

PENANGANAN PENUMPUKAN PETI KEMAS IMPOR DAN PENGARUH TERHADAP *YARD OCCUPANCY RATIO* (YOR) IMPOR PADA TERMINAL PETIKEMAS KOJA, TANJUNG PRIOK.

HANDLING OF IMPORTED PACKAGES AND THE EFFECT ON IMPORT YARD OCCUPANCY (YOR) IN KOJA PETIKEMAS TERMINAL, TANJUNG PRIOK.

Tri Mulyono^{a,1*}, Destara Ratria Erni Andara^{b,2,}

^aDosen Pembimbing Prodi D III Transportasi, Jl. Rawamangun Muka , Jakarta Timur, Indonesia

^bMahasiswa Prodi D III Transportasi, Jl. Rawamangun Muka, Jakarta Timur, Indonesia

^{1*} email : trimulyono@unj.ac.id , ² email : destaratria@gmail.com,

*corresponding e-mail :

ABSTRACT

The capacity of the yard, one of the important factors in order to support the smooth buildup of container exports in the field of imports caused by the high YOR in the field of export. For it is Terminal Petikemas Koja should play a role in tackling the existing problems for the creation of the smoothness. Before the implementation of the import activity performed, the company preparing the field penumpukannya consisting of: dock planning, planning unloading of containers and the planning of the field buildup. Where at the time of implementation, factors that often become barriers in handling import container, namely, the lack of activity overbremen by the manager of the company, the goods affected by the ban on the import of related agencies as well as the delivery process that could not be measured in decision petikemasnya by the owner of the goods. The results of the analysis of Daily Report and YOR daily in December 2019 can be concluded that the container that is stacked exceeds the specified capacity and can not be said optimal in providing services import container handling in TPK Koja. As for advice, namely, arranging the schedule of the arrival of the ship the purpose of which will be docked at TPK Koja, the Company must provide the cost of the buildup that the process of expenditure of the import container from the terminal more smoothly and will be the optimal, required the addition of a quota of the buildup to the import container with the rent of land accumulation to another company.

Keywords : Yard Occupancy Ratio (YOR), Container Yard, Imported Containers

ABSTRAK

Kapasitas lapangan penumpukan salah satu faktor penting demi menunjang kelancaran penumpukan petikemas ekspor di lapangan impor yang disebabkan oleh tingginya YOR di lapangan ekspor. Untuk itu Terminal Petikemas Koja harus ikut berperan dalam menanggulangi permasalahan yang ada agar terciptanya kelancaran. Sebelum pelaksanaan kegiatan impor dilakukan, pihak perusahaan mempersiapkan lapangan penumpukannya yang terdiri dari: perencanaan dermaga, perencanaan bongkar petikemas dan perencanaan lapangan penumpukan. Dimana pada saat pelaksanaan, faktor yang sering menjadi hambatan dalam

menangani petikemas impor yaitu, minimnya kegiatan *overbremen* oleh pengelola perusahaan, barang yang terkena larangan impor dari instansi terkait serta proses *delivery* yang tidak bisa di ukur dalam pengambilan petikemasnya oleh pemilik barang. Hasil analisa dari *Daily Report* dan YOR harian pada bulan Desember 2019 dapat disimpulkan bahwa petikemas yang ditumpuk melebihi kapasitas yang ditentukan dan dapat dikatakan tidak optimal dalam memberikan pelayanan penanganan petikemas impor di TPK Koja. Adapun saran yaitu, mengatur jadwal kedatangan kapal tujuan yang akan sandar di TPK Koja, Perusahaan harus memberikan biaya penumpukan yang tinggi agar proses pengeluaran petikemas impor dari terminal semakin lancar dan akan menjadi optimal, diperlukan adanya penambahan kuota penumpukan untuk petikemas impor dengan menyewa lahan penumpukan kepada perusahaan lain.

Kata kunci : *Yard Occupancy Ratio* (YOR), lapangan penumpukan, petikemas impor.

A. Pendahuluan

Pelabuhan sebagai tempat kegiatan alih moda transportasi merupakan *interface* antar moda transportasi. *Interface* di sini adalah dalam arus distribusi suatu barang mau tidak mau harus melewati area pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar (Mulyono, Pelabuhan 1, 2018). Kegiatan ini membutuhkan tempat penumpukan barang atau petikemas sebagai fasilitas pokok di wilayah daratan. Terminal peti kemas adalah terminal dimana dilakukan pengumpulan peti kemas dari *hinterland* ataupun pelabuhan lainnya untuk selanjutnya diangkut ke tempat tujuan ataupun terminal peti kemas (Unit Terminal Container disingkat secara umum "UTC") yang lebih besar lagi. Terminal peti kemas berkembang dengan pesat dalam beberapa tahun belakangan ini adalah Terminal peti kemas JICT, KOJA di Jakarta, Bojonegara di Cilegon, TPS di Surabaya, TPK Semarang, TPK Belawan, TPK Trisakti di Banjarmasin, dan TPK Palaran di Samarinda (Mulyono, Pelabuhan 1, 2018).

Total barang dalam negeri yang dimuat di 5 pelabuhan utama termasuk Tanjung Priok, 2006-2020 (ton) dengan posisi 2006 sebesar 2552865 ton dengan rata-rata pertumbuhannya sebesar 4,74% (BPS, 2020a). Total Barang Dalam Negeri yang Dibongkar di 5 Pelabuhan Utama, 2006-2020 (Ton) dengan posisi 2006 sebesar 3183440 dengan rata-rata pertumbuhannya sebesar 6,61% (BPS, 2020b). Bongkar Muat Barang Antar Pulau dan Luar Negeri di Pelabuhan Indonesia Tahun 1988-2018 (Ribu ton) dengan posisi 1998 untuk muat antar pulau dan luar negeri 53308 dan 82125 dengan pertumbuhan rata-rata sampai 2018 sebesar 8,13% dan 6,43%. Untuk bongkar antar pulau dan luar negeri 62925 dan 21601 dengan pertumbuhan rata-rata sampai 2018 sebesar 7,20% dan 6,59% (BPS, 2020c). Jika melihat data Jumlah Kunjungan Kapal di Pelabuhan Yang Diusahakan dan Tidak Diusahakan Tahun 1995-2018 menunjukkan 1995 kunjungan kapal di 25 Pelabuhan Strategis 241625 unit kapal dengan pertumbuhan rata-rata sampai 2018 sebesar 3,206% serta untuk seluruh pelabuhan di Indonesia sebesar 863672 unit kapal di 1995 tumbuh rata-rata sampai dengan 2018 sebesar 1,917% (BPS, 2020d).

Terminal Petikemas Koja (TPK Koja), berdasarkan laporan produktivitas bongkar muat petikemas atau Throughput TPK-Koja selama Triwulan I (Januari-Maret) 2020 yang diperoleh beritakapal.com menyebutkan, arus petikemas di terminal ekspor impor tersebut tercatat

sebanyak 234.793 *twentyfoot equivalent units* (Teus) atau setara 154.321 *boxes*. Pencapaian itu naik sekitar 8,9 % dibanding periode (Triwulan I) tahun 2019 yang tercatat 215.713 Teus atau setara 142.498 *boxes* (TPK Koja, 2020).

Adanya peningkatan petikemas impor maka dibutuhkan penanganan yang serius untuk meminimalisasi YOR (*Yard Occupancy Ratio*) yang ada di lapangan penumpukan / *container yard* pada titik aman, sehingga operasional pembongkaran dan pemuatan kapal yang sandar di dermaga TPK Koja tidak terganggu. Di lapangan penumpukan TPK Koja memiliki standar kapasitas YOR (*Yard Occupancy Ratio*) hingga 80% atau mendekati 80%. Faktor penyebab paling dominan yang mempengaruhi YOR (*Yard Occupancy Ratio*) adalah meningkatnya throughput Petikemas di terminal karena banyaknya aktivitas kapal yang sandar dan ingin melakukan kegiatan pembongkaran maupun pemuatan kapal di dermaga.

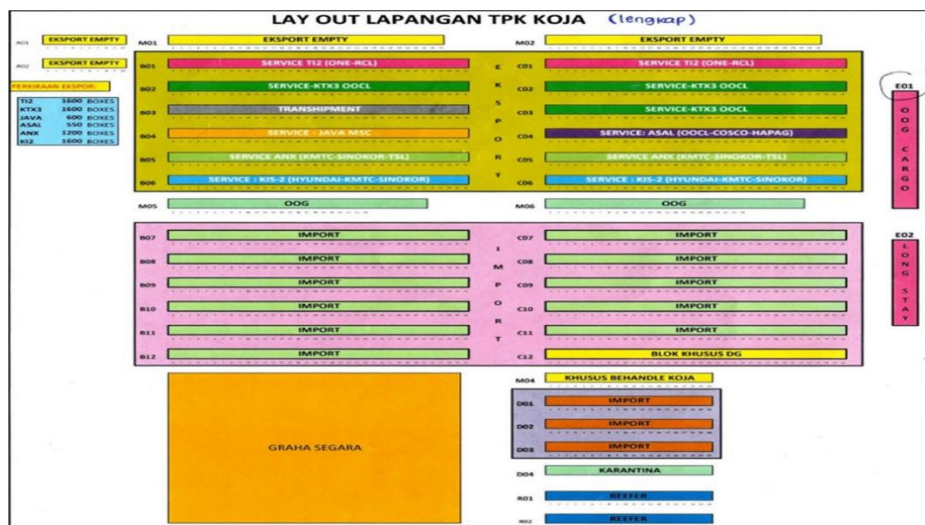
Tingkat penggunaan lapangan penumpukan atau sering disebut dengan *yard occupancy ratio* (YOR) adalah perbandingan antara jumlah penggunaan ruang penumpukan dengan ruang penumpukan yang tersedia (siap operasi) yang dihitung dalam satuan ton hari atau m³ hari dinyatakan dalam prosen sebagai indikator kinerja pelabuhan (Mulyono, Rekeyasa fasilitas pelabuhan : dasar-dasar perencanaan, 2019). Selain itu Penilaian Indikator Kinerja (Kep. Dirjen. Hubla Nomor: Um.002/38/18/DJM.11, 2011).

Permasalahan yang sering terjadi di lapangan penumpukan TPK Koja adalah tingginya YOR dalam penumpukan petikemas impor yang disebabkan oleh beberapa faktor seperti kedatangan petikemas impor dari kapal tujuan tidak terjadwal dan petikemas impor terkena larangan dari petugas Bea Cukai. Hal-hal menjadi menarik untuk dikaji lebih jauh tentang meminimalisasi YOR (*Yard Occupancy Ratio*) dilapangan penumpukan.

B. Metode Penelitian

Metode yang digunakan adalah studi deskriptif yang tujuannya untuk menyajikan gambaran lengkap mengenai bagaimana “Penanganan Penumpukan Petikemas Impor dan Pengaruh Terhadap *Yard Occupancy Ratio* (YOR) Impor Pada Terminal Petikemas Koja”. Kinerja di ukur berdasarkan Kep. Dirjen. Hubla Nomor: Um.002/38/18/DJM.11, Tahun 2011 serta di analisis secara kuantitatif menggunakan MS-Excel.

a. Layout terminal Terminal Petikemas Koja



Gambar 3. 1 Terminal Layout Terminal Petikemas Koja

Sumber: Arsip TPK Koja

b. Data peti kemas impor yang berada lapangan ekspor

Berikut data petikemas impor yang berada di lapangan ekspor blok B001:

Tabel 3. 1 Data petikemas impor di lapangan ekspor

No.	Nomor Peti kemas	Asal Tujuan	20''	40''	Lokasi petikemas			
					Blok	Slot	Row	Tier
1	HLXU4079216	SGSIN	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	1	5
2	GASU2870181	SGSIN	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	2	5
3	OEGU1206373	AUFRE	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	3	5
4	HLXU4536061	THLCH	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	6	5
5	TEXU5172927	SGSIN	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	1	4
6	HDMU3402073	AUBNE	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	2	4
7	HLXU5268678	AUFRE	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	3	4
8	TAKU6028227	THLCH	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	4	4
9	DFSU6189087	SGSIN	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	5	4
10	TCLU5942272	SGSIN	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	6	4
11	TCNU9635522	THLCH	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	1	3
12	NYKU4928516	THLCH	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	2	3
13	TGHU9160202	SGSIN	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	3	3
14	TGBU5192874	THLCH	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	4	3
15	AMFU8816036	AUFRE	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	5	3
16	CTPU9716145	SGSIN	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	1	2
17	KKFU7749806	SGSIN	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	2	2
18	SITU9022374	SGSIN	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	3	2
19	MRTU9618366	CNYYT	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	4	2
20	NYKU5767442	SGSIN	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	5	2
21	TCLU8222532	THLCH	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	6	2
22	TBGU2638237	THLCH	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	1	1
23	SKLU1663062	THLCH	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	2	1
24	TCNU5742923	SGSIN	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	3	1
25	CAIU3202970	SGSIN	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	4	1

26	TEXU7245534	SGSIN	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	5	1
27	KKFU7294836	SGSIN	-	1	B1	¹⁰ / ₁₁	6	1

Dengan *holding capacity* sebagai berikut:

Tabel 3. 2 Yard Holding Capacity

<i>Yard Holding Capacity</i>	
Impor	Ekspor
7600	7696

Sumber: TPK Koja

Tabel 3. 3 Data yor lapangan ekspor dan impor bulan Desember 2019

Date	<i>Container position in yard</i>		YOR	
	Impor (TEUs)	Ekspor (TEUs)	Impor (%)	Ekspor (%)
1 Des 2019	6055	5002	79.67	64.99
2 Des 2019	5453	3543	71.75	46.03
3 Des 2019	4009	3652	52.75	47.45
4 Des 2019	5690	3408	74.86	44.28
5 Des 2019	5007	5189	65.88	67.42
6 Des 2019	4980	6287	65.52	81.69
7 Des 2019	3876	5127	51.00	66.61
8 Des 2019	6098	5369	80.25	69.76
9 Des 2019	3996	5622	52.57	73.05
10 Des 2019	3491	5003	45.93	65.00
11 Des 2019	4681	6982	61.59	90.76
12 Des 2019	5931	6080	78.03	79.00
13 Des 2019	7416	5092	97.57	66.16
14 Des 2019	6055	7343	79.67	95.41
15 Des 2019	4338	5098	57.07	66.24
16 Des 2019	6054	5002	79.65	64.99
17 Des 2019	5908	4522	77.73	58.75

18 Des 2019	5466	4879	71.92	63.39
19 Des 2019	6024	5033	79.26	65.39
20 Des 2019	5892	6076	77.52	78.95
21 Des 2019	5409	5988	71.17	77.80
22 Des 2019	5899	5330	77.61	69.24
23 Des 2019	6011	4098	79.09	53.24
24 Des 2019	6890	4125	90.65	53.59
25 Des 2019	5872	4667	77.26	60.64
26 Des 2019	5443	4890	71.61	63.53
27 Des 2019	4598	5220	60.50	67.82
28 Des 2019	5628	3740	74.05	48.59
29 Des 2019	6278	4290	82.60	55.74
30 Des 2019	6522	5098	85.81	66.24
31 Des 2019	5409	5982	71.17	77.72

Sumber: Arsip TPK

C. Hasil dan Pembahasan

Berdasarkan mekanisme yang telah dijelaskan sebelumnya, sesuai dengan sistem dan prosedur penumpukan yang benar diharapkan dapat memberikan kelancaran dalam menangani petikemas dilapangan penumpukan sesuai dengan ketentuan Terminal Petikemas Koja, dan dapat dilaksanakan sesuai rencana. Namun pada realisasinya di lapangan banyak di dapatkan berbagai kendala yang muncul, yang dapat mempengaruhi tingginya *YOR* impor yang secara tidak langsung menghambat kegiatan bongkar muat kapal. Banyaknya petikemas impor yang di alokasikan ke lapangan ekspor karena kedatangan petikemas impor dari kapal tujuan tidak terjadwal, petikemas impor terkena larangan dari petugas Bea Cukai, dan kegiatan *delivery* dari si pemilik barang tidak bisa ditentukan pengambilan petikemasnya dari lapangan penumpukan, seperti pada tgl 13 Desember 2019 dan telah terjadi *open stacking* pada saat itu *YOR* pada lapangan impor 97.57% dan pada lapangan ekspor 66.16%, maka pada tanggal 14 Desember 2019 *YOR* pada lapangan ekspor menjadi tinggi yaitu 95.41% dikarenakan pengalokasian petikemas impor, seperti yang tertera pada table 3.3. Mengenai data *YOR* pada bulan Desember 2019.

Pada tanggal 13 Desember 2019 diketahui pada lapangan impor terdapat 7416 *TEUs* dan pada lapangan ekspor 5093 *TEUs*, dengan *Yard Holding Capacity* ekspor 7696 *TEUs* dan impor 7600 *TEUs*, maka *YOR* akan didapat dengan hitungan sebagai berikut :

$$YOR \text{ Impor} = \frac{7416 \text{ TEUs}}{7600 \text{ TEUs}} \times 100\% = 97.57 \%$$

$$YOR \text{ Ekspor} = \frac{5092 \text{ TEUs}}{7696 \text{ TEUs}} \times 100\% = 66.16 \%$$

Berdasarkan **Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai, Nomor: P-26/BC/2007, Pasal 3** bahwa batas maksimum *YOR* pada lapangan penumpukan adalah 85% agar tidak terjadi stagnasi pada terminal petikemas, maka dari hasil penghitungan diatas dapat diketahui bahwa pada *YOR* ekspor dan impor hampir mencapai batas tertinggi pada lapangan penumpukan. Jumlah penumpukan petikemas yang besar menunjukkan pergerakan arus petikemas yang sangat pesat. Interval kedatangan kapal yang tidak begitu jauh menyebabkan bertambahnya jumlah petikemas di lapangan penumpukan semakin meningkat, dengan jumlah pengiriman barang yang berubah-ubah belum dapat menyeimbangi kedatangan muatan tersebut. Salah satu upaya yang harus dilakukan untuk mengantisipasi terjadinya kelebihan penumpukan akibat kedatangan muatan dalam jumlah yang besar tersebut, adalah dengan dilakukannya *over brengen*. *Over brengen* adalah pemindahan petikemas dari lapangan penumpukan di terminal ke lapangan penumpukan yang berada di luar terminal. Dengan demikian apabila datang muatan selanjutnya, maka muatan tersebut dapat ditumpuk di lapangan impor.

Untuk menangani permasalahan yang mempengaruhi tingginya *yor* pada lapangan penumpukan impor sehingga dapat memperlancar kegiatan bongkar dan muat nantinya, perlu dilakukan hal-hal berikut:

1. Untuk mencegah tingginya *YOR* pada lapangan impor dan kegiatan *delivery* terus berjalan, maka petikemas impor di alokasikan penumpukannya ke lapangan ekspor, sehingga Terminal Petikemas Koja tetap bisa memberikan pelayanan dan jasa kepada pelanggannya walau dalam keterbatasan lapangan penumpukan.
2. Melakukan Pindah Lokasi Penumpukan petikemas impor ke Tempat Penumpukan Sementara (TPS).
3. Mengecheck space lapangan penumpukan satu hari sebelum kapal tiba.
4. Pengenaan Biaya Progresif

D. Simpulan

Dari berbagai pembahasan dan uraian yang telah dikemukakan diatas, penulis dapat menulis beberapa kesimpulan, antara lain sebagai berikut:

1. Penanganan penumpukan petikemas impor yang tidak mengikuti sistem yang telah ada di Terminal Petikemas Koja dapat memberikan efek yang begitu luas, diantaranya naiknya *YOR* pada lapangan penumpukan dan juga terhadap kegiatan penumpukan yang ada diblok ekspor.
2. Permasalahan yang terjadi pada pada kegiatan penumpukan petikemas impor ini terjadi berawal dari kedatangan petikemas impor dari kapal tujuan tidak terjadwal dan di dukung oleh ketersediaan lapangan penumpukan yang terbatas pada lapangan impor ketimbang lapangan ekspor, serta penumpukan petikemas impor yang terlalu lama serta diiringi dengan kegiatan *delivery* yang terus berjalan. Sehingga melebihi batas maksimum penumpukan maksimum pada lapangan impor.
3. Untuk mengantisipasi tingginya *YOR* pada lapangan impor maka sebagian penumpukan petikemas impor di alokasikan ke lapangan ekspor, dan agar tetap tersedia lahan penumpukan pada lapangan impor untuk bongkaran kapal maka harus

di lakukan *overbrenge*n atau pindah lokasi penumpukan terhadap petikemas impor. Terjadinya pemindahan lokasi penumpukan petikemas yang begitu banyak maka harus diseimbangkan dengan pengadaan lokasi tempat penimbunan sementara yang cukup dengan mengadakan hubungan kerjasama dengan perusahaan pengelola TPS.

E. Daftar Pustaka

- _____. (2009). Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Badan Informasi Geospasial. (2017). Indonesia Laporkan 16.056 Pulau Bernama dan Berkoordinat ke PBB. Diambil kembali dari Badan Informasi Geospasial: Berita Geospasial: <http://www.big.go.id/berita-surta/show/indonesia-daftarkan-16-056-pulau-bernama-dan-berkoordinat-ke-pbb>
- Badarusman, Berlian. 2013. Modul Kuliah Operasi Terminal Petikemas. Program Diploma Tiga, Universitas Negeri Jakarta.
- Bappenas. (2005). Visi Dan Arah Pembangunan Jangka Panjang (PJP) Tahun 2005 - 2025. Jakarta: Kantor Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. Diambil kembali dari https://www.bappenas.go.id/files/1814/2057/0437/RPJP_2005-2025.pdf
- BPS. (2020a). Total Barang Dalam Negeri yang Dimuat di 5 Pelabuhan Utama, 2006-2020 (Ton). Diambil kembali dari Badan Pusat Statistik: <https://www.bps.go.id/dynamictable/2015/03/10/817/total-barang-dalam-negeri-yang-dimuat-di-5-pelabuhan-utama-2006-2020-ton-.html>
- BPS. (2020b). Total Barang Dalam Negeri yang Dibongkar di 5 Pelabuhan Utama, 2006-2020 (Ton). Diambil kembali dari Badan Pusat Statistik: <https://www.bps.go.id/dynamictable/2015/03/10/816/total-barang-dalam-negeri-yang-dibongkar-di-5-pelabuhan-utama-2006-2020-ton-.html>
- BPS. (2020d). Jumlah Kunjungan Kapal di Pelabuhan Yang Diusahakan dan Tidak Diusahakan Tahun 1995-2018. Diambil kembali dari Badan Pusat Statistik: <https://www.bps.go.id/statictable/2009/03/06/1418/jumlah-kunjungan-kapal-di-pelabuhan-yang-diusahakan-dan-tidak-diusahakan-tahun-1995-2017.html>
- Kementerian Negara PPN/Bappenas. (2005). Visi Dan Arah Pembangunan Jangka Panjang (PJP) Tahun 2005 – 2025. Jakarta: Kantor Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. Diambil kembali dari Bappenas.go.id: https://www.bappenas.go.id/files/1814/2057/0437/RPJP_2005-2025.pdf
- Kementerian PPN/Bappenas. (2014). Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2015 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019: Buku I Agenda Pembangunan Nasional. Jakarta: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. Diambil kembali dari <http://djsn.go.id/storage/app/media/RPJM/BUKU%20I%20RPJMN%202015-2019.pdf>
- Kep. Dirjen. Hubla Nomor: Um.002/38/18/DJM.11. (2011). Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor: Um.002/38/18/DJM.11 Tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan. Jakarta: Kementerian Perhubungan - Direktur Jendral Perhubungan Laut.
- Mulyono, T. (2018). Pelabuhan 1. Jakarta: UNJ Press.

- Mulyono, T. (2019). *Rekayasa fasilitas pelabuhan : dasar-dasar perencanaan*. Bandung: PT Lontar Digital Asia.
- Rachmawati, I. (2018, 5 4). Indonesia Daftarkan 16.056 Pulau Bernama ke PBB. (S. Asril, Editor) Dipetik 5 31, 2018, dari nasional.kompas.com: <https://nasional.kompas.com/read/2018/05/04/20442371/indonesia-daftarkan-16056-pulau-bernama-ke-pbb>
- TPK Koja. (2020, April 5). Ditengah Covid-19, Throughput TPK KOJA Justru Moncer & Tumbuh 8,9%. Diambil kembali dari TPK Koja: <http://www.tpkkoja.co.id/ditengah-covid-19-throughput-tpk-koja-justru-moncer-tumbuh-89/>