

### 加強與改進

# 臺灣蕉海上運輸工作

朱敬敏

每年四至六月的三個月份，是臺灣香蕉外銷的旺季。如最近由臺灣省青果聯營委員會與「日本香蕉輸入組合」駐臺代表達成的協議中，就商定今年四至六月份輸日香蕉數量為四百五十萬籃，比較去年同期所定出口目標為多。一般預料，因為日本國內香蕉消費量劇增，臺灣香蕉產銷業界將可望達成這個目標。

由於這個時期中外銷數量比平常季節多出兩倍以上，維護出口香蕉品質，受到很多因素的影響，比較平時更為困難，常常發生嚴重的腐損情形。五十五年六月份，日本海關曾以輸日臺灣腐損率超過雙方議定標準，宣佈將十二萬多籃的臺灣廢棄，拋入海中，使臺灣香蕉業界損失達一百萬美元之鉅。接着「日本香蕉輸入組合」還以此為藉口，提出了國際貿易史上少見的「受貨計價」辦法，要求臺灣蕉業界同意作為今後交易的條件，幾乎影響到中日間正常的香蕉貿易關係。雖然，「受貨計價」的辦法，在雙方經過友好的談判後已經打消，可是每年旺季期間，輸日臺灣腐損率的高低問題，却一直使業界人士感到困擾，政府輔導單位規定了許多可行的辦法，務求減少腐損情形，切實維護臺灣品質。

### 輸出旺季腐損多

大家都知道，香蕉是一種不耐久藏，不能動輒擦碰，而且在相當高溫下會增加熱度的農產品。因此，香蕉從刈割，用火卡車運到碼頭裝船，經過日以繼夜的海上運輸過程，最後運抵銷售地區及販賣到消費大眾手中的運輸過程中，輸出業界在能力所及和應負起責任的範圍內，自然應努力妥善維護。然而，鑒於香蕉本質脆弱，本省陸上海上運輸還未進入一貫作業的階段，以及其他不可抗力因素，縱使是在外銷淡季期間，仍無法避免發生腐損情況，

祇是數量較少，腐損百分比比旺季時為低而已。

臺灣旺銷季節腐損情況比較平時嚴重，並不易維護的原因，除了上面所說的因素外，最重要的是這個時期船隻調度、管理與兼載什貨等問題，多年以來，未作澈底的改進與加強。因而一旦陸地上發生不可抗力因素。例如風災或雨水過多，便往往形成比平時為高的腐損率。

嚴格地說，臺灣運銷包含陸上海上兩部份，對腐損的發生應各負一半責任。但就現階段的情況來加以分析，我們知道陸上運輸在短期間是無法達成一貫作業化的。而且由於國際貿易慣例，買方所關注的產品運輸工作僅止於海運程序，特別是貨輪到達買方港口時船上貨品品質的優劣，可以決定這項產品港口售價的高低。此外，事實也告訴我們，臺灣運輸工作中，陸上運輸的顯微固然是導致腐損的原因之一，但在旺季期間，腐損率的增高却多半是在海航途中造成的，這即是說它是運蕉冷藏船艙溫管理與設備等方面的問題。所以，為了提高旺季外銷臺灣品質，海陸運輸都要加強，但海上運輸的改進，尤其要緊。

### 裝運設備要改進

日本香蕉市場，自從我國政府在民國五十二年四月實施五五出口制度，以及日本政府相對地訂定自由輸入政策以來，即成了臺灣的天下。例如前年

日本全年進口香蕉四十四萬噸，折合九百五十萬籃左右，其中約八成是從臺灣輸入。去年進口量接近五十萬噸，折合一千零六十萬籃，臺灣仍佔八成以上。

形成臺灣今天在日市場佔據優勢的原因是多方面的，但其中最主要的是臺灣與日本在地理上極為接近。普通貨輪五天之內可以到達日本國內各港口，使出口香蕉可以在七分半熟時才刈割裝運，所以日本進口的香蕉中以臺灣產品風味最好。中南美蕉便不同了，因為這一地區距日本海路航程最快需要三週，出口香蕉在六分熟時就要刈割裝船，否則如在七分半熟時採割，運到日本後，儘管船上冷藏設備再好，也會過熟甚或腐爛掉。即使是在六分熟時刈割的中南美蕉，以往也常易造成較臺灣為高的腐損率。

不過，隨著青果冷藏運輸技術的日新又新，新的包裝方法不斷發明，中南美蕉最近必在風味上已大加改進，並逐漸趕上臺灣。這是由於他們一方面採用新式塑膠包裝袋，提高刈割時的熟度，另一方面縮短航程，同時加強海上冷藏運輸工作。

面對中南美蕉這種步步進逼的「攻勢」，臺灣業界與政府輔導單位，特於今年年初先後分別舉行了香蕉產銷業務檢討會議，決定將改進現有的冷藏船管理作業等有關事宜，列為今後的重要與革新任務之一。

事實上，政府輔導單位與香蕉產銷業界，以及真正擔負運輸工作的船公司，過去幾年來在這一方面，無時不在努力改進，使腐損率逐年降低。去年全年輸日臺灣平均腐損率已減到百分之二點三，較前年的百分之四點五與五十四年的百分之三點八，都有進步。其中有四艘船全年載蕉腐損率更低到百分之一以下，說明這項工作推動很有績效。問題在於這些進步祇是一般性的，在臺灣旺銷期間，很多船隻還不能完全做到低於腐損率百分之三的免補運標準。依據中日雙方業界的協議，凡是每一班運蕉船船上載蕉腐損率超過百分之三的，都要補運腐損的那一部份，每年結算，以旺季時期補運數量最多。由此足證旺銷季節中的海上運輸工作實在有再加

強與改進的必要。

### 建立新冷藏船隊

根據臺灣省青果聯營會的統計，去年參加旺季運蕉的中外船隻共三十四艘，其中屬於海外航業聯營組處冷藏船組的有十七艘，加上最近參加的兩艘，目前共十九艘，百分之九十是國輪。因此都接受有關單位的督辦，而且有一部份接受過外資會聘請專家主辦的「海上冷藏運輸技術研究指導計劃」(簡稱「航訓計劃」)項下的海航訓練，給船上冷藏操作人員灌輸新的管理知識與技能。此外，有關主管機構還擬定了改進要點，硬性規定船方應注意適當調節船艙內的冷度(以攝氏十四或十五度為準)，督促各冷藏船切實辦理，以避免香蕉在航運途中傷風，或發生腐爛，影響到貨品質。外資會的「航訓計劃」還未結束，但據說，參加這項訓練的冷藏船此後運蕉成績都很好，腐損情況獲得很大的改善。因此，像這種海航教育工作，是很應該及時加推行的，而且不妨增加航訓次數，不以一次為限。同時，有關單位還要延聘專家，不斷作冷藏船船溫實驗，尋找出最妥善的標準。農復會曾與臺灣大學植物病理研究室共同研究香蕉運輸病害等問題，對香蕉冷藏標準規格，得到以下的結論，很值得主管單位參考引用。這項標準規格是：

- (一) 船內換氣次數，暫以一小時換氣一次為宜。
  - (二) 船內降溫預冷最好在十二小時以前完成。
  - (三) 船內濕度應在百分之八十五左右。
- 據一般觀察，目前部份運蕉船(包括冷藏船或臨時備用的通風船)距離這項標準還很遠，這因為不僅是牽涉到管理的問題，而是與船上冷藏設備的好壞有密切關係。

談到運蕉船的性能，我們便觸及另一個核心問題——如何使現有的冷藏船隊汰舊更新。坦白地說，十九般國營的運船，平均船齡如與其他型式船隻比較，並不算老，但下面的一項事實告訴我們這些船隻大部份却不是最新最好的。因為去年旺季期間臨

時僱用的外籍船隻中，截蕉腐損率大都很低，有數艘甚至低到百分之零點四。說明這些臨時租用船隻不僅船溫操作管理妥善，性能也很好。也即是說，運蕉船要使所載香蕉品質優良，除了在冷藏技術操作方面，要督促船上人員認真管理外，船隻的性能(包括速度與冷藏設備)也是決定腐損率的重要因素，我們不能加以忽視。所以，開放添購新型冷藏船的事，已到了非實施不可的地步。

建立一支速度快，冷藏設備好的運蕉船隊，這可以解決目前旺季香蕉運輸方面遭遇的另外兩項難題。其一是船隻的調度問題。以往幾年，旺季輪口蕉量倍增，本國船隻如以最高裝載量計算雖然也能全部負擔承運，但由於速度慢，往返需時多。香蕉產銷業界為了爭取在這三個月之內將協議成交數量起運出口，只好在某些船隻空檔期中安排臨時船航次。例如去年租用的臨時船共達九十班次，約等於全年四百二十二班次的四分之一弱，其中大多是旺季時租用的。將來冷藏船隊速度加快後，我們就無需再租臨時船，有關調度工作可以提早安排，儘量使各冷藏船得到同等的營運機會。其次，是可以使兼載什貨的問題不再成為問題。我們都知道，每年四至六月份也是生鳳梨暢銷日本的季節，經營這項產品出口的青果輸出業界要求冷藏船公司搭載，而船公司為了多賺船運費，更願意接載。但香蕉產銷業界都以各輪兼裝什貨將影響船隻開航為理由，並訂出不得同船混裝的規定，不准船公司每船兼載。因此，每年到了這個時候，三方面都會形成爭持不下的局面，最後由主管單位從中協調解決。所以，如果冷藏船隊能擁有快速的船隻，縮短航程，便可騰出相當寬裕的時間，從容隔船搭載生鳳梨等農產品。爭取香蕉出口外匯固然很重要，但對於今後三數年間預料將會劇增的生鳳梨等產品，也應努力開拓，最好的辦法，就是謀求一個兩全之策。

### 以革新爭取市場

綜合以上所說的，臺灣香蕉海上運輸工作，首先應從加強現有冷藏船隻船溫管理操作人員的訓練着手。自然這需要認真執行的精神，才能達到航訓

的目的。其次是改進設備，務使它符合標準，再進一步則設法進行汰舊換新，並同時開放添建新型快速船隻。所有這些工作，如能逐步推動實施，相信我們的運蕉冷藏船隊，雖然在數量上仍不及美國聯合水果公司在拉丁美洲各國擁有船隊的總和，但祇要性能與速度毫不遜色，臺灣產銷業界開拓日本的外香蕉市場的計劃，到時便能「水到渠成」，隨時供應。

俗語說：「工欲善其事，必先利其器」，在臺灣產銷業進軍其他國家市場以前，由政府輔導單位督促有關航業界加強與改進海上運輸能力，正是準備工作的一部份，我們很願意看到他們順利成功！

莖園中天然草拉成草帶，可以形成平臺，兼可供葎蓋材料。(陳振成攝)

