

Analisis Sarana Pengangkut *Trailer* Untuk Kelancaran Bongkar Muat di PT. TEMAS SHIPPING SURABAYA

Manik Kusumaningtyas¹⁾, Jumriani²⁾, Mirdin Ahmad³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Jln. Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode Pos. 90172
Email: manikkusuma5@gmail.com¹⁾ tamajumriani@gmail.com²⁾
ahmadmirdin99@gmail.com³⁾

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah mengetahui bagaimana pengaruh sarana pengangkut *trailer* terhadap kelancaran bongkar muat di PT. Temas Shipping Surabaya. Penelitian ini dilaksanakan di PT. Temas Shipping Surabaya selama 6 bulan dari bulan Februari 2021 hingga Juli 2021. Berdasarkan data yang di peroleh maka di gunakan metode analisis deskriptif kualitatif yaitu menganalisis temuan-temuan yang terdapat di lapangan dengan alat ukur berupa teori-teori yang relevan dengan masalah yang di teliti sehingga di temukan penyebab timbulnya masalah. Sarana pengangkut *trailer* yang dimiliki oleh PT. Temas Shipping Surabaya tidak dapat mencukupi kebutuhan di lapangan. Sehingga dengan adanya kejadian tersebut dapat membawa dampak atau pengaruh terhadap kelancaran arus petikemas yang akan dimuat atau dibongkar dari dan ke atas kapal yang berdampak pada penurunan produktifitas.

Kata kunci: Sarana pengangkut *trailer*, bongkar muat

1. PENDAHULUAN

Transportasi laut khususnya pengangkutan barang dan jasa, telah banyak terjadi perkembangan, khususnya dalam sistem pengangkutan muatan, yaitu dengan menggunakan peti kemas (*container*). Kemajuan sistem pengangkutan muatan menggunakan peti kemas ini tidak lain bertujuan untuk mengangkut muatan secara aman, cepat, dan efisien dari pelabuhan asal hingga pelabuhan tujuan.

Pelaksanaan proses pengangkutan barang tidak terlepas dari kegiatan bongkar muat baik yang dilakukan di pelabuhan awal maupun yang dilakukan di pelabuhan tujuan. Kegiatan bongkar muat merupakan salah satu kegiatan operasioanal yang vital di pelabuhan karena secara langsung berhubungan dengan kepentingan perekonomian. Dikarenakan hal tersebut kelancaran arus barang merupakan hal yang sangat penting untuk di perhatikan, karena dapat berpengaruh terhadap ketepatan waktu pengiriman barang.

Proses kegiatan bongkar muat dan pengiriman barang, kelancaran operasional dapat didukung dengan adanya transportasi darat atau sarana pengangkut. *Trailer* petikemas adalah kendaraan pengangkut petikemas yang

terdiri dari kendaraan penarik (*tractor head*) dan kereta tempelan dimana petikemas ditempatkan, dan alat-alat bongkar muat untuk *lift on* dan *lift off*.

Pada prosesnya juga tidak sedikit pula kendala–kendala yang dihadapi dalam melakukan proses pengangkutan tersebut. Dalam kegiatan pembongkaran sering terjadi keterlambatan armada (*waiting truck*) akibat kurangnya sarana pengangkut ataupun kemacetan. Maka dengan kejadian tersebut dapat menghambat kelancaran arus petikemas yang akan dimuat atau dibongkar dari dan ke atas kapal yang berdampak pada penurunan produktifitas.

Berdasarkan latar belakang tersebut maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Analisis Sarana Pengangkut *Trailer* untuk Kelancaran Bongkar Muat Di PT. Temas Shipping Surabaya”

2. TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya. Analisis sangat dibutuhkan untuk menganalisa dan mengamati sesuatu yang tentunya bertujuan untuk mendapatkan hasil akhir dari pengamatan yang sudah dilakukan.

Sarana Pengangkut adalah kendaraan melalui laut, udara atau darat yang dipakai untuk mengangkut barang dan atau orang. *Trailer* adalah sebuah kendaraan berupa truk yang digunakan untuk mengangkut petikemas dari suatu tempat asal ke tempat tujuan. Kendaraan pengangkut peti kemas terdiri dari kendaraan penarik (*tractor head*) dan kereta tempelan dimana peti kemas ditempatkan. Trend angkutan barang dengan peti kemas meningkat dengan cepat dikarenakan *intermodality* yang tinggi sehingga mempermudah bongkar-muat / handling dari barang yang mengakibatkan biaya angkutan secara keseluruhan menurun dengan drastis. Di samping itu keamanan dari barang juga lebih tinggi.

Keputusan Menteri Perhubungan berdasarkan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 KM No. 14 Tahun 2002 Bab 1 Pasal 1 Bongkar Muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Operasi bongkar muat dari/ke kapal Menurut Rasyid et all (2016) Penyelenggara Bongkar Muat sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 60 Tahun 2014 adalah kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang mekanismenya meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* dan dilaksanakan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk bongkar muat.

Penyelenggara bongkar muat di pelabuhan dilaksanakan dengan menggunakan peralatan bongkar muat yang telah memiliki layak operasi, menjamin keselamatan kerja, dan dilaksanakan oleh tenaga kerja yang wajib memiliki sertifikat kompetensi. Bongkar muat mempunyai tiga kegiatan pokok yaitu :

- a. *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truck atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan *crane* kapal atau *crane* darat.
- b. *Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.
- c. *Receiving/Delivery* pekerjaan memindahkan barang dari timbunan tempat penumpukan di gudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Menurut Solossa (2013) Alat bongkar muat adalah alat yang dipakai untuk kegiatan bongkar muat barang dengan tujuan untuk menambah kecepatan bongkar muat, agar waktu yang diperlukan kapal untuk bertambat dapat dipersingkat. Alat-alat bongkar muat petikemas yaitu sebagai berikut :

- a. *Rubber Tyred Gantry*
Peralatan ini digunakan dilapangan penumpukan untuk kegiatan *stacking container* yaitu menurunkan peti kemas dari atas *chasis/trailer* kemudian menempatkan petikemas tersebut sesuai yang telah direncanakan dan atau sebaliknya.
- b. *Reach Stacker*

Peralatan bongkar muat peti kemas yang digunakan untuk membongkar atau memuat peti kemas dengan ketinggian 5 (lima) *Tiers*.

c. *Forklift*

Peralatan penunjang pada terminal peti kemas untuk melakukan bongkar muat dalam tonase yang kecil, biasanya banyak digunakan pada CFS untuk *stripping* dan *stuffing* serta kegiatan yang berkaitan dengan *delivery* atau *interchange*. Forklift juga digunakan untuk *handling* barang *loose cargo* atau peti kemas kosong. Pada umumnya daya penggerak utama menggunakan mesin diesel dan perangkat lainnya menggunakan *hidrolik system*, tetapi ada juga forklift elektrik dengan daya penggerak utama menggunakan *battery* untuk gerak *lifting gear* khususnya di CFS dan *reefer container*, sedangkan *gear fork* dan kelengkapannya menggunakan *hidrolik system* kapasitas bervariasi dari 2-7,5 ton.

d. *Top Loader*

Fungsi dan kegunaanya hampir sama dengan *reach steaker* hanya saja ada kemampuan jangkauannya yang berbeda.

e. *Side Loader*.

Peralatan ini khusus untuk melayani petikemas kosong atau *empty container*, cara mengangkatnya melalui samping pada *corner coasting* yang ada pada container tersebut.

f. *Container Crane*

Sebagai sarana untuk melakukan kegiatan membongkar dan atau memuat petikemas dari atas kapal dan sebaliknya.

g. *Head Truck* dan *Chasis*

Untuk kegiatan pemindahan petikemas di dalam suatu terminal petikemas harus tersedia alat angkut yang dilengkapi dengan kereta gandeng atau *chasis* dimana dibuat khusus untuk memindahkan petikemas atau disebut *haulage*.

h. *Chasis Trailer*

Untuk mengangkut peti kemas ukuran 20 *feet* maupun 40 *feet* alat ini dapat dilepas maupun dikaitkan dengan *Headtruck*.

3. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan adalah menggunakan metode deskriptif yaitu data yang diperoleh melalui suatu penjelasan dan tidak berbentuk angka dan bilangan, melainkan tetap dalam bentuk kualitatif. Sehingga menghasilkan suatu penggambaran dengan tujuan memberikan gambaran yang jelas.

Penelitian ini dilaksanakan selama 5 bulan, mulai dari 15 Februari 2021 sampai dengan 15 Juli 2021. Lokasi penelitian terdapat di PT. Temas Shipping Surabaya.

Populasi pada penelitian ini adalah sarana pengangkut trailer pada 3 terminal yang bekerja sama dengan PT. Temas Shipping Surabaya.

Sampel yang dimaksud dalam penelitian ini adalah kapal yang diageni oleh di PT. Oremus Bahari Mandiri pada tahun 2020 disaat Pandemi *Covid-19*.

a. Definisi Operasional Variabel

- 1) Analisis: Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya. Analisis sangat dibutuhkan untuk menganalisa dan mengamati sesuatu yang tentunya bertujuan untuk mendapatkan hasil akhir dari pengamatan yang sudah dilakukan.
- 2) Sarana Pengangkut *Trailer* : *Trailer* adalah sebuah kendaraan berupa truk yang digunakan untuk mengangkut barang petikemas dari suatu tempat asal ke tempat tujuan. Kendaraan pengangkut peti kemas terdiri dari kendaraan penarik (*tractor head*) dan kereta tempelan di mana peti kemas ditempatkan.
- 3) Bongkar Muat: Keputusan Menteri Perhubungan berdasarkan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 KM No. 14 Tahun 2002 Bab 1 Pasal 1 Bongkar Muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya.

b. Teknik Pengumpulan Data

- 1) Metode Observasi (Pengamatan Langsung): Yaitu suatu cara untuk mendapatkan data melalui pemantauan langsung ke unit-unit sasaran penelitian. Maka instrumen penelitian dari metode observasi adalah *check list*.

- 2) Metode Wawancara (Interview): Yaitu suatu cara untuk mendapatkan data melalui temu wicara dan wawancara langsung dengan pegawai atau staf atau pihak-pihak terkait, seperti contoh Pihak Perusahaan Pelayaran (Karyawan bagian operasional PT. Temas Shipping). Penulis melakukan wawancara pada saat jam kerja atau pada waktu senggang secara berdiskusi. Peneliti melakukan wawancara kepada pihak terkait. Maka instrument penelitian pada kegiatan wawancara adalah pedoman wawancara.
 - 3) Studi Dokumentasi: Studi Dokumentasi adalah metode pengumpulan data dengan cara mempelajari, mencari, mengutip data dari buku-buku yang berhubungan dengan topik pembahasan karya tulis ini hingga dapat membantu peneliti demi tercapainya kesempurnaan dalam penelitian ini.
- c. Teknik Analisis Data
- Teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah teknik analisis deskriptif kualitatif yaitu prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan subjek atau objek.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

a. Hasil Penelitian

1) Proses Bongkar Muat

Kegiatan bongkar muat yang dilakukan perusahaan bongkar muat aktifitasnya membutuhkan dokumen yang secara garis besar ada dokumen pemuatan dan dokumen pembongkaran barang, (Iswanto 2016).

Dokumen Pemuatan Barang Seperti : *Bill of Loading, Cargo List, Tally Muat, Stowage Plane, Daily Report, Statement Of Fact dan lain-lain*

2) Dokumen Pembongkaran

a) *Tally Bongkar*

Tally bongkar adalah pencatatan jumlah truk dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat dalam tally sheet bongkar.

- b) *Cargo Manifest*
Cargo manifest adalah keterangan mengenai daftar barang-barang yang diangkut oleh kapal.
 - c) Surat Penunjukan Kerja Bongkar Muat (SPKBM)
SPKBM adalah surat penunjukan dari Agen kepada Perusahaan Bongkar Muat untuk melaksanakan kegiatan Bongkar Muat.
- 3) Dokumen Pemuatan
- a) *Statement Of Fact*
Statement Of Fact adalah dokumen perintah pengapalan atau pemuatan.
 - b) *Daily Report*
Daily Report adalah laporan harian kegiatan pemuatan kapal.
 - c) *Tally Muat*
Tally Muat adalah pencatatan jumlah truk dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat dalam tally sheet bongkar. untuk mencatat semua barang yang di bongkar.
 - d) SPKBM (*Surat Penunjukan Kerja Bongkar Muat*)
SPKBM adalah surat penunjukan dari Agen kepada Perusahaan Bongkar Muat untuk melaksanakan kegiatan Bongkar Muat.
 - e) *Stowage Plane*
Dokumen perencanaan Pengaturan muatan di atas kapal yang mana gambar tersebut menunjukkan pandangan samping serta pandangan atas dari letak – letak posisi muatan, dan jumlah muatan.
 - f) LRKBM (*Laporan Rencana Kegiatan Bongkar Muat*)
Dokumen LRKBM adalah dokumen pengajuan ke KSOP yang berisikan rencana kegiatan bongkar muat,
 - g) BAST (*Berita Acara Selesai Pemuatan*)
Dokumen BAST adalah dokumen yang berisikan tentang laporan harian muatan, dan All total timbangan akhir Selesai pemuatan

4) Sistem Bongkar Muat

Berdasarkan tahapan operasi (*operation sequence*), maka kegiatan bongkar barang muatan kapal berlangsung sesuai dengan urutan yang ada. Berikut ini adalah beberapa urutan-urutan dalam kegiatan operasi bongkar muat yaitu (Lasse, 2012) :

- a) Ship operation meliputi memuat dan membongkar peti kemas antara kapal dengan dermaga. Semua peti kemas yang masuk maupun keluar mesti melalui operasi kapal, sehingga operasi kapal secara mutlak menentukan kecepatan handling pada keseluruhan terminal.
- b) Gerakan perpindahan peti kemas antara dermaga lapangan (*container yard*) disebut *quay transfer operation* (qto) berperan mengatur dan mengimbangi kecepatan operasi kapal. Qto sangat berpengaruh terhadap kecepatan memuat dan membongkar petikemas ke dan dari atas kapal. Kebanyakan sistem terminal petikemas tidak melakukan kegiatan memuat atau membongkar secara langsung.
- c) Peti kemas pada umumnya ditempatkan sementara di lapangan sambil menunggu penyelesaian dokumen, administrasi dan formalitas lain. Karena lapangan dianggap sebagai gudang terbuka, maka kegiatan ini disebut storage operation yang berfungsi sebagai stok pengaman antara operasi penyerahan/penerimaan dengan operasi kapal.
- d) *Receipt/delivery operation* adalah kegiatan penerimaan dan penyerahan petikemas. Operasi ini menghubungkan terminal petikemas dan kendaraan angkutan jalan raya dan angkutan rel kereta api. Operasi ini berhubungan dengan pihak-pihak pengguna jasa meliputi importir, eksportir dan depot petikemas.

b. Pembahasan

Kegiatan pembongkaran sering terjadi keterlambatan armada (*Waiting Truck*) akibat kurangnya armada. PT. Temas Shipping Surabaya memiliki 2 vendor armada yaitu Trans Armada Sejati (TAS) yang menyediakan 39 armada dan Temas Suzue Indonesia (TSI) yang menyediakan 8 armada. PT. Temas Shipping Surabaya bekerja

sama dengan 3 terminal yakni Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI), Terminal Petikemas Surabaya (TPS) dan Terminal Teluk Lamong (TTL). Sistem bongkar muat di terminal BJTI ialah *truck lossing* sehingga armada / sarana pengangkut di alihkan kesana untuk mencapai target *truck lossing* 100%, maka jika ada kegiatan di Terminal Teluk Lamong harus menunggu kegiatan di terminal BJTI selesai terlebih dahulu. Jumlah armada tidak mampu melayani jika ada 2 atau 3 kapal yang sandar secara bersamaan di terminal BJTI dikarenakan di Terminal Teluk Lamong juga harus ada penarikan petikemas yang sudah masuk masa II (8 hari) yang jika di biarkan akan menimbulkan biaya penumpukan. Maka dengan adanya kejadian tersebut dapat menghambat kelancaran arus petikemas yang akan dimuat atau dibongkar dari dan ke atas kapal yang berdampak pada penurunan produktifitas.

Keterlambatan armada membawa serangkaian dampak atau pengaruh bagi perusahaan maupun manajemen. Bila ditinjau lebih jauh melalui pengamatan di lapangan disertai dengan wawancara langsung, maka dampak kerugian bagi perusahaan antara lain ialah perusahaan akan mengalami kerugian secara materi disebabkan oleh penambahan biaya akibat keterlambatan, karena biaya Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) bertambah. Proses pemuatan dan proses bongkar muat adalah dua hal yang saling berkaitan. Kegagalan pada suatu proses akan memberi dampak negatif pada proses yang lain.

Sejumlah tenaga kerja biasanya akan melakukan pekerjaan bongkar muat dalam perhitungan waktu tertentu dan mereka dibayar dalam satuan waktu tertentu sesuai tarif Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) atau sesuai kesepakatan dengan perusahaan.

Bila sarana pengangkut terlambat memasuki daerah bongkar muat, akibatnya tenaga kerja harus menunggu. Semakin lama mereka menunggu berarti semakin lama pula mereka tidak melakukan kerja apapun, sedangkan waktu terus berjalan. Perusahaan tetap harus membayar mereka. Pemborosan waktu akhirnya berakibat pada pemborosan biaya, yang pada akhirnya akan mengurangi laba perusahaan bahkan juga mengakibatkan kerugian.

c. Pemecahan Masalah

Upaya yang dapat dilakukan untuk pemecahan masalah terkait dampak atau pengaruh dari keterlambatan armada bagi perusahaan maupun manajemen yang dapat menyebabkan kerugian ialah perlu adanya penambahan armada, melakukan pengecekan secara rutin terhadap armada, serta melakukan peremajaan armada agar lebih siap dalam melakukan pemuatan barang. Karena apabila keadaan armada tidak diperhatikan oleh perusahaan maka akan menghambat kelancaran arus barang/petikemas. Selain itu perlu adanya perhitungan jam kerja TKBM yang tepat agar perusahaan tidak melakukan pemborosan/mengeluarkan banyak biaya untuk membayar TKBM yang belum dapat melakukan pekerjaannya karena adanya keterlambatan sarana pengangkut yang bisa mengakibatkan kerugian bagi perusahaan. Upaya lain yang dapat dilakukan yaitu mencari sumber daya manusia yang bermutu dan berkompeten, hal ini juga diperlukan di suatu perusahaan, karena untuk kelancaran suatu arus barang dan operasional dibutuhkan sumber daya manusia yang ahli, handal, bermutu dan siap bekerja keras agar kelancaran operasional suatu perusahaan dapat berjalan sesuai dengan yang diharapkan perusahaan, apabila operasional suatu perusahaan berjalan lancar maka kelancaran arus suatu barang yang ke luar masuk juga berjalan lancar.

5. PENUTUP

a. Simpulan

Berdasarkan uraian mengenai pembahasan di atas, maka peneliti dapat mengambil kesimpulan yaitu masih kurangnya sarana pengangkut trailer di PT. Temas Shipping Surabaya sehingga membawa dampak atau pengaruh terhadap kelancaran bongkar muat.

b. Saran

Untuk memperlancar bongkar muat, pihak perusahaan sebaiknya menaruh perhatian besar terhadap kesediaan sarana dan prasarana bongkar muat terutama sarana pengangkut trailer, yang tak kalah penting adalah terus berupaya untuk menambah jumlah sarana pengangkut dan meningkatkan pengecekan serta servis sarana pengangkut secara rutin. Untuk menjaga agar arus petikemas tetap berjalan dengan lancar, sebaiknya perusahaan selalu cepat mengatasi masalah-masalah, tidak menganggap remeh masalah sekecil apapun, serta mengambil langkah-langkah intensif untuk mencegah terjadinya kerugian yang makin besar.

6. DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Agus setiono, beni. (2012). *"Pengaruh Moda Transportasi Darat Terhadap Kelancaran Arus Container di PT. Nilam Port Terminal Indonesia Cabang Tanjung Perak Surabaya"*. Surabaya: Universitas Hangtuah.
- [2]. Ahmadi, Supriyono. (2013). *Psikologi Belajar*. Jogjakarta: Rineka Cipta.
- [3]. Evendi, Yunus. (2012). *Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan*, Vol. 3 No.1. https://dspace.hangtuah.ac.id/xmlui/handle/123456789/1111/discover?filtertype=author&filter_relational_operator=equals&filter=Setiono%2C+Benny+Agus Di akses pada tanggal 2 November 2021.
- [4]. Husein, Umar. (2005). *Analisa*. Jakarta: Grafindo.
- [5]. Iswanto. (2015). *Penanganan Muatan*. Yogyakarta : STMY.
- [6]. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. (2013). Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI.
- [7]. Keputusan Menteri Nomor : KM 14 Tahun 2002. *Tentang Bongkar Muat*.
- [8]. Lasse, D.A. (2011). *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- [9]. Peraturan Menteri Nomor : PM 60 Tahun 2014. *Tentang Penyelenggara Bongkar Muat*.
- [10]. Reskiyanti. (2020). *"Analisis Operasional Haulage Head Truck Di PT. Pelabuhan Indonesia IV Cabang Makassar New Port"*. Makassar: Universitas Hasanuddin.
- [11]. Rinitami Njatrijani, Hendro Saptono, Mirade Architania Rifani. (2016). *"Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Pada PT Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Intan Cilacap."* *Diponegoro Law Review*, Vol.5 No 2. <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/view/10963> Di akses pada tanggal 25 November 2021.
- [12]. Suyono. (2017). *Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor*. Jakarta : PPM.
- [13]. Umar, Husein. (2005). *Metode Penelitian*. Jakarta : PT. Gramedia Pustaka Utama.
- [14]. Rahayu, T. (2019). Pengaruh Penerapan Asas Cabotage di Bidang Offshore pada PT. Orela Bahari. *VENUS*, 7(14), 1-20.