan pekerjaan sebelum ini telah meraih beberapa anugerah industri.

LPK menerima Anugerah Bandar Karbon Rendah 2021 daripada Malaysian *Green Technology and Climate Change Centre* (MGTC) di bawah kategori Rakan Pengiktirafan Berlian dalam Cabaran Bandar Karbon Rendah 2030 (LCC2030C). Anugerah tersebut adalah hasil projek LPK yang mengurangkan pelepasan gas rumah hijau sebanyak 7.08% melalui satu elemen bernilai 40.94 tCO2e. Matlamat LCC2030C adalah untuk mengurangkan intensiti jumlah pelepasan karbon dari bandar-bandar di seluruh negara selaras dengan komitmen Malaysia kepada pengurangan 45% dalam pelepasan gas rumah hijau menjelang 2030. LCC2030C menyasarkan untuk menubuhkan 200 Zon Rendah Karbon dan 1,000 Rakan Kongsi Rendah Karbon di seluruh Malaysia menjelang 2030.

Zon Rendah Karbon dan Rakan Kongsi Rendah Karbon menyasarkan untuk meminimumkan pelepasan daripada penggunaan tenaga dengan memaksimumkan kecekapan tenaga membina dan meningkatkan penggunaan tenaga boleh diperbaharui; memaksimumkan kecekapan penggunaan air dan meningkatkan penggunaan penuaian air hujan; meningkatkan mobiliti melalui penggunaan pengangkutan awam, berbasikal, berjalan kaki dan lain-lain mod rendah karbon; mengurangkan jumlah sisa yang masuk ke tapak pelupusan sampah; dan mengekalkan atau menambah kehijauan dengan menambah bilangan pokok dan kawasan hijau di sesebuah bandar.





JANGKAAN MASA HADAPAN

Ekonomi dunia terus menghadapi pelbagai halangan disebabkan ketidaktentuan daripada tekanan inflasi, kenaikan kadar faedah dan perang Rusia-Ukraine manakala tekanan kewangan di AS dan Eropah telah menyuntik satu lagi cabaran dalam landskap ekonomi yang sudah bergelora. Pertumbuhan global dijangka berkurangan pada 2023 tetapi disebaik senario suram ini, Asia terus kekal sebagai rantau dinamik yang akan menyumbang kepada pertumbuhan global, didorong oleh permintaan domestik. IMF telah mengunjurkan Asia akan menyumbang kira-kira 70% daripada pertumbuhan global pada 2023, dengan dorongan baru datang daripada pembukaan semula China. Ekonomi sedang pesat membangun lain di rantau ini dijangka mencatat pertumbuhan kukuh walaupun pada kadar sedikit lebih rendah.

Ekonomi Malaysia dijangka berkembang sebanyak 4% pada 2023 walaupun berdepan jangkaan kekurangan permintaan luar namun disokong oleh permintaan dalam negeri dan penggunaan swasta yang tinggi. Pemulihan diunjurkan secara meluas merentas firma dan sektor.

Berdasarkan ramalan ekonomi, LPK mengunjurkan terdapat peningkatan dari segi kendalian kontena sebanyak 2.1% kepada jumlah 13.5 juta TEU pada 2023. Daripada jumlah itu, Westports diunjurkan mengendalikan 10.2 juta TEU dengan peningkatan 1.5% manakala Northport akan mengendalikan 3.3 juta TEU dengan kenaikan 4%.

PENGHARGAAN

Pelabuhan Klang secara keseluruhannya tidak terjejas dan berharap pada jangkaan yang lebih baik pada tahun 2023 dengan sokongan semua pihak berkepentingan komuniti pelabuhan.

Oleh itu, saya ingin merakamkan ucapan terima kasih kepada pemilik kapal, operator terminal, penyedia perkhidmatan pengangkutan dan logistik, agensi kerajaan dan semua pihak berkepentingan lain atas sokongan yang diberikan dalam pmelaksanakan pelbagai inisiatif untuk memacu Pelabuhan Klang maju ke hadapan sebagai hab maritim serantau pilihan.

Terima kasih juga saya ucapkan kepada Jemaah Lembaga LPK atas bimbingan dan sokongan berterusan mereka serta pihak pengurusan dan kakitangan atas komitmen mereka terhadap perkhidmatan pelabuhan.



CAPT. K. SUBRAMANIAM
Pengurus Besar

GENERAL MANAGER'S REVIEW

OVERVIEW

Port Klang, like ports all over the world, continued to face challenges in the wake of the pandemic. While the global economy has re-opened, China's continuing zero-Covid policy in 2022 had hindered normalisation of the global supply chain and this, coupled with rising inflation and a potential recession, had exacerbated the sense of uncertainty all around.

The shipping industry is in a state of flux. The major shipping alliances are challenged due to the arrival of newcomers such as Wan Hai, TS Lines and SITC. Liners are reshuffling from the intra-Asia services to long haul services due to better yield in the first half of the year and yet the trend may become saturated in the second half of year due to over-supply of vessel fleet.

Amid an unstable market condition and elevated inflationary trends, port operators face increasing financial pressure from higher costs and capital expenditure for infrastructure and facilities as well as the need to offer more incentives and rebates to attract customers.

Port Klang is a major regional transhipment hub. In 2022, transhipment volumes continued to be affected by the pandemic and berthing delays in many hub ports had resulted in port omissions. Port Klang was not spared from this development. On the positive side, the drop in containerised volumes was mitigated by an increase in local volumes in the break bulk, liquid bulk and dry bulk segment on the back of strong recovery of imports and exports following the lockdowns in 2021.

PORT PERFORMANCE

Container throughput at Port Klang declined 3.6% to 13.22 million TEU against 13.72 million TEU in 2021. Transhipment containers declined 10.1% to 7.54 million TEU while export volume grew 5.6% to 2.8 million TEU and import containers by 7.5% to 2.88 million TEU.

Westports' container throughput declined 3.3% to 10.05 million TEU (2021: 10.4 million TEU) while Northport's dropped 4.6% to 3.17 million TEU (2021: 3.32 million TEU).

Westports' transhipment volume fell 9.9% to 6.08 million TEU while imports increased 8.1% to 1.95 million TEU and exports by 9.3% to 2.02 million TEU. The decline in the terminal's transhipment volume was mitigated by significant growth in imports and exports as well as in the break bulk, dry bulk and liquid bulk segments. Westports has a 76% share of Port Klang's container throughput.

Northport's decline in throughput was mitigated by a 6.2% increase in import containers totalling 933,795 TEU, supported by the introduction of new services from China and Thailand. Six new services started calling at the terminal in 2022. Conversely, export container volume decreased 3.1% to 780,429 TEU due to a drop in exports from Indonesia, Vietnam and South Korea.

Port Klang's conventional cargo segment, comprising break bulk, dry bulk and liquid bulk, increased 13.4% to 30.34 million fwt compared with 26.8 million fwt in 2021.

Dry bulk volume grew 8.95 to 10.7 million fwt; liquid bulk by 10.5% to 9.5 million fwt; and break bulk by 21.7% to 10.2 million fwt.

Conventional cargo throughput at Westports increased 11%, from 13.2 million fwt in 2021 to 14.7 million fwt in 2022. The terminal recorded steady growth in break bulk volume, contributed by project cargo from the Pulau Indah Power Plant Project) and handling of rubber, coils and aluminium ingots. Dry bulk volume was supported largely by the steady demand in the edible cargo sector.

The liquid bulk segment which grew 11.6% was driven by higher regional shipments of LPG and higher fuel consumption in line with the recovery of business activities and domestic travelling. Growth momentum in the ro-ro cargo segment was sustained by the sales tax exemption initiative.

Northport's handling of conventional cargo increased 15.1% to 11.1 million fwt compared with 9.7 million fwt in 2021. Volume at Northport's dry bulk segment grew 20% due to greater export of biomass to Japan and Thailand. Breakbulk volume grew 23% due to greater imports of long bar iron and steel products from China, Korea, Japan and Taiwan while ro-ro volume was up 35% contributed by higher vehicle imports as well as exports to East Malaysia. Liquid bulk volume declined nearly 2% due to lower demand for palm oil from India.

Throughput at private jetties increased 17.7% year-on-year to 4.5 million fwt. The Kapar Power Station recorded an increase of 18% in the handling of coal upon its resumption of operation of one of its generators.

CRUISE OPERATIONS





Cruise ships operations resumed at the Port Klang Cruise Terminal on 1 July 2022 with the first call of a cruise liner since the terminal was shut down during the pandemic. The liner, is operated by Royal Caribbean Cruises.

Resorts World Cruises has also resumed operation with the commencement of the region's first dual homeport in Singapore and Port Klang in July. With these homeporting options, travellers can now choose to embark on cruising from Port Klang or Singapore.

SHIP CALLS

Ship calls to Port Klang increased 10.9% to 12,997 compared with 11,717 in 2021. Calls by container vessels increased 11.3% to 9,691, supported by the introduction of new services calling at the port. The return of cruise ships to Port Klang in July after the pause in cruise operations during the pandemic also contributed to the increase in ship calls.

FINANCIAL PERFORMANCE

PKA achieved a total revenue of RM320,292,000 in 2022, with a deficit before tax of RM74,693,000. Deficit after tax amounted to RM247,009,000. PKA has net assets totalling RM120,400,000.

Port dues collection totalled RM27.10 million, an increase of 2.76% compared with RM26.38 million in 2021. The increase was due to the handling of a higher throughput of import and export containers as well as higher volume of dry bulk, liquid bulk and breakbulk cargoes.

Revenue from the collection of port charges (for cargo-handling services at terminals and foreshore facilities) increased by 50.95%, from RM7.56 million in 2021 to RM11.41 million. The increase was due to the higher number of calls by coal vessels at the Kapar Power Station, a direct result of the Indonesian government's relaxation of coal exports in January 2022.

Income from investments totalled RM7.68 million compared with RM5.96 million in 2021. The increase was due to the higher Overnight Policy Rate (OPR) during the year, resulting in returns on investments for 2022 ranging from 3.85% to 4% compared with 2.85% to 3.35% in 2021.

PORT KLANG FREE ZONE

Revenue at Port Klang Free Zone (PKFZ) declined 7.3% year-on-year to RM100.09 million (2021: 108.03 million). Operating surplus amounted to RM78.69 million compared with RM88.10 million in 2021.

Cargo volume declined by 13% to 3.3 million fwt (2021: 3.8 million fwt). Container throughput dropped 6% to 350,433 TEU compared with 374,485 TEU in 2021.



PKFZ's digitalisation programme is ongoing to improve operating efficiency, customer and stakeholder experience as well as to generate new revenue streams from value-added services enabled by the system. PKFZ has implemented a mobile app as well as providing auto e-billing to tenants.

The enhancement of the Project Information Management System (PIMS) is on-going. The PIMS is designed to manage, monitor and control the movement of three main activities in PKFZ: cargo, vehicle and people. The main objectives of PIMS are to facilitate the movement of cargo; manage the documentation process; facilitate supporting services; reduce red tape and facilitate paperless applications via e-forms for administrative matters, machinery and equipment, tenant pass, renewal of annual free zone licences; complaints and notices; and waste management. The PIMS will also include an automation system to ensure the smooth flow of vehicle and people in and out of the free zone; better monitoring of cargo movement; and capturing of more accurate data and statistics.

DEVELOPMENT

WESTPORTS

Westports will enhance its container handling capacity with the acquisition of six additional quay cranes. Three units were commissioned in late 2022 while another three will be installed by January 2023. Twenty-one units of RTGS were also added to the equipment fleet.

Westports is continuing its green port programme through the gradual decarbonisation of its fleet of terminal operating equipment. Westports took delivery of Malaysia's first Kalmar Eco Reachstacker, a new equipment that will pave the way in reducing the port's carbon footprint. The terminal also acquired three new electric-powered super post-panamax quay cranes with a twin-lift capacity of 55 tons.

Additional warehousing space is also being developed at the 85-acre Westports Logistics Centre. More than one million sq. ft of storage space developed by two warehouse operators commenced operations in early 2022. Another 400,000 sq. ft. for general cargo will be available by late 2023 while 193,000 sq. ft. for dangerous goods will be operational by June of the same year.

Another 193,000 sq. ft. for general cargo and 200,000 sq. ft. for dangerous goods will be operational in 2024.

The construction of a new bulk terminal for palm oil, refined oil, oleochemicals and feedstock for biofuel is ongoing at Westports. The terminal is scheduled to be operational by the first quarter of 2023.



DISPLACEMENT UPGRADING OF DRY BULK TERMINAL 1

Displacement upgrading works for Dry Bulk Terminal 1 (DBT1) was completed in late 2022. With the upgrading, displacement at the DBT1 has increased from the previous 80,000 metric tons to 96,000 metric tons.



LIQUID BULK TERMINAL 4A

Construction works on the new Liquid Bulk Terminal 4A (LBT4A) began in July 2022, with works scheduled for completion in April 2024. LBT4A is intended to capture the future growth of bunker-fuel as well as to cater to liquid storage requirements.

The recently completed Liquid Bulk Terminal 5 (LBT5) jetty which can accommodate Very Large Gas Carriers has been successful in facilitating the discharge and flow of Liquefied Petroleum Gas (LPG) to satisfy regional customers' requirements. LBT5 received its first vessel, a Very Large Gas Carrier (VLGC), the largest type of LNG carriers in the world, on 27 February 2022.



PORT RECEPTION FACILITY

Construction of Malaysia's first fully equipped and environmentally friend port reception facility to receive and process on-site fuel wastes generated by ships will commence at Westports in early 2023. Construction is expected to take a year.

The facility will be built and operated by Port Klang Port Reception Facility Sdn Bhd, a subsidiary of the KA Petra Group.

Such facilities are required in ports under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) which regulates the disposal of wastes generated by the normal operation of vessels.



WESTPORTS 2

Negotiations were in progress with Westports, Ministry of Transport and PKA on the Westports 2 project which will increase the terminal's annual handling capacity by an additional 13 million TEU.

NORTHPORT

Northport has acquired 34 units of RTGs, including 11 E-RTGs, as part of the terminal's equipment restructuring plan to boost efficiency and productivity. The RTGs will be delivered in stages in 2023.

Four new quay cranes and 12 E-RTGs and nine RTGs will be purchased in 2023.

The construction of a new container yard (Block J) is, which will provide an additional capacity of 531,732 TEU, is on-going. Construction is expected to be completed in May 2023. The development of two more container yards have been planned for 2023.

Other capacity expansion projects scheduled for commencement of works in 2023 are: upgrading of Wharf 9 and construction of a new Wharf 25A.

INITIATIVES TO BOOST EFFICIENCY

NEW SOP FOR INSPECTION, DETENTION AND RELEASE OF CONTAINERS

A new Standard Operating Procedure (SOP) initiated by PKA in collaboration with Enforcement Agencies and other Government Agencies for the inspection, detention and release of containers took effect from 1 May 2022 in Port Klang. Under the new SOP, containers detained which need to undergo inspection must be released within a three-day period by enforcement or other government agencies. Containers which are seized for further inspection can be held for up to 30 days.

The introduction of the new SOP was prompted by delays on the part of enforcement agencies and other government agencies, terminal operators and forwarding agents in the container release process at Port Klang.

The implementation of this SOP has helped improve the productivity of the port and maritime sector in terms of:

- *Reducing the dwell time of containers at the port which speeds up the release of containers from the port.*
- *Shipping Agents / Importers can find out the Officer's information along with the phone number to be contacted through the Terminal System and can indirectly save time when dealing with the Enforcement Agency / OGA for the submission of documents.*
- *Reduction of logistics costs such as Storage Charges / Demurrage.*

The new SOP also enables port users to make complaints online via the e-Feedback System due to delays in releasing the containers by the Enforcement Agencies, Other Government Agencies or terminals.

ROAD INFRASTRUCTURE COMMITTEE

PKA has been appointed by the Ministry of Transport to chair the Port Klang Road Infrastructure Committee following a proposal submitted by PKA to the Ministry of Transport to establish the committee to ensure that good infrastructure to the port can be provided and maintained in order to avoid problems / issues related to the last-mile connectivity in Port Klang.

This committee is tasked with recommending an appropriate mechanism to monitor the use of roads and bridges in Port Klang and its surrounding areas, identify maintenance needs and prepare budget estimates to help government agencies such as the Public Works Department plan upgrading works as well as recommend sources of funds for periodic and non-periodic maintenance.

Membership of the committee comprises of representatives from various ministries and government agencies, including the Ministry of Finance and Ministry of Economy as well as trade associations.

DIGITALISATION

WESTPORTS



The digital transformation programme at Port Klang continued apace with the implementation of various applications across the spectrum of the port's operations.

Westports introduced the Remote Reefer Monitoring Systems (RMS) in 2022 to ensure accurate connection, electronic storage of data, real-time monitoring, remote control capability, multiple system integration, improved security and safety and minimal on-site checks.

The company also introduced the Seamless Westports Internal Movements (S.W.I.M.) mobile application which is scheduled to go live in the first quarter of 2023. The app enables truck drivers to select booking appointments and execute secure transactions using their own mobile phones, thus eliminating unnecessary stoppage by 50% and ensuring faster turnaround time as well as tracking visibility with GPS tracking and logging. Safety risks are also reduced as drivers do not have to exit their trucks to execute transactions.

Another application launched, Smart Pick-Up, is a value-added service to enable hauliers to make pre-arrival appointments for pick-up of containers with indigenous import cargo by Bill of Lading number. The app ensures zero or minimal container shifting as well as faster turnaround time.

Westports is also planning to introduce autonomous trucks to work together with its existing manual trucks. The Q-Trucks will be battery operated and installed with sensors, lidar, GPS and camera. They are monitored through the Fleet Management System (FMS) System which is interfaced with the Terminal Operating System. The use of autonomous trucks enhances productivity as there are stoppages during change of shifts as well as savings in manpower and fuel. Two Q-Trucks were delivered in November 2022.

In line with efforts to mitigate the effect of climate change, Westports has continued its sustainability programme with the acquisition of electric RTGs and trailer trucks.

Newly built facilities are increasingly using renewable energy as is the case with the new warehouses at the Westports Logistics Centre where solar panels are installed.



NORTHPORT

Northport implemented its Prime Route System or Navis PrimeRoute in February 2022 to automate and optimize real-time routing and dispatching of prime movers within the container terminal. Navis PrimeRoute has not only reduced idle time for prime movers and quay cranes but also eased traffic movement and reduced fuel consumption.

Northport implemented its Ramco Enterprise Resource Planning (ERP) system in May. The system integrates all business functions into a single platform on Cloud thus enabling the company to obtain a 360-degress view of its business operations anytime and anywhere. With this unified view of business, Northport will be able to drive innovation across the value chain, improve efficiency as well as reduce operating costs.

GREEN INITIATIVES

Northport has developed a Sustainable Port Development Masterplan which includes ensuring sustainable design in new projects and developments as well as building climate resilience into terminal development. A carbon footprint baseline study has also been undertaken to identify the sources of greenhouse gas emissions (GHG) at the terminal. A sustainability framework will be established from the study for future tracking and reduction of GHG emissions.



The company has also established a Procurement of Environmentally Friendly Products and Equipment Policy with the aim to encourage purchase products or hire services that are less harmful to the environment. The terminal now uses B10 diesel on all its diesel-fuel equipment and vehicles.

The terminal is monitoring ambient air quality as well as effluent, including vessel-generated pre-wash and waste water, to ensure compliance with national environmental regulations.

ANTI-CORRUPTION MANAGEMENT SYSTEM

PKA commenced preparations to obtain the ABMS ISO 37001:2016 certification in January 2022, with the appointment of SIRIM STS Sdn Bhd to lead in the certification process.

SIRIM STS had previously guided PKA in obtaining the MS ISO 9001:2015 and ISO/IEC 27001:2013. However, unlike the previous exercises which covered only the strategic and support services departments, the ABMS certification will involve the whole organisation, including the PKA board of directors. Nonetheless, with the experience gained from the two previous certification exercises, PKA should have no problem in obtaining certification.

The process, which involved the holding of nine workshops together with courses and training for officers and staff, held between 2nd January to 1st July 2022. The management has targeted to obtain certification by early 2023.

The management is committed to ensuring best governance practices through systematic management of corruption risks while providing services with integrity, efficiency and transparency to stakeholders. PKA, as the port regulator, is also responsible to ensure that the various terminals in Port Klang adopt best practices in their operations to prevent corruption.

INTERNATIONAL RELATIONS

ASEAN PORTS AND SHIPPING CONFERENCE AND EXHIBITION



PKA hosted the 19th ASEAN Ports and Shipping Conference and Exhibition which was held in Kuala Lumpur on 1 – 2 March 2022. The conference was the first major international event for the maritime industry since the lifting of the nationwide lockdown.

The conference and exhibition programme featured 30 exhibitors and 20 speakers from across the maritime transport industry. Attendees at the conference included government officials, port operators, leading shipping and logistics services providers and port equipment and services suppliers from the ASEAN region.

INTERNATIONAL HARBOUR MASTERS' CONGRESS 2022



PKA hosted the 13th International Harbour Masters Congress which was held for the first time in Asia. The meeting provided a good opportunity for Malaysia, particularly Port Klang, to showcase the nation's achievements and potential in the maritime industry. International Harbour Masters' Association (IHMA) is a non-governmental organisation based in London and is a member of the International Maritime Organisation (IMO).

Nearly 200 delegates from 30 countries along with 40 speakers and panellists participated in the four-day conference and trade exhibition to deliberate on sustainable capacity building, decarbonisation, digitalisation, safe maritime transport and emerging green technologies.



AWARDS AND RECOGNITION

Northport has become the first Malaysian port to receive an award from the World Ports Sustainability Programme under the International Association of Ports and Harbours (IAPH). The award, which was presented at the recent IAPH 2022 World Ports Conference in Vancouver, Canada, is for Northport's safety and security initiatives. Northport's initiatives on health, safety and security had previously received several industry awards.

PKA received the Low Carbon City Award 2021 from the Malaysian Green Technology and Climate Change Centre (MGTC) under the Diamond Recognition Partners' category of the Low Carbon City Challenge 2030 (LCC2030C). The award is the result of a PKA project which reduced greenhouse gas emission by 7.08% through one element valued at 40.94 tCO2e. The goal of LCC2030C is to reduce the intensity of total carbon emissions from cities across the country in line with Malaysia's commitment to a 45% reduction in greenhouse gas emissions by 2030.

LCC2030C targets to establish 200 Low Carbon Zones and 1,000 Low Carbon Partners across Malaysia by 2030. The Low Carbon Zones and Low Carbon Partners target to minimise emissions from energy usage by maximising building energy efficiency and increase adoption of renewable energy; maximise water usage efficiency and increase adoption of rainwater harvesting; increase mobility through greater use of public transport, cycling, walking and other low carbon modes; reduce the amount of waste that goes into landfills; and maintain or increase greenery by increasing the number of trees and green spaces in a city.

PROSPECTS

The world economy continued to face multiple headwinds against a backdrop of uncertainty from inflationary pressures, rising interest rates and the Russia-Ukraine war while financial strains in the US and Europe has injected yet another challenge in an already tumultuous economic landscape. Global growth is expected to decelerate in 2023 but against this gloomy scenario, Asia remains a dynamic region that would contribute to global growth, driven by domestic demand. The IMF has projected that Asia will contribute about 70% of global growth in 2023, with fresh impetus coming from China's reopening. Other emerging economies in the region are projected to record solid growth albeit at slightly lower rates for some.

The Malaysian economy is projected to expand by 4% in 2023 amid an expected slowdown in external demand while buttressed by domestic demand and high private consumption. Recovery is projected to be broad-based across firms and sectors.

Based on the economic forecast, PKA has projected Port Klang to handle a 2.1% increase in container throughput totalling 13.5 million TEU in 2023. Of the total, Westports is projected to handle 10.2 million TEU or a 1.5% increase while Northport will handle 3.3 million TEU or a 4% increase.

APPRECIATION

Port Klang has emerged relatively unscathed and with hope of improved prospects in 2023 with the support of all the stakeholders of the port community.

Therefore, I would like to extend my thanks to the shipowners, terminal operators, transport and logistics services providers, government agencies and all other stakeholders whose support in one way or another has made it possible to implement various initiatives to drive Port Klang forward as the preferred regional maritime hub.

My thanks also to the PKA Board of Directors for their continuing guidance and support as well as the management and staff for their commitment to service of the port.

CAPT. K. SUBRAMANIAM
General Manager





POST-PANDEMIC: THREATS AND OPPORTUNITIES FOR MALAYSIAN PORTS AND LOGISTICS

PASCA PANDEMIK: ANCAMAN DAN PELUANG UNTUK PELABUHAN DAN LOGISTIK DI MALAYSIA

Pada Januari 2020, kes pertama Covid-19 dikesan di Malaysia dan kini ia berlalu sebagai sebuah sejarah. Tiga tahun kemudian, sektor pengangkutan maritim Malaysia yang berjaya mengharungi gangguan terburuk yang disebabkan oleh pandemik, masih harus berdepan dengan kesan pandemik yang berlarutan di tengah-tengah ketidaktentuan yang semakin meningkat termasuk ketidakpastian dalam aliran perdagangan global yang timbul daripada geseran perdagangan antara Amerika Syarikat – China, halangan perdagangan dan ketegangan geopolitik.

Jadi, apa yang akan berlaku pada pelabuhan Malaysia? Adakah pelabuhan Malaysia mempunyai daya tahan dan kebolehupayaan untuk kekal kukuh mengharungi keadaan pasca-pandemik dan mengatasi ancaman serta merebut peluang mendatang?

Pengajaran yang paling ketara bagi sektor pengangkutan maritim dan logistik adalah betapa pentingnya mempunyai daya tahan dan keupayaan menyesuaikan diri untuk menghadapi krisis kesihatan masa depan, kejutan ekonomi dan gangguan Revolusi Perindustrian 4.0 (IR 4.0). Kebolehupayaan pelabuhan merupakan kunci kepada ketahanan berdepan keadaan pandemik, terutama dengan agenda globalisasi yang menjadi trend akibat gangguan yang berlaku di waktu wabak melanda selain konflik perdagangan AS-China yang berterusan. Tambahan pula, persaingan pelabuhan bukan lagi hanya mengenai tarikan kendalian kargo tetapi ianya lebih kepada persepaduan pelabuhan ke dalam rantaian bekalan, dengan tumpuan untuk memberi nilai tambah kepada kargo yang dikendali.

Di tengah-tengah ancaman yang dihadapi oleh ekonomi global, pelabuhan perlu meningkatkan kebolehsesuaian dan daya tahan untuk meraih peluang agar dapat disatukan ke dalam rantaian bekalan global. Ketersediaan untuk berdepan dengan perubahan struktur dalam pergerakan trafik pelabuhan, campuran kargo atau taburan geografi aliran daratan (tepi lautan) dan pedalaman (sisi darat) adalah penting. Daya saing masa depan juga akan bergantung pada kesalinghubungannya, iaitu penyelarasan dan penyepaduan dalam rantaian bekalan melalui rangkaian fizikal, digital dan operasi mereka.

Di manakah kedudukan pelabuhan dan sektor logistik Malaysia dalam senario sedemikian? Malaysia mempunyai infrastruktur pelabuhan dan pengangkutan yang dibangunkan dengan baik yang terus diperluas serta dinaik taraf. Kargo kontena menyumbang 70% daripada jumlah keseluruhan kendalian kargo Malaysia, dengan pelabuhan mengendalikan lebih dari 27.3 juta TEU kendalian kargo negara pada 2022, yang sebahagian besarnya adalah kargo pindah kapal.

Laporan United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) baru-baru ini meletakkan Malaysia sebagai negara kelima terbaik dunia dari segi jaringan hubungan perkapalan. Indeks *Liner Shipping Connectivity Index* (LSCI) oleh Bank Dunia menunjukkan bagaimana hubungan ekonomi negara dengan rangkaian perkapalan kapal global telah menunjukkan prestasi Malaysia meningkat secara berterusan, daripada 63.92 pada 2006 kepada 98.68 (nilai maksimum = 100) pada 2021.

Jaringan hubungan adalah perlu untuk ekosistem pengangkutan yang teguh dan berdaya tahan. Automasi dan kesalinghubungan adalah penting untuk mengoptimumkan operasi dan memanfaatkan rantaian bekalan. Dalam hal ini, terdapat banyak penambahbaikan yang dilaksanakan dalam ekosistem pengangkutan multimodal Malaysia, termasuk penyepaduan pengangkutan laut, udara, jalan raya dan rel bagi memudahkan penghantaran dagangan di dalam dan luar negara. Ini termasuk penambahbaikan dalam kemudahan menjalankan perniagaan dan memudahkan prosedur perdagangan serta mengurangkan beban kawal selia, seperti *National Single Window* yang menyepadukan pelbagai agensi kerajaan yang terlibat dalam proses perdagangan bagi membolehkan pelepasan barangan yang lebih cepat dan cekap. Banyak inisiatif yang dilaksanakan ke arah peralihan ke arah menjadi pelabuhan dan hab logistik yang pintar dan hijau.

Indeks Prestasi Logistik (LPI) Bank Dunia 2023 meletakkan Malaysia pada kedudukan ke-26 di dunia dan kedua di ASEAN di belakang Singapura. LPI menilai setiap langkah yang diambil bagi membolehkan rantaian dan hubungan bekalan disediakan dengan baik seperti kualiti perkhidmatan logistik, perdagangan dan infrastruktur berkaitan pengangkutan dan kawalan sempadan.

Pembangunan ekonomi Malaysia disokong oleh sektor pengangkutannya. Sepanjang 200,000km jalan raya, lebih 2,900km rel dan 18 pelabuhan laut dan 12 lapangan terbang telah meningkatkan pertumbuhan negara sebagai pasaran serantau dan global yang penting. Menurut *Global Competitiveness Report*, Malaysia mendapat markah yang baik dari segi kualiti infrastruktur di kalangan negara-negara ASEAN.

Lebih sedekad yang lalu, pelabuhan domestik telah mencatatkan purata pertumbuhan perdagangan sebanyak 3% dalam pengeluaran kargo, dengan Pelabuhan Klang mendahului sebagai hab pemindahan kapal serantau yang utama. Sejak 2000, pelabuhan Malaysia telah mencatatkan pertumbuhan empat kali ganda dalam pengeluaran kontena, mencakupi hampir satu perempat daripada semua kontena yang dikendalikan di rantau ASEAN, dengan Pelabuhan Klang dan Tanjung Pelepas mengekalkan kedudukan mereka sebagai pelabuhan ke-13 dan ke-15 tersibuk di dunia, masing-masing, dari segi pengeluaran kontena.

Sektor pengangkutan dan logistik Malaysia dilaporkan bernilai USD36 bilion pada 2020 dan diunjurkan mencecah USD54 bilion menjelang 2028. Pertumbuhan dalam sektor itu diunjurkan meningkat ketara pada 2023, dipacu oleh sektor e-dagang yang berkembang pesat. Jumlah dagangan kasar e-dagang diunjurkan berkembang pada kadar pertumbuhan tahunan sebanyak 11% dari 2022 hingga 2027, dengan saiznya mencecah RM1.65 trilion menjelang 2025 daripada RM1 trilion semasa.

Asas kukuh yang dibina selama ini telah menjadi kelebihan bagi sektor pengangkutan dan logistik maritim Malaysia. Rekod prestasinya dalam beberapa dekad yang lalu, terutamanya dalam tempoh tiga tahun lepas menunjukkan kebolehsesuaian dan berdaya tahan. Jelas sekali, masih terdapat ruang untuk penambahbaikan tetapi dengan komitmen kerajaan untuk mewujudkan industri pengangkutan maritim dan logistik domestik yang teguh, mampan dan berdaya saing untuk meluaskan rantaian bekalan global, prospek pelabuhan Malaysia mampu berkembang positif walaupun pelbagai dugaan mendatang.



In January 2020, the first case of Covid-19 was detected in Malaysia and what followed, as it is said, is history. Three years on, the Malaysian maritime transport sector which successfully navigated through the worst of the pandemic-induced disruptions, have still to contend with the lingering effects of the pandemic amid mounting volatility and uncertainty in global trade flows arising from US-China trade frictions, trade barriers and geopolitical tension.

So, what's next for Malaysian ports? Do local ports have the resilience and agility to sustain themselves in a post-pandemic world to surmount the threats and capture the opportunities?

If there is one lesson that has been most apparent for the maritime transport and logistics sector, it is resilience and adaptive capability are crucial to facing future health crises, economic shocks and IR4.0 disruptions. Agile port thinking is key to resilience in the wake of the pandemic, especially with globalisation being re-examined and with nearshoring and reshoring trends emerging due to the disruptions experienced at the height of the pandemic as well as the on-going US-China trade frictions.
Furthermore, port competition is no longer only about attracting cargo but increasingly about integrating ports into the supply chains, with the focus on creating added value to cargo passing through.

Amid the threats faced by the global economy, ports need enhanced adaptability and resilience to capture the opportunities in order to be integrated into global supply chains. Preparedness for structural changes in port traffic levels, cargo mix or geographical distribution of foreland (oceanside) and hinterland (landside) flows is crucial. Future competitiveness will also depend on its interconnectivity, that is coordination and integration in supply chains through their physical, digital and operational networks.

Where does the Malaysian port and logistics sector stand in such a scenario? Malaysia has a well-developed port and transport infrastructure that is continuously being expanded and upgraded. Containerised cargo accounts for 70% of Malaysia's total cargo volume, with ports handling a total national throughput of over 27.3 million TEU in 2022, the bulk of which is transhipment cargo.

A recent United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) report ranked Malaysia as the world's fifth best connected country in terms of shipping line connectivity. The World Bank's Liner Shipping Connectivity Index (LSCI), which shows how connected a country's economy is to the global liner shipping network, has shown Malaysia's performance steadily rising, from 63.92 in 2006 to 98.68 (maximum value = 100) in 2021.

Connectivity is essential for a robust and resilient transport ecosystem. Automation and connectivity are crucial for optimisation of operations and greater visibility in the supply chain. In this respect, there has been vast improvement in the Malaysian multimodal transport ecosystem, including integration of sea, air, road, and rail for seamless movement of goods within the country and across borders. These include improvement in ease of doing business and simplifying trade procedures and reducing regulatory burden, like the National Single Window that integrates multiple government agencies involved in trade processes to enable faster and more efficient clearance of goods. The move towards smart and green ports and logistics, though still at its nascent stage, is also accelerating.



The World Bank's Logistics Performance Index (LPI) 2023 ranks Malaysia at 26th globally and second in ASEAN behind Singapore. The LPI measures the ease of establishing reliable and timely supply connections and the structural factors that make it possible, such as the quality of logistics services, trade and transport-related infrastructure and border controls.

Malaysia's economic development is underpinned by its transport sector. A total of 200,000km of roads, over 2,900km of rail and 18 seaports and 12 airports have bolstered the country's growth as a key regional and global market. According to the Global Competitiveness Report, Malaysia scores well in terms of quality of infrastructure and compares very favourably within ASEAN.

Over the last decade, domestic ports have recorded an average trade growth of 3% in compounded cargo throughput, with Port Klang leading the way as a major regional transhipment hub. Since 2000, Malaysian ports have recorded a four-fold growth in container throughput, accounting for almost a quarter of all containers handled in the ASEAN region, with Port Klang and Tanjung Pelepas maintaining their ranking as the 12th and 18th busiest ports in the world, respectively, in terms of container throughput.

The Malaysian transport and logistics sector is reported to be valued at USD36 billion in 2020 and is projected to reach USD54 billion by 2028. Growth in the sector is projected to record significant increase in 2023, driven by the booming e-commerce sector. E-commerce gross merchandise volume is projected to grow at a compound annual growth rate of 11% from 2022 to 2027, with its size reaching RM1.65 trillion by 2025 from the current RM1 trillion.

The strong foundation built over the years has been a boon for the Malaysian maritime transport and logistics sector. Its track record of the past decades, and especially over the past three years, shows its adaptive capability and resilience. Obviously, there is still room for improvement but with the commitment of the government to create a robust, sustainable and competitive domestic maritime transport and logistics industry to enlarge its footprint in global supply chains, the outlook for the Malaysian ports can only be positive despite the looming threats.





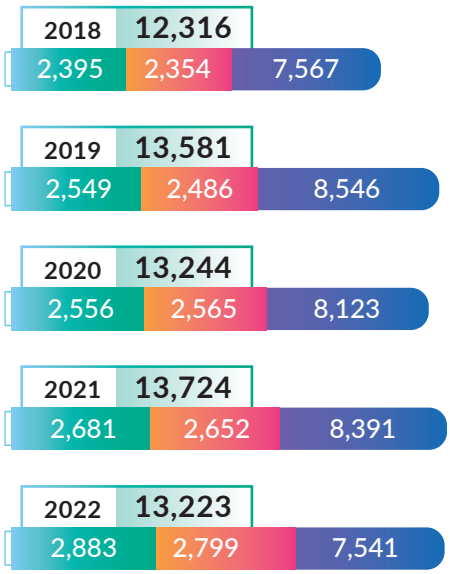


KAD LAPORAN PELABUHAN KLANG
PORT KLANG REPORT CARD

2018 - 2022

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

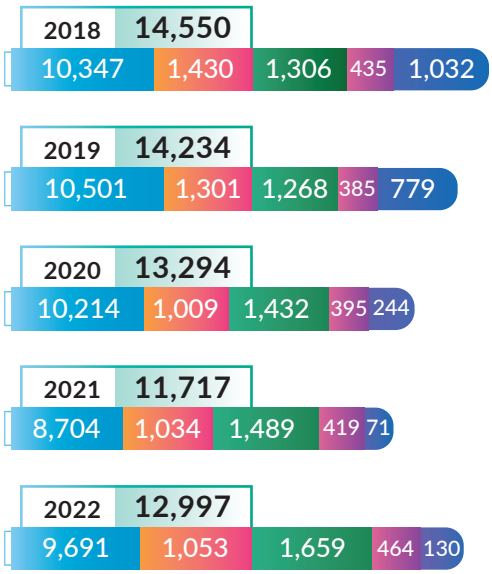
IMPORT *IMPORT* | EKSPORT *EXPORT* | PINDAH KAPAL *TRANSSHIPMENT*



2018 - 2022

PERSINGGAHAN KAPAL
SHIP CALLS

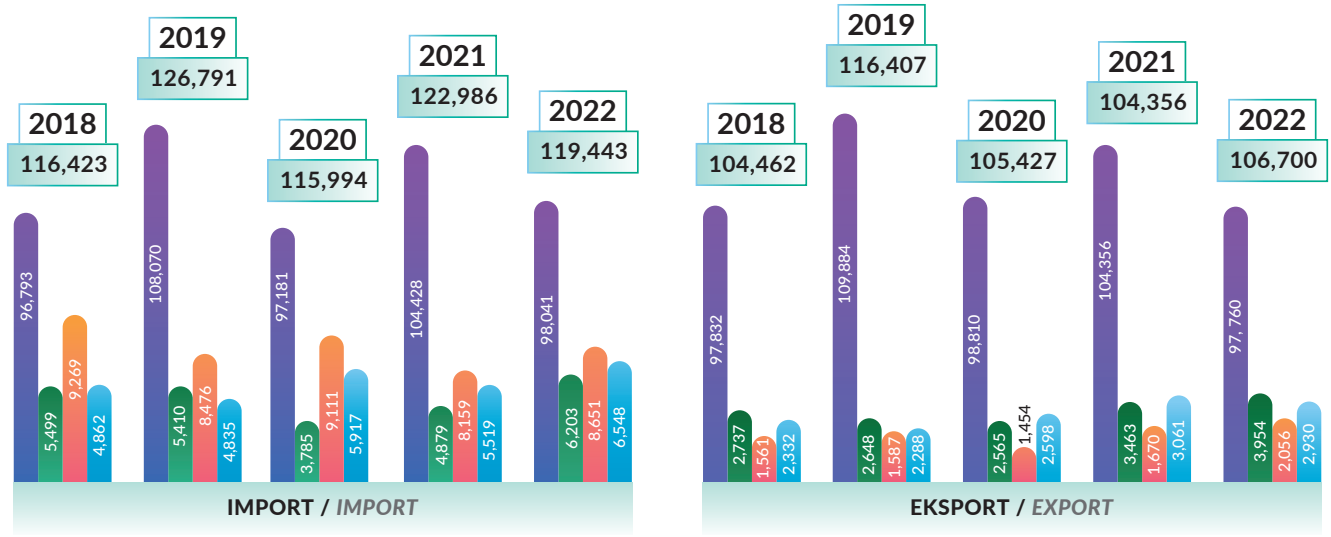
KONTENA *CONTAINER* | KARGO AM *GENERAL CARGO* | PUKAL CECAIR *LIQUID BULK* | PUKAL KERING *DRY BULK* | LAIN-LAIN *OTHERS*



2018 - 2022

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

PUKAL CECAIR *LIQUID BULK* | PUKAL KERING *DRY BULK* | KARGO AM *GENERAL CARGO* | KONTENA *CONTAINER*



2022

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



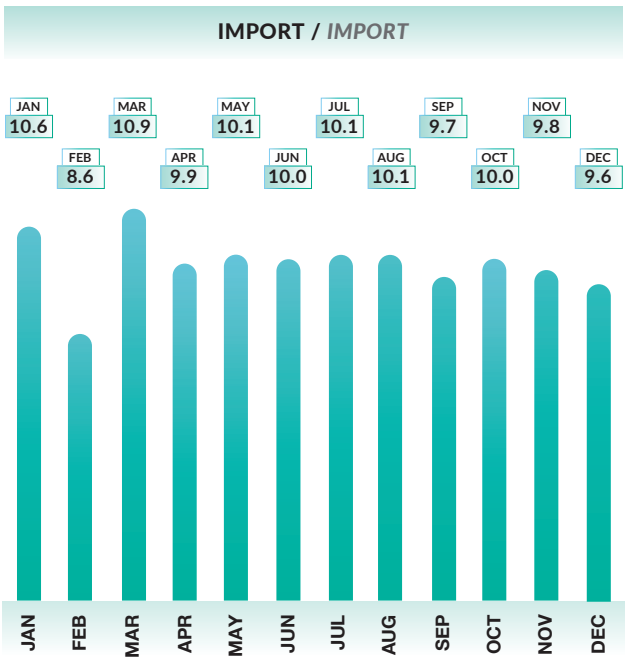
2022

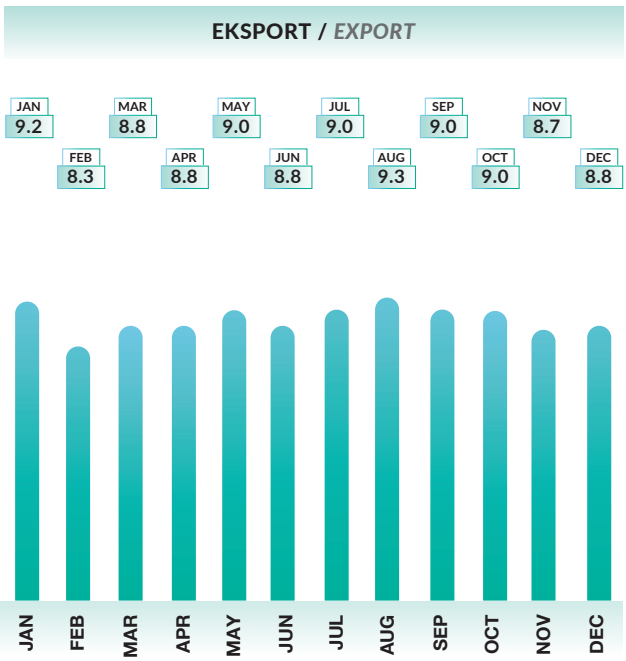
PERSINGGAHAN KAPAL BULANAN
SHIP CALLS BY MONTH



2022

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





GAMBAR SEPANJANG TAHUN
THE YEAR IN PICTURES

JAN

24 Jan



Kunjungan hormat oleh Pegawai Kedutaan Romania
Delegasi dari kedutaan Romania yang diketuai oleh dutanya ke Malaysia H.E. Puan Nineta Barbalescu membuat kunjungan hormat ke LPK bagi membincangkan pembangunan kerjasama antara Pelabuhan Klang dan Romania terutamanya berkaitan pelabuhan, perkapalan dan logistik.

Courtesy call by Romanian Embassy Officials
A delegation from the Romanian embassy led by its ambassador to Malaysia H.E. Mrs. Nineta Barbalescu visited PKA. The visitors discussed developing collaboration between Port Klang and Romania especially in relation to ports, shipping and logistics.

FEB

22 - 25 Feb



Malaysia Maritime Week Malaysia
Malaysia Maritime Week Malaysia 2022 telah dianjurkan oleh Persatuan Pemilik Kapal Malaysia (MASA) dan dihoskan oleh Jabatan Laut Malaysia dengan sokongan Kementerian Pengangkutan. Sambutan empat hari itu merangkumi pelbagai program, termasuk persidangan dan pameran dengan penyertaan oleh pemain industri utama.

Malaysia Maritime Week
Malaysia Maritime Week 2022 was organised by the Malaysia Shipowners' Association (MASA) and hosted by the Marine Department Malaysia with the support of the Ministry of Transport. The four-day celebration included various programmes, including a conference and exhibition with participation by key industry players.

28 Feb - 2 Mar



LPK hos Program Persidangan dan Pameran 19th ASEAN Ports and Shipping
LPK menjadi tuan rumah Program Persidangan dan Pameran 19th ASEAN Ports and Shipping yang diadakan di Kuala Lumpur. Ini merupakan acara antarabangsa besar pertama bagi industri maritim sejak penarikan perintah kawalan pergerakan di seluruh negara di Malaysia.

Program persidangan dan pameran tersebut menampilkan 30 peserta pameran dan 20 penceramah dari seluruh industri pengangkutan maritim. Peserta persidangan tersebut termasuklah pegawai kerajaan, pengendali pelabuhan, penyedia perkhidmatan perkapalan dan logistik terkemuka serta pembekal peralatan dan perkhidmatan pelabuhan dari rantau ASEAN.

PKA hosts 19th ASEAN Ports and Shipping Conference and Exhibition
PKA hosted the 19th ASEAN Ports and Shipping Conference and Exhibition which was held in Kuala Lumpur. This was the first major international event for the maritime industry since the lifting of the nationwide movement control order in Malaysia.

The conference and exhibition programme featured 30 exhibitors and 20 speakers from across the maritime transport industry. Attendees at the conference included government officials, port operators, leading shipping and logistics services providers and port equipment and services suppliers from the ASEAN region.

24 Feb



Lawatan oleh Ketua Pegawai Eksekutif Singapore Port Authority
Satu delegasi yang diketuai oleh Ketua Pegawai Eksekutif Maritim dan Pelabuhan Singapura Quah Ley Hoon melawat LPK. Para pengunjung yang sedang dalam lawatan suai kenal ke Pelabuhan Klang, diberi taklimat mengenai perkembangan terkini di pelabuhan itu dan turut membincangkan kerjasama masa depan antara kedua-dua pelabuhan itu.

Visit by Singapore Port Authority CEO
A delegation led by the Maritime and Port Authority of Singapore CEO Quah Ley Hoon visited PKA. The visitors, who were on a familiarisation visit to Port Klang, were briefed on latest development in the port and also discussed future cooperation between the two ports.

MAR

10 Mar



Lawatan Delegasi LPK ke Pelabuhan Tanjung Pelepas
Pengerusi LPK Datuk Chong Sin Woon mengetuai lawatan ke Pelabuhan Tanjung Pelepas untuk bertukar-tukar pandangan mengenai perkara-perkara mengenai kepentingan bersama.

Visit by PKA Delegation to Port of Tanjung Pelepas
PKA chairman Datuk Chong Sin Woon led a visit to Port of Tanjung Pelepas to exchange views on matters of mutual interests.

APR

21 Apr



Pengedaran pek makanan kepada pemandu-pemandu haulier.

Distribution of food packs to truck drivers.

MAY

12 May



Sambutan Hari Raya Aidilfitri
LPK telah mengadakan Majlis Sambutan Hari Raya Aidilfitri di Dewan Serbaguna Kelab Sukan dan Rekreasi Pelabuhan Klang serta membuat sumbangan kepada 6 buah Rumah Kebajikan sempena Hari Raya Aidilfitri.

Hari Raya Aidilfitri Celebration
PKA held the Hari Raya Aidilfitri Celebration at Dewan Serbaguna, Port Klang Sports and Recreation club and also made contributions to 6 Welfare Homes in conjunction with Hari Raya Aidilfitri.

JUNE

1 June



Kunjungan Pelawat dari New York Center for Foreign Policy Affairs
Delegasi dari *New York Center for Foreign Policy Affairs* diketuai oleh Ketua Pengarah Justin Russel.

Visitors from New York Centre for Foreign Policy Affairs
A delegation from the New York Centre for Foreign Policy Affairs visited PKA. The delegation was led by the centre's Principal Director Justin Russel.

27 - 30 June



LPK menganjurkan 13th International Harbour Masters Congress
LPK telah menganjurkan *13th International Harbour Masters Congress 2022* yang diadakan di Kuala Lumpur. Ini adalah kali pertama persidangan itu diadakan di Asia. *International Harbour Masters' Association* merupakan sebuah pertubuhan bukan kerajaan yang berpangkalan di London dan bergabung dengan Pertubuhan Maritim Antarabangsa.

Kongres itu menampilkan 40 pakar terkemuka sebagai penceramah dan ahli panel serta dihadiri kira-kira 150 perwakilan tempatan dan luar negara dari 30 negara.

PKA hosts 13th International Harbour Masters Congress
PKA hosted the 13th International Harbours Masters Association's Congress 2022 which was held in Kuala Lumpur. This is the first time the conference was held in Asia. The International Harbour Masters' Association is a non-governmental organisation based in London and affiliated with the International Maritime Organisation.

The congress featured 40 leading experts as speakers and panellists and was attended by about 150 local and foreign delegates from 30 countries.

13 June



Lawatan Pengarah Maritim Selangor
Pengarah Maritim Selangor Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia Kapten Siva Kumar Vengadasalam telah membuat kunjungan hormat ke atas Pengurus Besar LPK Kapt. Subramaniam.

Visit by Selangor Maritime Director
The Malaysia Maritime Enforcement Agency's Selangor Maritime Director Capt. Siva Kumar Vengadasalam paid a courtesy call on PKA General Manager Capt. Subramaniam.

JULY

7 July



Lawatan oleh Pegawai MITI
Lawatan delegasi pegawai Kementerian Perdagangan Antarabangsa dan Industri (MITI) diketuai oleh Datuk Hanafi Sakri, Pengarah Kanan Pembangunan Perindustrian. Objektif lawatan itu adalah untuk membiasakan pegawai MITI mengenai pelbagai aspek operasi pelabuhan, termasuk proses pelepasan kastam, fungsi Zon bebas serta keperluan industri di dalam dan sekitar pelabuhan.

Visit by MITI Officials
A delegation of officials from the Ministry of International Trade and Industry (MITI) visited PKA. The visitors were led by Datuk Hanafi Sakri, Senior Director of Industrial Development. The objective of the visit was to familiarise the MITI officers on the various aspects of port operations, including the customs clearance process, functions of the free Zone as well as the needs of industries in and around the port.

15 July



Lawatan Pengerusi Majlis Pemulihan Negara
Delegasi yang diketuai oleh pengerusi Majlis Pemulihan Negara Tan Sri Dato' Sri Hj Muhyiddin Bin Hj Mohd. Yassin melawat Westports. Lawatan tersebut bertujuan untuk melihat operasi pelabuhan bagi memastikan ekonomi terus pulih demi memenuhi permintaan dalam dan luar negara.

Visit by Chairman of National Recovery Council
A delegation led by the chairman of the National Recovery Council Tan Sri Dato' Sri Hj Muhyiddin Bin Hj Mohd. Yassin visited Westports. The visit was to look at port operations to ensure that the economy continued to recover to meet domestic and external demand.

20 July



Lawatan pegawai Dibaenergy Berhad
Lawatan oleh delegasi Dibaenergy Berhad yang diketuai oleh pengerusi syarikat, Y.T.M. Dato' Johan Pahlawan Lela Perkasa Setiawan, Dato' Muhammad bin Hj. Abdullah bagi membincangkan perkara-perkara demi kepentingan bersama termasuk kerjasama untuk lebih memahami pelbagai aspek operasi pelabuhan.

Visit by officials from Dibaenergy Berhad
A delegation from Dibaenergy Berhad visited PKA. The visitors were led by the company's chairman, Y.T.M. Dato' Johan Pahlawan Lela Perkasa Setiawan, Dato' Muhammad bin Hj. Abdullah. The visit was to discuss on matters of mutual interest including collaboration as well as to better understand the various aspects of port operations.

28 July



Lawatan pegawai Pelabuhan Sabah
Delegasi yang diketuai oleh Pengurus Besar Lembaga Pelabuhan Sabah Felix Liangson melawat LPK. Tujuan lawatan adalah untuk lebih memahami operasi zon bebas dan aspek operasi lain di Pelabuhan Klang.

Visit by Sabah Port officials
A delegation led by the General Manager of Sabah Ports Authority Felix Liangson visited PKA. The purpose of the visit was to better understand the operation of a free zone and other aspects of operations in Port Klang.

AUG

9 Aug



Lawatan Timbalan Menteri Sabah
Delegasi yang diketuai oleh Timbalan Menteri III Sabah/Menteri Pembangunan Perindustrian Dr. Joachim Gunsalam melawat LPK. Pengunjung terdiri daripada pegawai kanan Sabah Kementerian Pembangunan Perindustrian, agensi kerajaan lain dan sektor swasta. Para pengunjung berada di sini untuk membiasakan diri dengan operasi zon perdagangan bebas dan aspek operasi lain di Pelabuhan Klang.

Visit by Sabah Deputy Minister
A delegation led by Sabah Deputy Minister III/Minister of Industrial Development Dr. Joachim Gunsalam visited PKA. The visitors comprised senior officials from the Sabah Ministry of Industrial Development, other government agencies and the private sector. The visitors were here to familiarise themselves with the operation of a free trade zone and other aspects of operations in Port Klang.

23 Aug



Lawatan oleh Pegawai Pihak Berkuasa Pelabuhan Tanzania
Satu delegasi dari Pihak Berkuasa Pelabuhan Tanzania melawat LPK. Delegasi yang diketuai oleh High Commissioner Republik Bersatu Tanzania H.E. Dr Ramadhani Kitwana Dau. Para pelawat diberi taklimat mengenai pelbagai aspek operasi pelabuhan dan perkembangan terkini di Pelabuhan Klang.

Visit by Tanzanian Port Authority Officials
A delegation from the Tanzania Ports Authority visited PKA. The visitors were led by the High Commissioner of the United Republic of Tanzania H.E. Dr. Ramadhani Kitwana Dau. The visitors were briefed on the various aspects of port operations and latest development in Port Klang.

19 Aug



Lawatan oleh Ahli MICCI
Lawatan Ahli Dewan Perniagaan dan Industri Antarabangsa Malaysia yang diketuai oleh Sangar Kandasamy, Pengerusi Bersama Majlis Keselamatan Tindakan Bersama, sebuah jawatankuasa kecil MICCI yang meneliti isu-isu berkaitan keselamatan dan jenayah.

Visit by MICCI Members
Members of the Malaysia International Chamber of Commerce and Industry visited PKA. The visitors were led by Sangar Kandasamy, Co-Chairman of the Joint Action Security Council, a MICCI sub-committee which looks into issues pertaining to security and crime.

31 Aug



Sambutan Hari Kebangsaan dan Perasmian Mural LPK
LPK menyambut Hari Kebangsaan bagi menzahirkan semangat patriotisme dalam kalangan pegawai dan kakitangan LPK. Seramai 300 warga kerja LPK bersama ahli keluarga turut hadir bagi menjayakan majlis ini. Majlis ini dirasmikan oleh Ybhg. Datuk Chong Sin Woon, Pengerusi dan Capt. K. Subramaniam, Pengurus Besar LPK.

Sebagai sebahagian daripada program, Mural di tiang Jalan Pelabuhan Utara di hadapan Lembaga Pelabuhan Kelang telah dirasmikan dan sebagai inisiatif Tanggungjawab Sosial Korporat LPK untuk mencantikkan kawasan di dalam dan sekitar kawasan Pelabuhan Klang.

National Day Celebrations and Unveiling of PKA Murals
PKA celebrates National Day to express the spirit of patriotism among the officers and staff of PKA. A total of 300 PKA staffs and their family members were also present to make the event success. The ceremony was officiated by YBhg. Datuk Chong Sin Woon, Chairman and Capt K. Subramaniam, General Manager of PKA.

As part of programme, the Murals on the pillar of the Jalan Pelabuhan Utara in front of Port Klang Authority was unveiled and as a Corporate Social Responsibility initiative of PKA to beautify areas in and around Port Klang.

SEPT

14 Sept



Lawatan oleh Indian Institute of Foreign Trade Officials
Delegasi yang terdiri daripada pensyarah dan pelajar dari Institut Perdagangan Luar India telah melawat LPK. Para pelawat yang diketuai oleh Prof. Sanjay Rastogi sedang mengadakan lawatan sambil belajar ke Pelabuhan Klang.

Visit by Indian Institute of Foreign Trade Officials
A delegation comprising lecturers and students from the Indian Institute of Foreign Trade visited PKA. The visitors, led by Prof. Sanjay Rastogi were on a study tour of Port Klang.

15 Sept



Lawatan oleh Pegawai Pihak Berkuasa Tempatan Jepun
Delegasi yang diketuai oleh Penyelidik Kanan Siau Min Yang dari Pejabat Perwakilan Singapura Majlis Pihak Berkuasa Tempatan bagi Hubungan Antarabangsa Jepun (J.CLAIR), melawat LPK. J.CLAIR sedang menjalankan penyelidikan mengenai pembangunan pelabuhan di seluruh rantau ASEAN dan merancang untuk menjalankan kajian kes Pelabuhan Klang.

Visit by Japan Local Authorities Officials
A delegation led by Senior Researcher Siau Min Yang from the Singapore Representative Office of the Japan Council of Local Authorities for International Relations (J.CLAIR), visited PKA. J.CLAIR was conducting research on port development throughout the ASEAN region and was planning to conduct a case study of Port Klang.

OCT

13 Oct



Lawatan Rasmi ke Pelabuhan Utara dan Terminal Pelayaran Pelabuhan Klang oleh Lembaga dan Pengurusan PKA
Ahli Lembaga Pengarah dan pengurusan LPK membuat lawatan rasmi ke Northport dan Terminal Persiaran Pelabuhan Klang (PKCT).

Official Visit to Northport and Port Klang Cruise Terminal by PKA Board and Management
PKA's Board members and management made an official visit to Northport and the Port Klang Cruise Terminal (PKCT).

19 Oct



Lawatan Pegawai TLDM
Pegawai Tentera Laut Diraja Malaysia sedang menjalani kursus pelayaran.

Visit by RMN Officers
Royal Malaysian Navy officers undergoing a navigation course visited Port Klang as part of their port familiarisation programme.

NOV

8 Nov



Lawatan oleh Jawatankuasa Counter Terrorism PBB
Anggota Direktorat Eksekutif Counter-Terrorism Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu melawat Westports sebagai sebahagian daripada usaha untuk meningkatkan keselamatan terhadap keganasan.

Visit by UN Counter Terrorism Committee
Members of the United Nations Counter-Terrorism Executive Directorate visited Westports as part of efforts to enhance security against terrorism.

17 Nov



Lawatan oleh Bahagian Logistik MoT
Pegawai dari Bahagian Logistik, Perancangan Strategik dan Bahagian Antarabangsa Kementerian Pengangkutan telah melawat LPK. Pengunjung diketuai oleh Dr. Siva Sangar, Timbalan Setiausaha III (Logistik). Tujuan lawatan itu adalah untuk para pengunjung membiasakan diri dengan pelbagai aspek operasi pelabuhan serta perkembangan terkini di Pelabuhan Klang.

Visit by MoT Logistics Section
Officers from the Ministry of Transport's Logistics Section, Strategic Planning and International Division, visited PKA. The visitors were led by Dr. Siva Sangar, Deputy Under Secretary III (Logistics). The purpose of the visit was for the visitors to familiarise themselves on the various aspects of port operations as well as latest developments in Port Klang.







PENYATA KEWANGAN LEMBAGA PELABUHAN KELANG
FINANCIAL STATEMENTS OF PKA

58 Sijil Ketua Audit Negara Mengenai Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

62 Pengakuan Oleh Pegawai Utama Yang Bertanggungjawab Ke Atas
Pengurusan Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang

63 Penyata Lembaga Pengarah
(Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan)

64 Penyata Kedudukan Kewangan
Pada 31 Disember 2022

65 Penyata Prestasi Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

66 Penyata Perubahan Aset Bersih/Ekuiti
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

67 Penyata Aliran Tunai
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

68 Penyata Perbandingan Bajet Dan Sebenar
Pada 31 Disember 2022

69 Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022



SIJIL KETUA AUDIT NEGARA
MENGENAI PENYATA KEWANGAN
LEMBAGA PELABUHAN KELANG
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2022

Sijil Mengenai Pengauditan Penyata Kewangan

Pendapat

Saya telah memberikan kuasa kepada firma audit swasta di bawah subseksyen 7(3) Akta Audit 1957 [*Akta 62*] untuk mengaudit Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang. Penyata kewangan tersebut merangkumi Penyata Kedudukan Kewangan pada 31 Disember 2022 Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan dan Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih/Ekuiti, Penyata Aliran Tunai serta Penyata Perbandingan Bajet dan Sebenar bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut dan nota kepada penyata kewangan termasuklah ringkasan polisi perakaunan yang signifikan seperti yang dinyatakan pada muka surat 3 hingga 28.

Pada pendapat saya, penyata kewangan ini memberikan gambaran yang benar dan saksama mengenai kedudukan kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan pada 31 Disember 2022 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 [*Akta 488*].

Asas Kepada Pendapat

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

Kebebasan dan Tanggungjawab Etika Lain

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

Maklumat Lain Selain Daripada Penyata Kewangan dan Sijil Juruaudit Mengenainya

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

Tanggungjawab Lembaga Pengarah Terhadap Penyata Kewangan

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

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

Tanggungjawab Juruaudit Terhadap Pengauditan Penyata Kewangan

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

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

a. mengenal pasti dan menilai risiko salah nyata ketara dalam Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan, sama ada disebabkan fraud atau kesilapan, merangka dan melaksanakan prosedur audit yang responsif terhadap risiko berkenaan serta mendapatkan bukti audit yang mencukupi dan bersesuaian untuk memberikan asas kepada pendapat saya. Risiko untuk tidak mengesan salah nyata ketara akibat daripada fraud adalah lebih tinggi daripada kesilapan kerana fraud mungkin melibatkan pakatan, pemalsuan, ketinggalan yang disengajakan, representasi yang salah, atau mengatasi kawalan dalaman;

b. memahami kawalan dalaman yang relevan untuk merangka prosedur audit yang bersesuaian tetapi bukan untuk menyatakan pendapat mengenai keberkesanan kawalan dalaman Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan;

c. menilai kesesuaian dasar perakaunan yang diguna pakai, kemunasabahan anggaran perakaunan dan pendedahan yang berkaitan oleh Lembaga Pengarah;

d. membuat kesimpulan terhadap kesesuaian penggunaan asas perakaunan untuk usaha berterusan oleh Lembaga Pengarah dan berdasarkan bukti audit yang diperoleh, sama ada wujudnya ketidakpastian ketara yang berkaitan dengan peristiwa atau keadaan yang mungkin menimbulkan keraguan yang signifikan terhadap keupayaan Lembaga Pelabuhan Kelang atau Kumpulan sebagai satu usaha berterusan. Jika saya membuat kesimpulan bahawa ketidakpastian ketara wujud, saya perlu melaporkan dalam Sijil Juruaudit terhadap pendedahan yang berkaitan dalam Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan atau, jika pendedahan tersebut tidak mencukupi, pendapat saya akan diubah. Kesimpulan saya dibuat berdasarkan bukti audit yang diperoleh sehingga tarikh Sijil Juruaudit. Bagaimanapun, peristiwa atau keadaan pada masa hadapan berkemungkinan menyebabkan Lembaga Pelabuhan Kelang atau Kumpulan tidak lagi berupaya meneruskan operasi secara usaha berterusan;

e. menilai persembahan secara keseluruhan, struktur dan kandungan Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Kelang dan Kumpulan, termasuk pendedahannya, dan sama ada penyata kewangan tersebut telah melaporkan asas-asas urus niaga dan peristiwa-peristiwa yang memberikan gambaran saksama; dan

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

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

Laporan Mengenai Keperluan Perundangan dan Peraturan Lain

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

(DATUK WAN SURAYA BINTI WAN MOHD RADZI)
KETUA AUDIT NEGARA
MALAYSIA

PUTRAJAYA
29 DISEMBER 2023

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

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

Sebenarnya dan sesungguhnya)
diakui oleh penama di atas)
di **PELABUHAN KLANG**)
pada ...15 SEP 2023.....)

.....

Di hadapan saya,

PESURUHJAYA SUMPAH
MALAYSIA
A-B178
MOHD NAFIZI BIN RAMLI
JABATAN HASIL DALAM DIRAJA MALAYSIA
1.7.2021 - 1.7.2024

PESURUHJAYA SUMPAH

PENYATA LEMBAGA PENGARAH
(LEMBAGA PELABUHAN KELANG DAN KUMPULAN)

Kami, **Ean Yong Hian Wah** dan **Kapten Subramaniam a/l Karuppiah** yang merupakan Pengerusi dan salah seorang Ahli Lembaga Pengarah **LEMBAGA PELABUHAN KELANG** dengan ini menyatakan bahawa, pada pendapat Lembaga Pengarah, Penyata Kewangan yang mengandungi Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran Tunai, dan Penyata Perbandingan Bajet dan Sebenar **LEMBAGA PELABUHAN KELANG** dan Kumpulan yang berikut ini berserta dengan nota-nota kepada Penyata Kewangan di dalamnya, adalah disediakan untuk menunjukkan pandangan yang benar dan saksama berkenaan kedudukan **LEMBAGA PELABUHAN KELANG** dan Kumpulan pada **31 Disember 2022** dan hasil kendaliannya serta perubahan kedudukan kewangannya bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut.

Bagi pihak Lembaga,

.....

NAMA : EAN YONG HIAN WAH
GELARAN : PENGERUSI
TARIKH : 15 SEP 2023
TEMPAT : PELABUHAN KLANG

Bagi pihak Lembaga,

.....

NAMA : KAPTEN SUBRAMANIAM A/L KARUPPIAH
GELARAN : AHLI
TARIKH : 15 SEP 2023
TEMPAT : PELABUHAN KLANG

PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN
PADA 31 DISEMBER 2022

	NOTA	KUMPULAN		LEMBAGA	
		2022	2021	**2022**	2021
		RM '000	RM '000	**RM '000**	RM '000
ASET SEMASA					
Tunai dan Baki di Bank	**4**	**211,200**	193,426	**190,778**	180,838
Deposit di Institusi Kewangan	**4**	**352,368**	351,967	**324,205**	324,107
Akaun Belum Terima	**5**	**14,471**	14,151	**14,471**	13,958
Pelbagai Belum Terima, Deposit dan Prabayar	**6**	**59,757**	61,747	**53,235**	51,402
Pinjaman Kakitangan	**7**	**628**	646	**628**	646
Jumlah Terhutang oleh Syarikat Subsidiari	**8**	**-**	-	**25,288**	17,537
JUMLAH ASET SEMASA		**638,424**	621,937	**608,605**	588,488
ASET BUKAN SEMASA					
Pinjaman Kakitangan	**7**	**10,127**	10,293	**10,127**	10,293
Jumlah Terhutang oleh Syarikat Subsidiari	**8**	**-**	-	**10,884**	11,084
Pelaburan dalam Entiti yang Dikawal	**9**	**-**	-	**1,898**	1,895
Pelaburan- Pelaburan Lain	**10**	**2,075**	2,075	**2,075**	2,075
Hartanah, Loji dan Peralatan	**11**	**2,922,497**	3,078,523	**2,911,280**	3,067,006
Kerja Dalam Pelaksanaan	**12**	**-**	11,973	**-**	11,973
Aset Cukai Tertunda	**13**	**88,976**	340,000	**88,999**	340,000
JUMLAH ASET BUKAN SEMASA		**3,023,675**	3,442,864	**3,025,263**	3,444,326
JUMLAH ASET		**3,662,099**	4,064,801	**3,633,868**	4,032,814
LIABILITI SEMASA					
Pelbagai Belum Bayar	**14**	**70,791**	60,927	**38,056**	26,344
Peruntukan Manfaat Kakitangan	**15**	**43**	161	**43**	161
Pinjaman Kerajaan	**16**	**85,233**	81,907	**85,233**	81,907
Jumlah Terhutang kepada Syarikat Subsidiari	**8**	**-**	-	**6,214**	4,709
Peruntukan Cukai		**2,475**	2,425	**2,471**	2,425
JUMLAH LIABILITI SEMASA		**158,542**	145,420	**132,017**	115,546
LIABILITI BUKAN SEMASA					
Pinjaman Kerajaan	**16**	**3,380,331**	3,465,564	**3,380,331**	3,465,564
Liabiliti Cukai Tertunda	**13**	**-**	81,344	**-**	81,319
Peruntukan Manfaat Kakitangan	**15**	**1,120**	2,976	**1,120**	2,976
JUMLAH LIABILITI BUKAN SEMASA		**3,381,451**	3,549,884	**3,381,451**	3,549,859
JUMLAH LIABILITI		**3,539,993**	3,695,304	**3,513,468**	3,665,405
ASET BERSIH		**122,106**	369,497	**120,400**	367,409
ASET BERSIH/EKUITI					
Lebihan Terkumpul		**122,106**	369,497	**120,400**	367,409
ASET BERSIH		**122,106**	369,497	**120,400**	367,409

Nota-nota di muka 69 hingga 89 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PRESTASI KEWANGAN
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2022

	NOTA	KUMPULAN 2022 RM'000	KUMPULAN 2021 RM'000	LEMBAGA 2022 RM'000	LEMBAGA 2021 RM'000
HASIL					
Urusniaga pertukaran	17	**321,939**	316,138	**320,929**	314,743
JUMLAH HASIL		**321,939**	316,138	**320,929**	314,743
BELANJA					
Kos Kakitangan	18	**26,571**	25,295	**17,825**	17,131
Perbelanjaan Pentadbiran dan Am		**49,174**	40,306	**36,529**	28,431
Manfaat Kakitangan	19	**1,163**	254	**1,163**	254
Susutnilai dan Pelunasan	20	**162,245**	156,314	**161,786**	156,023
Perbelanjaan Kewangan	21	**156,919**	148,967	**178,319**	168,896
JUMLAH BELANJA		**396,072**	371,136	**395,622**	370,735
KURANGAN SEBELUM CUKAI	22	**(74,133)**	(54,998)	**(74,693)**	(55,992)
PERCUKAIAN	23	**(173,258)**	(13,359)	**(172,316)**	(12,546)
KURANGAN SELEPAS CUKAI		**(247,391)**	(68,357)	**(247,009)**	(68,538)

Nota-nota di muka 69 hingga 89 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PERUBAHAN ASET BERSIH/EKUITI
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2022

KUMPULAN

	Lebihan Terkumpul RM'000	Jumlah Aset Bersih RM'000
Baki Pada 1 Januari 2021	437,854	437,854
Kerugian Selepas Cukai	(68,357)	(68,357)
Baki Pada 31 Disember 2021	369,497	369,497
Kerugian Selepas Cukai	(247,391)	(247,391)
Baki Pada 31 Disember 2022	**122,106**	**122,106**

LEMBAGA

	Lebihan Terkumpul RM'000	Jumlah Aset Bersih RM'000
Baki Pada 1 Januari 2021	435,947	435,947
Kerugian Selepas Cukai	(68,538)	(68,538)
Baki Pada 31 Disember 2021	367,409	367,409
Kerugian Selepas Cukai	(247,009)	(247,009)
Baki Pada 31 Disember 2022	**120,400**	**120,400**

Nota-nota di muka 69 hingga 89 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA ALIRAN TUNAI
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2022

	NOTA	KUMPULAN		LEMBAGA	
		2022 RM'000	2021 RM'000	**2022 RM'000**	2021 RM'000
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI OPERASI					
Kurangan Sebelum Cukai		**(74,133)**	(54,998)	**(74,693)**	(55,992)
Pelarasan Untuk:					
Susutnilai		**142,248**	138,339	**141,788**	137,886
Belanja Faedah		**140,696**	143,892	**140,696**	143,892
Pelunasan		**(4)**	-	**(4)**	162
Keuntungan Pelupusan Aset		**-**	(79)	**-**	(13)
Perbelanjaan Tertunda		**20,002**	17,975	**20,002**	17,975
Cukai Prabayar		**-**	(5,654)	**-**	(5,654)
Manfaat Kakitangan		**(1,974)**	191	**(1,974)**	191
Keuntungan operasi sebelum perubahan modal kerja		**226,835**	239,666	**225,815**	238,447
Perubahan dalam modal kerja:					
Akaun Belum Terima		**(21,464)**	(6,614)	**(22,163)**	(3,208)
Jumlah Terhutang oleh Syarikat Subsidiari		**1,505**	-	**(6,246)**	8,000
Jumlah Terhutang kepada Syarikat Subsidiari		**(1,505)**	-	**200**	200
Akaun Belum Bayar		**13,019**	10,136	**11,712**	8,239
Tunai diperolehi daripada aktiviti operasi		**218,390**	243,188	**209,318**	251,678
Cukai Dibayar		**(3,364)**	(4,903)	**(2,588)**	(3,356)
Tunai bersih diperolehi daripada aktiviti operasi		**215,026**	238,285	**206,730**	248,322
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PELABURAN					
Pembelian Aset Tetap		**(16,305)**	(23,265)	**(16,146)**	(23,075)
Pindahan ke Aset Tetap		**42,057**	2,808	**42,057**	2,808
Hasil Jualan Pelupusan Aset		**-**	79	**-**	13
Tunai bersih (digunakan oleh) aktiviti pelaburan		**25,752**	(20,378)	**25,911**	(20,254)
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PEMBIAYAAN					
Bayaran Pinjaman Kerajaan		**(222,603)**	(222,602)	**(222,603)**	(222,602)
Tunai bersih digunakan oleh aktiviti pembiayaan		**(222,603)**	(222,602)	**(222,603)**	(222,602)
Penambahan/ (Pengurangan) Bersih Tunai dan Kesetaraan Tunai		**18,175**	(4,695)	**10,038**	5,466
Tunai dan Kesetaraan Tunai pada 1 Januari		**545,393**	550,088	**504,945**	499,479
Tunai dan Kesetaraan Tunai pada 31 Disember		**563,568**	545,393	**514,983**	504,945
Terdiri Daripada:					
Tunai dan Kesetaraan Tunai	**4**	**563,568**	545,393	**514,983**	504,945

Nota-nota di muka 69 hingga 89 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN SEBENAR
PADA 31 DISEMBER 2022

	JUMLAH BAJET ASAL RM'000	JUMLAH BAJET SEMAKAN RM'000	**JUMLAH SEBENAR RM'000**	VARIAN BAJET RM'000
Pendapatan				
Perkhidmatan Kapal	32,000	27,000	**27,109**	109
Perkhidmatan Pengendalian Kargo	8,250	8,500	**11,413**	2,913
Sewaan dan Pajakan	266,975	259,100	**254,872**	(4,228)
Pendapatan Pelaburan	7,000	7,000	**7,686**	686
Lain-lain	13,200	14,990	**19,849**	4,859
Jumlah Pendapatan	327,425	316,590	**320,929**	4,339
Perbelanjaan Operasi				
Gaji dan Emolumen	18,861	19,195	**17,825**	(1,370)
Pentadbiran dan Operasi	36,623	36,114	**36,529**	415
Perbelanjaan Khas LPK	2,767	2,153	**3,097**	944
Perbelanjaan Khas/Operasi PKFZ	39,804	38,609	**34,526**	(4,083)
Jumlah Perbelanjaan Operasi	98,055	96,071	**91,977**	(4,094)
Bayaran Pinjaman Kerajaan	222,602	222,602	**222,602**	-
JUMLAH	6,768	(2,083)	**6,350**	8,433

Nota-nota di muka 69 hingga 89 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

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 2022 (Belum Diaudit) dan dibentangkan kepada Jemaah Lembaga pada 15 September 2023.

3. DASAR-DASAR PENTING PERAKAUNAN

3.1 ASAS PERAKAUNAN

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

3.2 PENYATUAN DAN PENGGABUNGAN AKAUN

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

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

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

3.3 HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN DAN SUSUTNILAI

Hartanah, loji dan peralatan dinyatakan pada kos setelah ditolak susutnilai terkumpul dan kerugian penjejasan. Dasar untuk mengenalpasti dan mengukur kerugian penjejasan adalah menurut Nota 3.10.

Susutnilai bagi hartanah, loji dan peralatan dikira berasaskan kaedah garis lurus ke atas anggaran usia guna aset.

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

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

3.3 HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN DAN SUSUTNILAI (SAMBUNGAN)

Kadar susutnilai tahunan adalah seperti berikut:

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

Tanah Milik Bebas dan Modal Kerja Dalam Perlaksanaan tidak disusutnilai.

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

3.4 KERJA DALAM PELAKSANAAN

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

3.5 KOS PINJAMAN

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

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

3.6 MANFAAT KAKITANGAN

Manfaat kakitangan jangka pendek

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

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

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

3.6 MANFAAT KAKITANGAN (SAMBUNGAN)

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.

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 x gaji akhir yang diterima x jumlah hari cuti rehat yang dikumpulkan (tertakluk kepada had maksimum 160 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 pengurusannya, 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.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

3.9 PENGHUTANG PERNIAGAAN DAN PELBAGAI PENGHUTANG

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

3.10 PENJEJASAN ASET

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

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

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

3.11 TERIMAAN BAYARAN TIDAK DIKENALPASTI

Terimaan bayaran yang tidak berjaya dikenalpasti selepas membuat pengesahan dengan institusi-institusi perbankan, akan diiktiraf sebagai hasil kepada Lembaga setelah mencapai tempoh 7 tahun selaras dengan keputusan Jemaah Lembaga yang bersidang pada 22 Disember 2020.

3.12 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.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

3.13 CUKAI

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

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

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

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

3.14 TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

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

3.15 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.

3.16 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.

3.17 INSTRUMEN KEWANGAN

3.17.1 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.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

3.17 INSTRUMEN KEWANGAN (SAMBUNGAN)

3.17.2 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.

3.17.3 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 2022 kecuali seperti yang dinyatakan pada Nota 16. 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.

3.17.4 Risiko tukaran asing

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

3.17.5 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.

3.17.6 Nilai saksama

3.17.6.1 Tunai dan kesetaraan tunai, pemiutang/penghutang

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

3.17.6.2 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.

3.18 MAKLUMAT BAJET

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

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

4. TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2022	2021	**2022**	2021
	RM '000	RM '000	**RM '000**	RM '000
Tunai dan Baki di Bank	**211,200**	193,426	**190,778**	180,838
Deposit di Institusi Kewangan				
Simpanan Tetap Jangka Panjang	**305,368**	304,967	**277,205**	277,107
Simpanan Jangka Pendek (Repo)	**47,000**	47,000	**47,000**	47,000
	352,368	351,967	**324,205**	324,107
Jumlah Tunai dan Kesetaraan Tunai	**563,568**	**545,393**	**514,983**	**504,945**

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.

5. AKAUN BELUM TERIMA

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2022	2021	**2022**	2021
	RM '000	RM '000	**RM '000**	RM '000
Penghutang Perniagaan	**1,646**	563	**1,646**	563
Penghutang Sewa	**22**	532	**22**	339
Northport (Malaysia) Bhd	**1,281**	1,331	**1,281**	1,331
Westports Malaysia	**11,522**	11,725	**11,522**	11,725
	14,471	14,151	**14,471**	13,958

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	
	2022	2021	**2022**	2021
	RM '000	RM '000	**RM '000**	RM '000
Belum tertunggak dan tidak dijejasnilai	**14,471**	14,143	**14,471**	13,950
1 hingga 3 tahun tertunggak dan tidak dijejasnilai	**-**	8	**-**	8
	14,471	14,151	**14,471**	13,958
(-) Dijejasnilai	**-**	-	**-**	-
Jumlah	**14,471**	14,151	**14,471**	13,958

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

6. PELBAGAI BELUM TERIMA, DEPOSIT DAN PRABAYAR

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2022	2021	**2022**	2021
	RM '000	RM '000	**RM '000**	RM '000
Faedah Terakru	**1,455**	1,307	**1,455**	1,307
Deposit, Prabayar dan Pelbagai	**8,783**	22,353	**2,261**	12,008
Pendahuluan Staf	**234**	246	**234**	246
Dius Pelabuhan dan Kutipan Caj Pantai	**8,702**	7,244	**8,702**	7,244
Perbelanjaan Tertunda**	**40,583**	30,597	**40,583**	30,597
	59,757	61,747	**53,235**	51,402

** Perbelanjaan tertunda adalah merupakan sewaan pejabat Vessel Traffic Management System (VTMS) di Pelabuhan Barat berjumlah RM96,500 setahun bermula tahun 1999, kerja-kerja pengerukan kapital alur Pelayaran Selatan berjumlah RM99.74 juta dan dilunaskan bermula dari tahun 2015, kos pengerukan terusan di Westports berjumlah RM24 juta dan RM30 juta dilunaskan bermula tahun 2019 dan tahun 2022.

7. PINJAMAN KAKITANGAN

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

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2022	2021
	RM '000	RM '000
Kurang daripada 12 Bulan		
Pinjaman Perumahan	**539**	556
Pinjaman Motor	**25**	28
Pinjaman Kereta	**55**	51
Pinjaman Komputer	**9**	11
	628	646
Lebih daripada 12 Bulan		
Pinjaman Perumahan	**9,873**	9,983
Pinjaman Motor	**54**	36
Pinjaman Kereta	**149**	179
Pinjaman Pelajaran	**43**	88
Pinjaman Komputer	**8**	7
	10,127	10,293
Jumlah		
Pinjaman Perumahan	**10,412**	10,539
Pinjaman Motor	**79**	64
Pinjaman Kereta	**204**	230
Pinjaman Pelajaran	**43**	88
Pinjaman Komputer	**17**	18
	10,755	10,939

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

7. PINJAMAN KAKITANGAN (SAMBUNGAN)

Pinjaman kakitangan dikenakan kadar faedah seperti berikut:

Pinjaman Kakitangan	Kadar Faedah Setahun
Pinjaman Perumahan	4.00 %
Pinjaman Motor	4.00 %
Pinjaman Kereta	4.00 %
Pinjaman Komputer	4.00 %

8. JUMLAH TERHUTANG OLEH/ (KEPADA) SYARIKAT SUBSIDIARI

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

Jumlah Terhutang oleh Syarikat Subsidiari:	Jumlah Terhutang	
	2022 RM '000	2021 RM '000
Port Klang Free Zone Sdn Bhd	**25,288**	17,537
Segamat Inland Port Sdn Bhd	**10,884**	11,084
	36,172	28,621
Jumlah Terhutang kepada Syarikat Subsidiari:		
Port Klang Free Zone Sdn Bhd	**(6,214)**	(4,709)

9. PELABURAN DALAM ENTITI YANG DIKAWAL

2022

Nama Syarikat Subsidiari	Saham Tidak Tersiar Harga Pada Kos RM '000	Rosotnilai Pelaburan RM'000	Nilai Dibawa RM'000	Peratusan Ekuiti %
Port Klang Free Zone Sdn Bhd	500	-	500	100
Segamat Inland Port Sdn Bhd	10,000	8,602	1,398	100
JUMLAH	**10,500**	**8,602**	**1,898**	-

2021

Nama Syarikat Subsidiari	Saham Tidak Tersiar Harga Pada Kos RM '000	Rosotnilai Pelaburan RM'000	Nilai Dibawa RM'000	Peratusan Ekuiti %
Port Klang Free Zone Sdn Bhd	500	-	500	100
Segamat Inland Port Sdn Bhd	10,000	8,605	1,395	100
JUMLAH	**10,500**	**8,602**	**1,895**	-

Nama Syarikat Subsidiari	Aktiviti Utama
Port Klang Free Zone Sdn Bhd	Hub pelabuhan persinggahan kawasan bebas cukai.
Segamat Inland Port Sdn Bhd	Pelabuhan darat.

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

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

10. PELABURAN- PELABURAN LAIN

2022

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

2021

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

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

11. HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN

KUMPULAN

	Landasan Keretapi dan Sesalur Air	Insfrastruktur 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 Perlaksanaan	Jumlah
	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000
Kos												
Pada 1 Januari 2022	853,547	305,867	719,048	67,521	5,960	1,792,714	994,443	1,680	25,789	633,015	21,528	5,421,112
Tambahan	-	-	-	-	-	4,548	-	-	433	-	11,324	16,305
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pindahan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(30,084)	(30,084)
Pada 31 Disember 2022	853,547	305,867	719,048	67,521	5,960	1,797,262	994,443	1,680	26,222	633,015	2,768	5,407,333
Mewakili:												
Pada kos	853,547	305,867	719,048	67,521	5,960	1,797,262	994,443	1,680	26,222	633,015	2,768	5,407,333
	853,547	305,867	719,048	67,521	5,960	1,797,262	994,443	1,680	26,222	633,015	2,768	5,407,333
Susutnilai Terkumpul												
Pada 1 Januari 2022	432,520	237,146	587,739	67,006	266	318,969	379,964	1,680	24,319	292,980	-	2,342,589
Susutnilai semasa	42,811	10,015	13,193	18	22	21,236	27,987	-	711	26,254	-	142,247
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pada 31 Disember 2022	475,331	247,161	600,932	67,024	288	340,205	407,951	1,680	25,030	319,234	-	2,484,836
Mewakili:												
Susutnilai Terkumpul	475,331	247,161	600,932	67,024	288	340,205	407,951	1,680	25,030	319,234	-	2,484,836
	475,331	247,161	600,932	67,024	288	340,205	407,951	1,680	25,030	319,234	-	2,484,836
Nilai Buku Bersih												
Pada 31 Disember 2022												
Pada kos	378,216	58,706	118,116	497	5,672	1,457,057	586,492	-	1,192	313,781	2,768	2,922,497
	378,216	58,706	118,116	497	5,672	1,457,057	586,492	-	1,192	313,781	2,768	2,922,497

11. HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN (SAMBUNGAN)

KUMPULAN

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

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

11. HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN (SAMBUNGAN)

LEMBAGA

	Landasan Keretapi dan Sesalur Air	Insfrastruktur 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 Perlaksanaan	Jumlah
	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000
Kos												
Pada 1 Januari 2022	853,547	300,382	719,048	67,521	3,760	1,792,714	977,933	1,680	24,896	633,015	21,528	5,396,024
Tambahan	-	-	-	-	-	4,548	-	-	274	-	11,324	16,146
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pindahan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(30,084)	(30,084)
Pada 31 Disember 2022	853,547	300,382	719,048	67,521	3,760	1,797,262	977,933	1,680	25,170	633,015	2,768	5,382,086
Mewakili:												
Pada kos	853,547	300,382	719,048	67,521	3,760	1,797,262	977,933	1,680	25,170	633,015	2,768	5,382,086
	853,547	300,382	719,048	67,521	3,760	1,797,262	977,933	1,680	25,170	633,015	2,768	5,382,086
Susutnilai Terkumpul												
Pada 1 Januari 2022	432,520	231,665	587,739	67,006	-	318,969	372,791	1,680	23,668	292,980	-	2,329,018
Susutnilai semasa	42,811	10,011	13,193	18	-	21,236	27,664	-	601	26,254	-	141,788
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pada 31 Disember 2022	475,331	241,676	600,932	67,024	-	340,205	400,455	1,680	24,269	319,234	-	2,470,806
Mewakili:												
Susutnilai Terkumpul	475,331	241,676	600,932	67,024	-	340,205	400,455	1,680	24,269	319,234	-	2,470,806
	475,331	241,676	600,932	67,024	-	340,205	400,455	1,680	24,269	319,234	-	2,470,806
Nilai Buku Bersih Pada 31 Disember 2022												
Pada kos	378,216	58,706	118,116	497	3,760	1,457,057	577,478	-	901	313,781	2,768	2,911,280
	378,216	58,706	118,116	497	3,760	1,457,057	577,478	-	901	313,781	2,768	2,911,280

11. HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN (SAMBUNGAN)

LEMBAGA

	Landasan Keretapi dan Sesalur Air	Insfrastruktur 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 Perlaksanaan	Jumlah
	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000	RM'000
Kos												
Pada 1 Januari 2021	852,805	300,306	719,048	67,521	3,760	1,791,642	977,797	1,680	24,652	633,015	1,365	5,373,591
Tambahan	742	76	-	-	-	1,072	136	-	384	-	21,407	23,817
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	-	-	(140)	-	-	(140)
Pindahan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,244)	(1,244)
Pada 31 Disember 2021	853,547	300,382	719,048	67,521	3,760	1,792,714	977,933	1,680	24,896	633,015	21,528	5,396,024
Mewakili:												
Pada kos	853,547	300,382	719,048	67,521	3,760	1,792,714	977,933	1,680	24,896	633,015	21,528	5,396,024
	853,547	300,382	719,048	67,521	3,760	1,792,714	977,933	1,680	24,896	633,015	21,528	5,396,024
Susutnilai Terkumpul												
Pada 1 Januari 2021	391,441	221,656	574,235	66,989	-	298,893	345,878	1,680	22,394	268,106	-	2,191,272
Susutnilai semasa	41,079	1,009	13,504	17	-	20,076	26,913	-	1,414	24,874	-	128,886
Pelupusan	-	-	-	-	-	-	-	-	(140)	-	-	(140)
Pada 31 Disember 2021	432,520	222,665	587,739	67,006	-	318,969	372,791	1,680	23,668	292,980	-	2,320,018
Mewakili:												
Susutnilai Terkumpul	432,520	222,665	587,739	67,006	-	318,969	372,791	1,680	23,668	292,980	-	2,320,018
	432,520	222,665	587,739	67,006	-	318,969	372,791	1,680	23,668	292,980	-	2,320,018
Nilai Buku Bersih												
Pada 31 Disember 2020												
Pada kos	421,027	77,717	131,309	515	3,760	1,473,745	605,142	-	1,228	340,035	21,528	3,076,006
	421,027	77,717	131,309	515	3,760	1,473,745	605,142	-	1,228	340,035	21,528	3,076,006

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

11. HARTANAH, LOJI DAN PERALATAN (SAMBUNGAN)

Nilai buku bersih bagi Hartanah, loji dan peralatan yang dicagar kepada Pinjaman Kerajaan (Nota 16) adalah seperti berikut:

	LEMBAGA			
	2022	**2022**	**2022**	2021
	RM'000	**RM'000**	**RM'000**	RM'000
	Kos	**Susutnilai Terkumpul**	**Nilai Buku Bersih**	Nilai Buku Bersih
Tanah Pajakan	**1,356,455**	**1,086,430**	**270,025**	378,668
Bangunan	**2,697**	**2,696**	**1**	1
	1,359,152	**1,089,126**	**270,026**	378,669

12. KERJA DALAM PELAKSANAAN

Kerja dalam pelaksanaan diwakili seperti berikut:

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2022	2021
	RM '000	RM '000
Baki pada 1 Januari	**11,973**	13,538
Perbelanjaan Pembangunan:		
Lain- lain	**(11,973)**	(1,565)
Baki pada 31 Disember	**-**	11,973
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	**(820,896)**	(808,923)
Yuran Profesional	**154,217**	154,217
Faedah Perbelanjaan Pembangunan	**688,349**	688,349
Faedah Pinjaman Kerajaan	**52,675**	52,675
Lain-lain	**28,812**	28,812
	-	11,973
Kos Tanah	**1,134,720**	1,134,720

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.

Kos tanah tidak termasuk dalam kerja dalam pelaksanaan seperti di atas, direkod di dalam hartanah, loji dan peralatan.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

13. ASET / (LIABILITI) CUKAI TERTUNDA

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2022	2021	**2022**	2021
	RM '000	RM '000	**RM '000**	RM '000
Aset Cukai Tertunda				
Pada 1 Januari	**340,000**	340,000	**340,000**	340,000
Pindahan dari Penyata Prestasi Kewangan (Nota 23)	**(146,160)**	-	**(146,160)**	-
Pada 31 Disember	**193,840**	340,000	**193,840**	340,000
Liabiliti Cukai Tertunda				
Pada 1 Januari	**81,344**	79,824	**81,319**	79,799
Pindahan dari Penyata Prestasi Kewangan (Nota 23)	**23,520**	1,520	**23,522**	1,520
Pada 31 Disember	**104,864**	81,344	**104,841**	81,319
Cukai Tertunda Bersih	**88,976**	258,656	**88,999**	258,681

14. PELBAGAI BELUM BAYAR

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2022	2021	**2022**	2021
	RM '000	RM '000	**RM '000**	RM '000
Pemiutang Lain	**6,302**	5,946	**6,292**	5,936
Deposit Diterima	**40,431**	40,266	**7,706**	5,693
Pendahuluan Diterima	**14,444**	13,452	**14,444**	13,452
Akruan	**9,613**	1,263	**9,613**	1,263
	70,790	60,927	**38,055**	26,344

Termasuk di dalam pelbagai belum bayar adalah deposit yang tidak dapat dikenalpasti berjumlah RM56,632 (2021: RM56,632). Deposit ini akan diiktiraf sebagai hasil Lembaga selepas tempoh 7 tahun.

15. PERUNTUKAN MANFAAT KAKITANGAN

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2022	2021
	RM'000	RM '000
Gantian Cuti Rehat:		
Baki Pada Awal Tahun	**3,137**	2,946
Tambahan	**1,163**	254
Terlebih Peruntukan Tahun Terdahulu	**(3,137)**	(63)
Baki Pada Akhir Tahun	**1,163**	3,137

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

15. PERUNTUKAN MANFAAT KAKITANGAN (SAMBUNGAN)

Dianalisa seperti berikut:

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2022	2021
	RM '000	RM '000
Kurang daripada 12 Bulan	**43**	161
Lebih daripada 12 Bulan	**1,120**	2,976
	1,163	3,137

16. 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 12 kepada Penyata Kewangan. Jumlah tersebut terdiri daripada:

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2022	2021
	RM'000	RM'000
Pinjaman Kerajaan (Tempoh bayaran kurang daripada 12 bulan)	**85,233**	81,907
Pinjaman Kerajaan (Tempoh bayaran melebihi 12 bulan)	**3,380,331**	3,465,564
	3,465,564	3,547,471

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 2047. Cagaran untuk Pinjaman Kerajaan di atas adalah terhadap tanah pajakan dan bangunan pejabat seperti di Nota 11.

17. URUSNIAGA PERTUKARAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2022	2021	**2022**	2021
	RM '000	RM '000	**RM '000**	RM '000
Perkhidmatan Kapal	**27,109**	26,382	**27,109**	26,382
Perkhidmatan Pengendalian Kargo	**11,413**	7,561	**11,413**	7,561
Sewaan dan Pajakan	**255,268**	258,539	**254,872**	258,347
Pendapatan Pelaburan	**7,686**	5,969	**7,686**	5,969
Lain-lain Hasil	**20,463**	17,687	**19,849**	16,484
	321,939	316,138	**320,929**	314,743

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

18. KOS KAKITANGAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2022	2021	**2022**	2021
	RM '000	RM '000	**RM '000**	RM '000
Saguhati	**3,087**	3,086	**2,308**	2,186
Elaun Lebih Masa	**555**	464	**555**	464
Elaun- Elaun Lain	**2,191**	2,161	**2,191**	2,161
Gaji	**16,417**	15,562	**9,522**	9,138
Sumbangan Berkanun	**2,487**	2,486	**1,711**	1,647
Faedah Kewangan Lain	**1,834**	1,536	**1,538**	1,535
	26,571	25,295	**17,825**	17,131

Jumlah bilangan pekerja sepenuh masa bagi Kumpulan dan Lembaga pada 31 Disember 2022 masing-masing adalah 285 dan 181 orang. (2021: 275 dan 180 orang)

19. MANFAAT KAKITANGAN

	KUMPULAN DAN LEMBAGA	
	2022	2021
	RM '000	RM '000
Ganjaran Cuti Rehat	**1,163**	254
	1,163	254

20. SUSUTNILAI DAN PELUNASAN

	2022	2021	**2022**	2021
	RM '000	RM '000	**RM '000**	RM '000
Susutnilai Aset	**142,247**	138,339	**141,788**	137,886
Pelunasan Pengerukan	**20,002**	17,975	**20,002**	17,975
Pelunasan Saham Segamat Inland Port	**(4)**	-	**(4)**	162
	162,245	156,314	**161,786**	156,023

21. PERBELANJAAN KEWANGAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2022	2021	**2022**	2021
	RM '000	RM '000	**RM '000**	RM '000
Perbelanjaan Khas	**16,223**	5,075	**37,623**	25,004
Faedah Pinjaman Kerajaan	**140,696**	143,892	**140,696**	143,892
	156,919	148,967	**178,319**	168,896

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

22. KURANGAN SEBELUM CUKAI

Kurangan sebelum cukai adalah selepas ditolak belanja-belanja berikut:

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2022	2021	**2022**	2021
	RM '000	RM '000	**RM '000**	RM '000
Emolumen Pengarah				
- Yuran Pengarah	**1,048**	726	**672**	486
- Lain-Lain Elaun	**375**	213	**177**	53
Faedah Simpanan Tetap dan Jangka Pendek	**(7,536)**	(5,659)	**(7,536)**	(5,659)
Kos Kakitangan	**26,571**	25,295	**17,825**	17,131
Sewaan - Alatan pejabat	**90**	71	**90**	71
Susutnilai dan Pelunasan	**162,245**	156,314	**161,786**	156,023
Yuran Juruaudit	**72**	76	**46**	46
Keuntungan Pelupusan Aset	**(1)**	(79)	**(1)**	(13)
Perbelanjaan Tertunda	**20,002**	17,974	**20,002**	17,974

23. PERCUKAIAN

	KUMPULAN		LEMBAGA	
	2022	2021	**2022**	2021
	RM'000	RM'000	**RM'000**	RM'000
Peruntukan Tahun Semasa	**3,669**	3,238	**2,727**	2,425
(Lebihan)/ Kurangan Peruntukan Tahun Terdahulu	**(93)**	8,601	**(93)**	8,601
Cukai Tertunda diiktiraf Dalam Tahun Semasa	**12,103**	-	**12,103**	-
Cukai Tertunda Terkurang Rekod Tahun Terdahulu	**157,579**	1,520	**157,579**	1,520
	173,258	13,359	**172,316**	12,546
Kurangan Sebelum Cukai	**(74,133)**	(54,998)	**(74,693)**	(55,992)
Cukai Dikira Pada Kadar 24%	**(17,792)**	(13,200)	**(17,926)**	(13,438)
Perbelanjaan Tidak Dibenarkan Cukai	**33,564**	39,911	**32,756**	39,191
Elaun Modal Di Tuntut	**-**	(23,473)	**-**	(23,328)
Kurangan Peruntukan Pada Tahun Terdahulu	**(93)**	8,601	**(93)**	8,601
Cukai Tertunda Terkurang Rekod Tahun Terdahulu	**157,579**	1,520	**157,579**	1,520
	173,258	13,359	**172,316**	12,546

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

24. NOTA BAGI PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN SEBENAR

Bajet Lembaga telah diluluskan dan dibentangkan atas asas tunai bagi tempoh kewangan dari 1 Januari 2022 sehingga 31 Disember 2022. Bajet semakan semula telah diluluskan oleh Kementerian Pengangkutan melalui surat MOT.400-4/1/16 Jilid 2 (24) bertarikh 21 Disember 2022.

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

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

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

Penyesuaian antara jumlah sebenar seperti yang dinyatakan di dalam Penyata Perbandingan Bajet dan Sebenar dan jumlah sebenar dalam Penyata Aliran Tunai bagi tahun kewangan berakhir 31 Disember 2022 adalah seperti di bawah:

2022	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	313,243	7,686	-	320,929
Perbelanjaan	(91,977)	-	(222,602)	(314,579)
	221,266	7,686	(222,602)	6,350
Perbezaan Asas	(14,447)	18,135	-	3,688
	206,819	**25,821**	**(222,602)**	**10,038**

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

	Varian Bajet RM'000	Keterangan
Perkhidmatan Pengendalian Kargo	2,913	Lebihan adalah disebabkan peningkatan kutipan caj pelabuhan iaitu arang batu di Kapar Power Station pada tahun 2022 berbanding tahun terdahulu.
Sewaan dan Pajakan	(4,228)	Kurangan adalah disebabkan penurunan hasil kutipan sewaan di gudang- gudang kecil PKFZ yang memerlukan penyelenggaraan terlebih dahulu.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

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

	Varian Bajet RM'000	Keterangan
Lain- lain Pendapatan	4,857	Peningkatan adalah disebabkan pelarasan semula peruntukan manfaat kakitangan yang diiktiraf semula sebagai hasil.
Perbelanjaan Khas/ Operasi PKFZ	(4,083)	Kurangan adalah disebabkan oleh tuntutan bayaran operasi dan penyelenggaraan PKFZ adalah kurang daripada peruntukan pada tahun 2022.

25. 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	
	2022	2021	**2022**	2021
	RM '000	RM '000	**RM '000**	RM '000
Jumlah Ganjaran	**1,048**	886	**672**	486
Jumlah Kakitangan	**23**	23	**11**	11

LAPORAN PELABUHAN MELAKA
PORT OF MALACCA REPORT



PELABUHAN MELAKA / *MALACCA PORT*

Fungsi tanggungjawab serta bidangkuasa Lembaga Pelabuhan Kelang (LPK) telah diperluaskan ke Pelabuhan Tanjung Bruas, Melaka (PTBM) dan digayakan (styled) sebagai Lembaga Pelabuhan Melaka (LPM) pada 15 Julai 1983. Pada tahun 1992 operasi di PTBM telah diswastakan kepada Syarikat Perkhidmatan Pelabuhan Gabungan Sdn. Bhd. (SPPG) untuk tempoh 21 tahun mulai 1 November 1992 sehingga 31 Oktober 2013. LPM yang berfungsi sebagai Badan Kawalselia telah mengendali PTBM bagi tempoh mulai 1 November 2013 sehingga 19 November 2016 sementara pihak kerajaan menetapkan pelantikan syarikat konsesi baharu.

Sehubungan itu, PTBM telah diswastakan kepada syarikat KMB Seaport Sdn. Bhd. (kini dikenali sebagai Tanjung Bruas Port Sdn. Bhd.) dan Perjanjian Penswastaan telah ditandatangani di antara Kerajaan Malaysia, LPM dan KMB Seaport Sdn. Bhd. bagi tempoh 30 tahun berkuatkuasa mulai 20 November 2016 sehingga 19 November 2046.

Pelabuhan ini dibangunkan di atas kawasan tanah seluas 18.75 ekar dan disokong oleh jeti berbentuk T dengan kemudahan 2 dermaga. Dermaga luar (outer berth) adalah sepanjang 225 meter dengan kedalaman 10.5 meter dan dermaga dalam (inner berth) adalah sepanjang 60 meter dengan kedalaman 9 meter.

The functions and jurisdiction of the Port Klang Authority was extended to the Port of Tanjung Bruas Malacca (PTBM) and styled as Malacca Port Authority (MPA) on 15 July 1983. In 1992, operations at PTBM were privatised to Syarikat Perkhidmatan Gabungan Sdn Bhd (SPPG) for a period of 21 years, from 1 November to 31 October 2013. At the expiry of SPPG's concession, LPM, as the regulatory body, managed the port from 1 November 2013 to 19 November 2016 while the appointment of a new port concessionaire was being considered by the government.

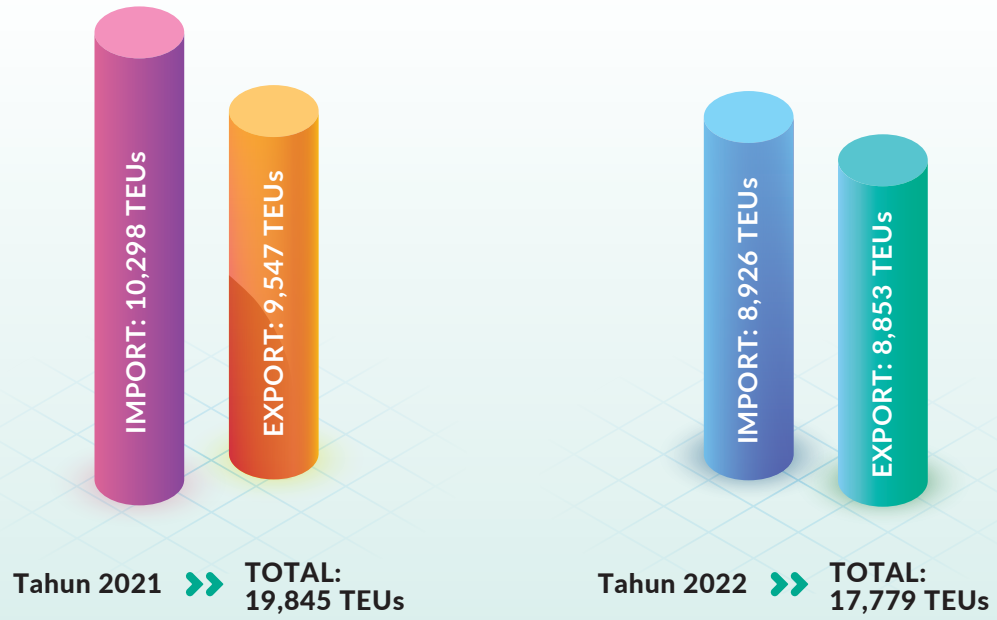
PTBM was subsequently privatised to KMB Seaport Sdn. Bhd. (now known as Tanjung Bruas Port Sdn Bhd) for a period of 30 years, effective from 20 November 2016 till 19 November 2046.

The port, built on an 18.75-acre site, has a T-shaped jetty with two berths. The outer berth is 225 metres in length, with a draught of 10.5 metres while the inner berth is 60-metre long with a draught of 9 metres.

PRESTASI PELABUHAN / *PORT PERFORMANCE*

2021 - 2022 (TEUs)

KENDALIAN KONTENA PELABUHAN MELAKA / MALACCA PORT CONTAINER THROUGHPUT

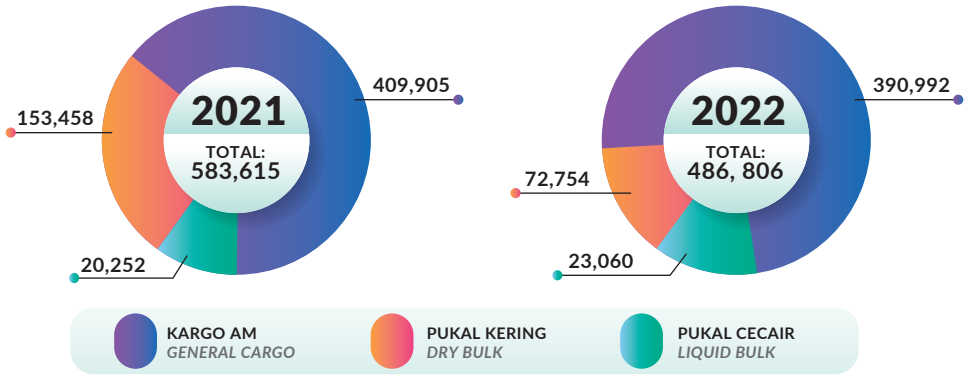


Tahun 2021 ›› TOTAL: 19,845 TEUs

Tahun 2022 ›› TOTAL: 17,779 TEUs

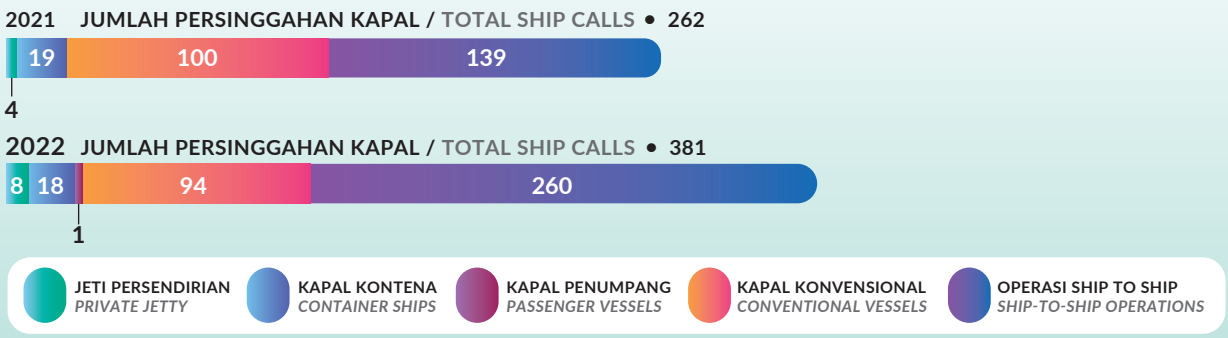
2021 - 2022 (FWT)

KENDALIAN KARGO PELABUHAN MELAKA / MALACCA PORT CARGO THROUGHPUT



2021 - 2022

PERSINGGAHAN KAPAL / MALACCA PORT SHIP CALLS



PRESTASI TANJUNG BRUAS /
TANJUNG BRUAS PERFORMANCE

Susulan pandemik yang berlaku, Pelabuhan Tanjung Bruas mencatatkan penurunan 16.6% dalam volum kargo pada 2022, daripada 583,615 fwt pada 2021 kepada 486,806 fwt.

Segmen pukal cecair adalah satu-satunya yang menunjukkan pertumbuhan positif dengan peningkatan 13.9% dalam volum kepada 23,060 fwt berbanding 20,252 fwt pada 2021.

Jumlah pukal kering turun 52.6% daripada 153,458 fwt pada 2021 kepada 72,754 fwt. Jumlah kargo am menurun 4.6% kepada 390,992 fwt daripada 409,905 fwt pada 2021.

Jumlah pengendalian kontena pada tahun 2022 adalah sebanyak 17,779 TEU.

In the wake of the pandemic, Tanjung Bruas Port recorded a 16.6% decline in cargo volume in 2022, from 583,615 fwt in 2021 to 486,806 fwt.

The liquid bulk segment was the only one to show positive growth with a 13.9% increase in volume to 23,060 fwt compared with 20,252 fwt in 2021.

Dry bulk volume dropped 52.6% from 153,458 fwt in 2021 to 72,754 fwt. General cargo volume decreased 4.6% to 390,992 fwt from 409,905 fwt in 2021.

Container throughput amounted to 17,779 TEU in 2022.

PELAN PEMBANGUNAN PTBM /
CAPACITY-BUILDING PROGRAMME

Kerja-kerja pembangunan sedang giat dijalankan untuk meningkatkan kapasiti pengendalian kargo melalui penaiktarafan kemudahan sedia ada di bawah Pelan Pembangunan dua fasa.

Fasa 1(a) – Projek Naik Taraf Dermaga sedia ada
Kedua-dua bahagian hujung dermaga sediaada yang berukuran 175 meter ini akan dilebarkan kepada 16 meter bagi membolehkan dermaga ini digunakan sepenuhnya.

Di samping itu, dermaga ini juga akan ditambah sepanjang 50-meter lagi (berbanding pelan asal 250-meter sepanjang jeti) dan menjadikan keseluruhan panjang dermaga sedia ada kepada 225 meter. Beting Kling masih akan terletak pada jarak 200 meter dan lokasi dermaga akan menyediakan ruang navigasi yang mencukupi untuk kapal masuk dan keluar.

Perbelanjaan Modal bagi pembangunan ini adalah sebanyak RM20 juta. Projek ini telah dimulakan pada 15 Disember 2020 dan telah siap pada 7 September 2021.

Fasa 1(b) – Pembinaan *Trestle* baru ke jeti
Pembangunan dermaga baharu sepanjang 450 meter yang mana selari dengan jeti sedia ada yang menghubungkan kawasan tanah dan jeti. Perbelanjaan Modal bagi pembangunan ini adalah sebanyak RM5 juta dan dijangka siap pada tahun 2026. (tertakluk kepada kelulusan oleh Kerajaan Negeri)

Fasa 1 (c) – Pembinaan Jeti Baharu
Pembangunan dermaga baharu sepanjang 450 meter dengan kelebaran 45 - 60 meter dan kedalaman air diantara 16 – 18 meter.

Perbelanjaan Modal bagi pembangunan ini adalah sebanyak RM70 juta dan dijangka siap pada tahun 2026. (tertakluk kepada kelulusan oleh Kerajaan Negeri).

Fasa 2 (a) – Tebusguna Tanah
Tebus guna tanah seluas 30 ekar akan dilaksana di bawah fasa ini bagi pembangunan lapangan kontena dan keperluan pergudangan.

Penambakan tanah dasar laut akan dilaksanakan oleh KMB dan dijangka siap diantara tahun 2022 – 2026. (tertakluk kepada kelulusan oleh Kerajaan Negeri)

Fasa 2 (b) – Pembinaan *Trestle*
Pembinaan jambatan baharu sepanjang 170 meter dibina untuk menghubungkan kawasan penambakkan ke jeti.Perbelanjaan Modal bagi pembangunan ini adalah sebanyak RM20 juta dan pembangunan ini dijangka siap di antara tahun 2022 – 2026. (tertakluk kepada kelulusan oleh Kerajaan Negeri).

Fasa 2 (c) – Tambahan Jeti Baharu
Pembinaan jeti baru sepanjang 150 meter dengan kelebaran 45 - 60 meter akan dibangunkan pada fasa ini dan menjadikan jumlah keseluruhan jeti sepanjang 600 meter. Pembangunan ini dijangka siap pada suku kedua tahun 2026.

Perbelanjaan Modal bagi pembangunan ini adalah sebanyak RM45 juta dan dijangka siap pada tahun 2026. (tertakluk kepada kelulusan oleh Kerajaan Negeri).

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 sediada sepanjang 225 meter dengan kedalaman 10.5 meter.
- Dermaga dalam jeti sediada dengan kedalaman air 9 meter.

Menjelang tahun 2027, TBP dijangka akan mempunyai kemudahan yang kondusif dan selamat dengan peralatan pelabuhan dan kren dermaga yang mampu mengendalikan kargo yang dianggarkan sebanyak 5 juta tan metrik setahun termasuk kemudahan yad kontena yang mampu mengendalikan 250,000 TEUs setahun.

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

Phase 1 (a) – Upgrading Existing Wharf
Wharf deck expansion on both edge of existing jetty to 16 meters width to allow full optimization of the overall jetty length of 175 meters.

In addition to the above, another 50 meters length wharf will be added to the overall jetty length (compared to the original plan of 250 meters of jetty length). Hence, the total jetty length will be up to 225 meters. Beting Kling will still be situated at the distance of 200 meters and wharf location will still provide ample navigation space for the incoming and outgoing vessels.

The capital expenditure for this project is RM20 million and this project was started on 15 December 2020 and was completed on 7 September 2021.

Phase 1 (b) – Construction of New Trestle
Construction of a new trestle with 450 meters length which is parallel to the existing jetty connecting the main land to the jetty head. The capital expenditure for this project is RM5 million and is expected to be completed 2026. This project is subject to state government approval.

Phase 1 (c) – Construction of New Jetty
Construction of a new jetty with 450 meter length and 45 – 60 meter width with depth around 16 – 18 meters. The capital expenditure for this project is RM70 million and is expected to be completed 2026. This project is subject to state government approval.

Phase 2 (a) – Land Reclamation
Reclamation of 30 acres of land for the proposed construction of open storage, container yard and warehouse. Reclamation of land will be carried out by KMB and is expected to be completed between 2022 - 2026. This project is subject to state government approval.

Phase 2 (b) –Construction of Trestle
Construction of new additional 170 meters long trestle from the reclamation area. The capital expenditure for this project is RM20 million and is expected to be completed between 2022 - 2026. This project is subject to state government approval.

Phase 2 (c) – Additional New Jetty
Construction of additional new jetty of 150m length (45-60m width) that will total up to an overall jetty length of 600 meters. The capital expenditure for this project is RM45 million and is expected to be completed in 2026. This project is subject to state government approval.

Upon completion, Tanjung Bruas Port will have the following port facilities: -
- *Outer berth of 600 meters with 18m draft;*
- *Inner berth of 585 meters with 16m draft;*
- *The existing jetty (outer berth) of 225 meters with 10.5 draft; and*
- *The existing jetty (inner berth) with 9 meters draft.*

It is projected that by 2027, TBP will have a conducive and safe facilities complete with port equipment and quay cranes capable of handling an estimated of 5 million metric ton cargo annually including a container yard facility capable of handling 250,000 TEUs annually.

JEMAAH LEMBAGA
BOARD OF DIRECTORS



1 DATUK KOH CHIN HAN
Pengerusi / *Chairman*

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

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

Dilantik / *Appointed*
01.05.2022

4 DATUK LEE TIAN SING
Wakil Bebas /
Independent Representative

Tamat Tempoh Lantikan / *Term Ended*
19.12.2022

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

Dilantik / *Appointed*
13.08.2022

Tiada dalam gambar / *Not in picture*

MELVIN CHUA KEW WEI
Wakil Bebas /
Independent Representative

Tamat Tempoh Lantikan / *Term Ended*
19.12.2022

JAWATANKUASA AUDIT LEMBAGA PELABUHAN MELAKA /
MALACCA PORT AUTHORITY AUDIT COMMITTEE

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

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

SENARAI KEAHLIAN JAWATANKUASA /
COMMITTEE MEMBERSHIP LIST

PENGERUSI / *CHAIRMAN*
MOHD ASRI BIN MOHAMED ALI
Ahli Jemaah Lembaga LPM
Board of Director, MPA

Dilantik / *Appointed*
18.11.2020

AHLI / *MEMBER (VACANT)*

WAKIL KEMENTERIAN PENGANGKUTAN MALAYSIA
REPRESENTATIVE OF MINISTRY OF TRANSPORT MALAYSIA (VACANT)

WAKIL PENGURUSAN LPM
MPA MANAGEMENT REPRESENTATIVE
Pengurus Besar, LPM / Wakil
General Manager, MPA / Representative

SETIAUSAHA / *SECRETARY*
Pengurus (Auditan), LPM
Manager (Internal Audit), MPA

URUSETIA / *SECRETARIAT*
Jabatan Audit Dalam, LPM
Internal Audit Department, MPA

PENYATA KEWANGAN LEMBAGA PELABUHAN MELAKA
FINANCIAL STATEMENTS OF MALACCA PORT AUTHORITY

97 Sijil Ketua Audit Negara Mengenai Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

101 Pengakuan Oleh Pegawai Utama Yang Bertanggungjawab Ke Atas Pengurusan Kewangan

102 Penyata Pengerusi Dan Seorang Ahli Lembaga Pengarah

103 Penyata Kedudukan Kewangan Pada 31 Disember 2022

104 Penyata Prestasi Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

105 Penyata Perubahan Ekuiti Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

106 Penyata Aliran Tunai Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

107 Penyata Perbandingan Bajet Dan Sebenar Pada 31 Disember 2022

108 Nota-nota Kepada Penyata Kewangan Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022





SIJIL KETUA AUDIT NEGARA
MENGENAI PENYATA KEWANGAN
LEMBAGA PELABUHAN MELAKA
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2022

Sijil Mengenai Pengauditan Penyata Kewangan

Pendapat

Saya telah memberikan kuasa kepada firma audit swasta di bawah subseksyen 7(3) Akta Audit 1957 [*Akta 62*] untuk mengaudit Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka. Penyata kewangan tersebut merangkumi Penyata Kedudukan Kewangan pada 31 Disember 2022 Lembaga Pelabuhan Melaka dan Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Ekuiti, Penyata Aliran Tunai serta Penyata Perbandingan Bajet dan Amaun Sebenar bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut dan nota kepada penyata kewangan termasuklah ringkasan polisi perakaunan yang signifikan seperti yang dinyatakan pada muka surat 3 hingga 16.

Pada pendapat saya, penyata kewangan ini memberikan gambaran yang benar dan saksama mengenai kedudukan kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka pada 31 Disember 2022 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 [*Akta 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 [*Akta 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. Bagaimanapun, peristiwa atau keadaan pada masa hadapan berkemungkinan menyebabkan Lembaga Pelabuhan Melaka tidak lagi berupaya meneruskan operasi secara usaha berterusan; dan

e. menilai persembahan secara keseluruhan, struktur dan kandungan Penyata Kewangan Lembaga Pelabuhan Melaka, termasuk pendedahannya, dan sama ada penyata kewangan tersebut telah melaporkan asas-asas urus niaga dan peristiwa-peristiwa yang memberikan gambaran saksama.

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

Hal-hal Lain

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

(DATUK WAN SURAYA BINTI WAN MOHD RADZI)
KETUA AUDIT NEGARA
MALAYSIA

PUTRAJAYA
29 DISEMBER 2023



PENGAKUAN OLEH PEGAWAI UTAMA YANG BERTANGGUNGJAWAB KE ATAS PENGURUSAN KEWANGAN

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 13 OCT 2023

.....

Di hadapan saya,

PESURUHJAYA SUMPAH
MALAYSIA
A-B178
MOHD NAFIZI BIN RAMLI
JABATAN KASTAM DIRAJA
MALAYSIA
2.7.2021 - 1.7.2024

.....

PESURUHJAYA SUMPAH

PENYATA PENGERUSI DAN SEORANG AHLI LEMBAGA PENGARAH

Kami, **Khoo Poay Tiong** dan **Kapten Subramaniam a/l Karuppiah** yang merupakan Pengerusi dan salah seorang Ahli Lembaga Pengarah **LEMBAGA PELABUHAN MELAKA** dengan ini menyatakan bahawa, pada pendapat Lembaga Pengarah, Penyata Kewangan yang mengandungi Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Ekuiti, Penyata Aliran Tunai dan Penyata Perbandingan Bajet dan Sebenar yang berikut ini berserta dengan nota-nota kepada Penyata Kewangan di dalamnya, adalah disediakan untuk menunjukkan pandangan yang benar dan saksama berkenaan kedudukan **LEMBAGA PELABUHAN MELAKA** pada 31 Disember 2022 dan hasil kendaliannya serta perubahan kedudukan kewangannya bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut.

Bagi pihak Lembaga,

.....

NAMA : KHOO POAY TIONG
GELARAN : PENGERUSI
TARIKH : 13 OCT 2023
TEMPAT : PELABUHAN KLANG

Bagi pihak Lembaga,

.....

NAMA : KAPTEN SUBRAMANIAM A/L KARUPPIAH
GELARAN : AHLI
TARIKH : 13 OCT 2023
TEMPAT : PELABUHAN KLANG

PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN

PADA 31 DISEMBER 2022

	Nota	2022 RM	2021 RM
ASET SEMASA			
Penghutang perniagaan	**4**	171,007	402,547
Pelbagai penghutang, deposit dan perbelanjaan terdahulu	**5**	172,632	36,285
Pendapatan terakru	**6**	193,984	171,316
Simpanan tetap di bank berlesen	**7**	53,700,000	53,700,000
Tunai dan kesetaraan tunai	**8**	2,419,722	443,131
Prabayar cukai		-	611,295
JUMLAH ASET SEMASA		**56,657,345**	**55,364,574**
ASET BUKAN SEMASA			
Hartanah dan peralatan	**9**	214,766	285,870
JUMLAH ASET BUKAN SEMASA		**214,766**	**285,870**
JUMLAH ASET		**56,872,111**	**55,650,444**
LIABILITI SEMASA			
Pelbagai pemiutang, deposit diterima dan akruan	**10**	166,290	112,195
Peruntukan percukaian		307,043	13,990
JUMLAH LIABILITI SEMASA		**473,333**	**126,185**
LIABILITI BUKAN SEMASA			
Cukai tertunda	**11**	14,231	14,734
JUMLAH LIABILITI BUKAN SEMASA		**14,231**	**14,734**
JUMLAH LIABILITI		**487,564**	**140,919**
ASET BERSIH		**56,384,547**	**55,509,525**
DIBIAYAI OLEH:			
LEBIHAN TERKUMPUL		**56,384,547**	**55,509,525**

Nota-nota di muka 110 hingga 118 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PRESTASI KEWANGAN

BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2022

	Nota	2022 RM	2021 RM
HASIL			
Urusniaga pertukaran	**12**	4,619,347	3,217,297
JUMLAH HASIL		**4,619,347**	**3,217,297**
BELANJA			
Belanja pentadbiran	**13**	1,955,975	1,795,661
Susut nilai		76,038	99,437
JUMLAH BELANJA		**2,032,013**	**1,895,098**
LEBIHAN BAGI TAHUN		**2,587,334**	**1,322,199**
PERCUKAIAN	**14**	(1,712,312)	(350,084)
LEBIHAN SELEPAS CUKAI		**875,022**	**972,115**

Nota-nota di muka 110 hingga 118 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PERUBAHAN EKUITI

BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2022

	Lebihan Terkumpul RM
Pada 1 Januari 2021	**54,537,410**
Lebihan selepas cukai tahun semasa	**972,115**
Pada 31 Disember 2021	**55,509,525**
Pada 1 Januari 2022	**55,509,525**
Lebihan selepas cukai tahun semasa	**875,022**
Pada 31 Disember 2022	**56,384,547**

Nota-nota di muka 110 hingga 118 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA ALIRAN TUNAI

BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2022

	2022 RM	2021 RM
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI OPERASI		
Terimaan tunai daripada pelanggan	3,506,257	2,269,426
Bayaran tunai kepada pembekal dan pekerja	(1,974,825)	(1,904,312)
Tunai diperolehi daripada aktiviti operasi	**1,531,432**	**365,114**
Cukai dibayar	(808,467)	(407,254)
Aliran tunai bersih diperolehi/(digunakan) daripada aktiviti operasi	**722,965**	**(42,140)**
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PELABURAN		
Simpanan deposit bank	-	(2,460,444)
Pembelian aset tetap	(4,934)	(195,536)
Pendapatan pelaburan	1,258,560	1,213,687
Aliran tunai bersih diperolehi/(digunakan) daripada aktiviti pelaburan	**1,253,626**	**(1,442,293)**
Lebihan/(Kurangan) tunai dan kesetaraan tunai	**1,976,591**	**(1,484,433)**
Tunai dan kesetaraan tunai pada 1 Januari	**443,131**	**1,927,564**
Tunai dan kesetaraan tunai pada 31 Disember	**2,419,722**	**443,131**
Terdiri daripada:-		
Tunai di tangan dan bank	**419,722**	**443,131**
Simpanan tetap di bank berlesen	**2,000,000**	**-**
	2,419,722	**443,131**

Nota-nota di muka 110 hingga 118 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PERBANDINGAN BAJET DAN SEBENAR

PADA 31 DISEMBER 2022

	2022 RM (Sebenar)	2022 RM (Bajet)	2022 RM (Varian)
HASIL			
Sewaan dan pajakan	1,679,771	1,982,998	(303,227)
Pelaburan	1,281,227	1,200,000	81,227
Lain-lain hasil	1,658,349	1,650,000	8,349
JUMLAH HASIL	**4,619,347**	**4,832,998**	**(213,651)**
BELANJA			
Belanja pentadbiran	1,955,975	1,914,000	41,975 *
Susutnilai	76,038	75,556	482
JUMLAH BELANJA	**2,032,013**	**1,989,556**	**42,457**
LEBIHAN/(KURANGAN) BAGI TAHUN SEBELUM CUKAI	**2,587,334**	**2,843,442**	**(256,108)**

*Perbelanjaan melebihi peruntukkan adalah termasuk perbelanjaan hutang lapuk berjumlah RM63,402 yang merupakan bukan perbelanjaan tunai.

Nota-nota di muka 110 hingga 118 merupakan sebahagian daripada penyata kewangan ini.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

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 bidang kuasa Lembaga Pelabuhan Kelang telah diperluaskan ke Pelabuhan Melaka berkuat kuasa mulai 15 Julai 1983.

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

Aktiviti-aktiviti utama LPM 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 di mana 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 13 Oktober 2023.

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 SUSUT NILAI

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

3.2.2 Susut nilai dikira secara tahunan mulai tahun pembelian.

3.2.3 Kadar susut nilai tahunan adalah seperti berikut:

Tanah pajakan	Berdasarkan jangka masa pajakan
Dermaga dan jeti	35 tahun
Kenderaan, peralatan komputer dan pejabat	5 tahun

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

3.3 ROSOT NILAI 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 rosot nilai. Jika sebarang petunjuk wujud, rosot nilai dikira dengan membandingkan nilai dibawa aset dengan nilai yang boleh diperoleh 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 rosot nilai diiktiraf ke Penyata Prestasi Kewangan serta merta, melainkan sekiranya aset tersebut dinyatakan dalam amaun penilaian semula. Sebarang kerugian rosot nilai 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 rosot nilai diiktiraf tahun terdahulu direkodkan apabila terdapat petunjuk yang kerugian rosot nilai yang diiktiraf untuk aset tidak lagi wujud ataupun telah berkurangan.

3.4 PELABURAN

Pelaburan dinyatakan pada kos dan peruntukkan disediakan bagi rosot nilai tetap di mana 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 2022.

3.6 PENGHUTANG PERNIAGAAN DAN PELBAGAI PENGHUTANG

Penghutang perniagaan dan pelbagai penghutang dinyatakan pada nilai boleh realis. Hutang lapuk yang diketahui dihapus kira 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.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

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 bidang kuasa Lembaga Pelabuhan Kelang telah diperluas ke Pelabuhan Melaka dan digayakan (*styled*) sebagai Lembaga Pelabuhan Melaka.

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

3.10 PENGIKTIRAFAN PENDAPATAN

Sumber pendapatan LPM 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.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

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 bertangggunjawab bahawa keuntungan boleh cukai masa depan yang mencukupi akan disediakan.

Cukai tertunda diiktiraf dalam Penyata Prestasi Kewangan, kecuali apabila ia timbul daripada urusniaga 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 INSTRUMEN KEWANGAN

3.13.1 *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 urusniaga spekulatif.

3.13.2 *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.

3.13.3 *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 2022. 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.

3.13.4 *Risiko tukaran asing*

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

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

3.13 INSTRUMEN KEWANGAN (SAMBUNGAN)

3.13.5 *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.

3.13.6 *Nilai saksama*

3.13.6.1 *Tunai dan kesetaraan tunai, pemiutang/penghutang*

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

3.14 MAKLUMAT BAJET

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

3.15 PEMAKAIAN AWAL PIAWIAN PERAKAUNAN SEKTOR AWAM MALAYSIA (MPSAS)

Lembaga telah menggunapakai 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	-	Dasasr 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

	2022 RM	2021 RM
Penghutang Sewa	171,007	385,955
Penghutang dari Operasi Pelabuhan	-	16,592
	171,007	**402,547**

Pada tahun 2022, Lembaga Jemaah telah meluluskan rayuan pengurangan 50% penalti denda lewat bayaran sewa pajakan tahunan bagi tahun 2017 dan 2018 oleh Syarikat Tanjung Bruas Port Sdn. Bhd. berjumlah RM46,809.86.

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

5. PELBAGAI PENGHUTANG, DEPOSIT DAN PERBELANJAAN TERDAHULU

	2022 RM	2021 RM
Deposit	29,000	29,000
Lembaga Pelabuhan Kelang	135,626	-
Penghutang Pelbagai	8,006	7,285
	172,632	**36,285**

6. PENDAPATAN TERAKRU

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

	2022 RM	2021 RM
Faedah Terakru dari Simpanan Tetap	193,984	171,316
	193,984	**171,316**

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:

	2022	2021
Kadar faedah (%)	2.00 hingga 3.35	2.00 hingga 3.35
Purata kematangan (bulan)	6 bulan	6 bulan

	2022 RM	2021 RM
Bank Rakyat	24,800,000	24,800,000
Bank Pembangunan Malaysia	18,900,000	18,900,000
Bank Perusahaan Kecil Dan Sederhana Malaysia Berhad	10,000,000	10,000,000
	53,700,000	**53,700,000**

8. TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

	2022 RM	2021 RM
Tunai di tangan dan bank	419,722	443,131
Simpanan tetap yang mempunyai tempoh kematangan tidak melebihi 3 bulan	2,000,000	-
	2,419,722	**443,131**

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

9. HARTANAH DAN PERALATAN

2022	Kenderaan	Tanah Pajakan	Dermaga & Jeti	Peralatan Komputer & Pejabat	Jumlah
	RM	RM	RM	RM	RM
KOS					
Pada 1 Januari 2022	326,000	30,047	66,700	49,288	472,035
Tambahan	-	-	-	4,934	4,934
Pelupusan	-	-	(66,700)	-	(66,700)
Pada 31 Disember 2022	**326,000**	**30,047**	-	**54,222**	**410,269**
SUSUT NILAI TERKUMPUL					
Pada 1 Januari 2022	92,999	9,704	66,699	16,763	186,165
Pelupusan	-	-	(66,700)	-	(66,700)
Susut nilai dalam tahun	65,200	303	1	10,534	76,038
Pada 31 Disember 2022	**158,199**	**10,007**	-	**27,297**	**195,503**
NILAI BUKU BERSIH	**167,801**	**20,040**	-	**26,925**	**214,766**

2021	Kenderaan	Tanah Pajakan	Dermaga & Jeti	Peralatan Komputer & Pejabat	Jumlah
	RM	RM	RM	RM	RM
KOS					
Pada 1 Januari 2021	274,648	30,047	66,700	38,491	409,886
Tambahan	187,000	-	-	10,797	197,797
Pelupusan	(135,648)	-	-	-	(135,648)
Pada 31 Disember 2021	**326,000**	**30,047**	**66,700**	**49,288**	**472,035**
SUSUT NILAI TERKUMPUL					
Pada 1 Januari 2021	136,317	9,401	66,699	7,698	220,115
Pelupusan	(133,387)	-	-	-	(133,387)
Susut nilai dalam tahun	90,069	303	-	9,065	99,437
Pada 31 Disember 2021	**92,999**	**9,704**	**66,699**	**16,763**	**186,165**
NILAI BUKU BERSIH	**233,001**	**20,343**	**1**	**32,525**	**285,870**

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

10. PELBAGAI PEMIUTANG, DEPOSIT DITERIMA DAN AKRUAN

	2022 RM	2021 RM
Pemiutang Pelbagai	155,938	100,011
Peruntukan Yuran Audit	9,752	11,584
Deposit Sewa dan Pajakan	600	600
	166,290	**112,195**

11. CUKAI TERTUNDA

	2022 RM	2021 RM
Baki pada 1 Januari	14,734	14,734
Pindahan daripada Penyata Prestasi Kewangan - Nota 14	(503)	-
Baki pada 31 Disember	**14,231**	**14,734**

12. URUSNIAGA PERTUKARAN

	2022 RM	2021 RM
Sewa dan Pajakan dari Tanjung Bruas Port Sdn. Bhd.		
Pajakan Tanah	1,508,764	1,491,600
Pajakan Tambahan	171,007	271,115
Faedah Pelaburan	1,281,228	1,166,170
Lesen Operasi Pelabuhan	100,000	100,000
Lesen Perkhidmatan Pelbagai	17,000	17,127
Hasil Pelbagai	1,541,348	171,285
	4,619,347	**3,217,297**

13. BELANJA PENTADBIRAN

	2022 RM	2021 RM
Saguhati	401,637	376,333
Elaun Lembaga Pengarah	315,429	316,007
Yuran Pengurusan kepada Lembaga Pelabuhan Kelang	376,017	360,643
Belanja Pengurusan	862,892	742,678
	1,955,975	**1,795,661**

Nota-nota Kepada Penyata Kewangan
Bagi Tahun Berakhir 31 Disember 2022

14. PERCUKAIAN

	2022 RM	2021 RM
Perbelanjaan Cukai		
Tahun Semasa	651,105	350,084
Kurangan Peruntukan Tahun Lepas	1,061,710	-
Cukai Tertunda - Nota 11	(503)	-
Baki pada 31 Disember	**1,712,312**	**350,084**

	2022 RM	2021 RM
Lebihan Sebelum Percukaian	**2,587,334**	**1,322,199**
Percukaian pada Kadar 24% (2021 : 24%)	**620,960**	317,328
Perbelanjaan Tidak Dibenarkan	**33,817**	-
Kurangan Peruntukan Tahun Lepas	**1,061,710**	32,756
Cukai Tertunda	**(4,175)**	-
	1,712,312	**350,084**

15. KAKITANGAN PENTING PIHAK PENGURUSAN

LPM 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:

	2022 RM	2021 RM
Elaun Lembaga Pengarah	315,429	316,007
Bilangan Jemaah Lembaga Pengarah pada 31 Disember	3	4



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