

促進臺蕉外銷的福音

發展陸海貨櫃化運輸

朱敬敏

對於一般人來說，臺灣香蕉外銷，最近五年來為國家賺取了約二億一千餘萬元，折合新臺幣八十五億元的寶貴外匯，是一項值得大書特書的事。他們却不知道，這幾年來臺灣產銷業界和政府主管機構，為了達成理想的出口目標，真不知道在香蕉的產運銷方面耗費了多少的辛勤熱汗，與數以千萬元計的改善費用。

與其他輸出的水果或農產品比較起來，香蕉的確稱得上是一位「嬌客」，因而產銷業界與政府主管機構對她的照顧，可說已到了無微不至的地步。依據外貿會發表統計指出，五十二年十月到五十六年底，為使香蕉增產，防治病蟲害，改進耕作技術，試驗包裝集運方式等用途撥付的增建經費，就達新臺幣五千多萬元，至於蕉農，出口商花在改進香蕉產運銷方面的錢，尚不在其內。

香蕉外銷很不容易

在這麼多關懷與照顧的情況下，臺灣的產、運、銷工作自然獲得了很大的改善，使她在國際市場上的競銷能力增強起來，但是無可否認，努力的成果並沒有如預期的大。

例如，民國五十五年六月間，輸往日本的香蕉，在到達日本港口後發現大量腐損，被迫拋棄入海，前後有幾船之多，總數達十二萬餘箱，使國家損失外匯逾百萬美元。

又如去年本省外銷香蕉，於內陸運輸時，因機械擦傷致遭港口當局檢驗退關的，多達五萬三千箱，政府減少收入四十萬美元外匯，折合新臺幣一千

六百萬元。由於這些香蕉轉作內銷售價低及外銷的四分之一，蕉農實際損失約七百五十萬元。

海上運輸造成嚴重腐損，責任當然不能全由船方負擔，因為香蕉在裝入船艙之前，可能就已遭受外表不易察看出來的內部損傷。

至於內陸運輸，依據有關方面的調查統計，百分之七十均為機械擦傷，亦即由於運輸途中轉駁，顛簸，震壓所引起的。

所以，就香蕉產、運、銷三大課題中的運輸一項來說，為使它配合改用紙箱包裝及一貫作業的實施，除了要就現行的運輸工具、方法等方面，加以研討改進外，蕉業界與政府主管機關似宜另謀更妥善的辦法。

一般的看法，認為臺灣香蕉無論地形經營，組織各方面，都與中南美各國大規模生產下的蕉園不同，在運輸一事上，恐不能也無法與其相提並論，更談不到要求做到完全機械化了。這種看法，自有事實可為依據。

不過，我們也應認識到，臺灣運輸的改進，至少在難以遽予改變的形勢下，實施半自動化，儘量減少人工操作、轉駁、起卸的次數，是仍屬可行的。尤其是在採用紙箱普及後，運輸程序半自動化實

已成為必然的趨勢。而策劃與實施陸海貨櫃運輸，即為其中可能性極大的趨勢之一。

貨櫃運輸的利益多

運輸貨櫃化 (Containerization)，是最近二十年來發展臻於成熟，並預期將被全世界各國普遍運用的新的貨運方法。在歐美工商業先進國家，近年來主張使用自由搬動的貨櫃箱 (Portable Containers) 的人，業已證實這種運送、處理、及包裝貨物的方式成本很低，並可減少運輸途中損害，而且更能防止偷竊行為的發生。

雖然，裝載於運貨卡車後面有冷凍設備的貨櫃，自紐約運送到波多黎各及其他各地，早已有相當的成就。但橫渡大西洋的輪船公司是最近才有經營這項運輸業務所必需的設備，而且陸海貨櫃運輸業務的配合，也是不久前實施成功的事。

陸海貨櫃運輸最具體而成功的一次實驗，是在一九五六年五月。當時將二十噸重的美國佛羅里達州芹菜，裝載於貨櫃箱後，由佛羅里達運到新澤西州的伊莉沙白港，然後搬運到海蘭號輪船甲板上，運到英國後再轉航至荷蘭的鹿特丹。

到了鹿特丹碼頭，將貨櫃卸到載貨卡車車身底架上，用渡船運到非力斯多，最後運交賀斯蒙丹進口商的冷藏庫。這時貨櫃箱裏的空氣含氮百分之九十五至九十九，而溫度保持在華氏三十二至三十六度之間。據當地進口商報告說：「芹菜歷經十五天的旅程，運抵目的地後仍完美如初」。

從事上述試驗的美國海陸運公司，鑒於其後好幾次貨櫃運輸的實驗，證明這一種陸海密切配合的運貨方式，可以「放諸四海而皆準」。

因此，在一九六六年即擁有一艘新的貨櫃船，可載四百七十六個貨櫃箱，將貨物由大西洋橫渡巴拿馬運河而至太平洋各港口。一九六四年，紐約港務局為了迎合這種新的海運時代的來臨，在新澤西州的伊莉沙白建立一個巨大的新港，擁有處理二千六百個貨櫃的設備與起卸能力。接着美國其他港口

亦紛紛設置新的貨櫃裝卸場。

一九六六年四月二十三日開始，海陸旅運公司已有四艘貨櫃船每週營運一航次到歐洲，每艘可載二百二十六個貨櫃，航行於新澤西州的伊莉沙白及波士頓與歐洲的鹿特丹，不來梅，格拉斯哥等地間。並藉商業變動的聯繫，沿途搬運其他七個歐洲港口的船貨。

海陸旅運公司在一九六六年底，共擁有一次載運七千八百五十個貨櫃箱的十九艘貨櫃船隊。該公司預定今年底前再增加六艘新型高速的貨櫃船，每艘可載運三百三十八個可調節溫度的貨櫃箱和九百二十三個裝載乾貨的貨櫃箱。截至目前，該公司擁有容納一萬三千個貨櫃箱的場地，並與五百個運貨卡車公司及十七個鐵路公司互換合約。

除了海陸旅運公司外，另一家更早採用貨櫃運貨方式的英國通運公司，以及美國艾斯伯蘭遜公司與貨櫃箱海運分公司，最近兩三年也正迎頭趕上，建造新型快速的貨櫃船。經營紐約港與北歐各港貨運的摩爾索柯馬克運輸公司，計劃將百分之八十的普通乾貨，改用貨櫃裝運。

美國以外的國家也進入了貨櫃運輸時代，瑞典人及荷蘭人聯合組織的大西洋貨櫃箱運輸公司，已於去年由一個四艘貨櫃船組成的船隊，經營紐約、鹿特丹、安特衛普及瑞典等國間的貨運。

由上面所談的，足見世界各國陸海貨櫃運輸被普遍採用，並且開始用於裝運蔬菜水果，已成為今後航業發展的必然趨勢，而這一種運輸經驗為我國航業界所吸收，也祇是遲早的事。事實上，我國航業界已有人在做嘗試的工作；航業鉅子董浩雲的中國航運公司今年即訂造了一艘半貨櫃船，準備負起領導任務。

貨櫃運輸由一種創見發展至具體的事實，除了航業裝載技術日新又新的基本因素在推動外，最主要的還是由於這種運輸方式具有以下幾項優點：

(一)貨櫃箱起卸方便，節省搬運轉駁時間。
(二)貨櫃箱在貨品驗關手續後即予封閉，須運至外國顧客的倉庫時，始再開啓，可以免受與其他船貨在艙內直接擦碰，而造成損傷。

(三)不致發生途中被偷竊而引起短裝糾紛。
(四)可使船隻充分利用船上艙位空間，有些乾貨並可無慮海水或雨水浸襲，擺放於甲板上，因貨載量增多，相對地減輕了進口運費成本，有利國際貿易的推廣。

(五)碼頭操作程序減少，促進港口機械化。
(六)貨櫃使陸海運輸首次密切連貫，使貨品的產運銷真正做到一貫作業化。

(七)具有溫度調節的貨櫃，解決了數種貨品用船混載，難以調節冷藏船適宜溫度的困擾船貨雙方的問題。

當然，以上所說祇是貨櫃運輸一般性的好處，並不盡能符合臺灣蕉業界的利益。

但我們既知道，臺灣陸上運輸遭遇退關百分之七十由於機械損傷，在海運途中發生腐損，亦多少是因未將運前已受到機械損傷。因此為了使採用紙箱包裝後的香蕉，品質更為優良，臺灣蕉業界與政府主管機關，協力實施陸海貨櫃運輸，實在是一項值得提倡與逐步開展的改善工作。

臺中社的新新構想

為此，臺灣省交通處曾於六月中旬，在臺北辦事處邀集外貿會香蕉產銷輔導小組等主管單位及有關產銷團體，就臺中香蕉運銷社提出的「外銷香蕉採用貨櫃運輸計劃」，詳加討論，原則決定朝這個方向邁進。

臺中香蕉運銷合作社提出的計劃要點，包括：

(一)使用鋼材製造香蕉貨櫃，每隻容納十六公升裝的香蕉紙箱八十四隻。

(二)貨櫃兩側可以內向折疊，兩端並可拆下疊於兩側板內，以節省空櫃運回所佔船艙空間及運費。

(三)貨櫃四角設有鐵環，便於吊裝或與另一貨櫃扣緊之用。

(四)每輛卡車裝載四個，共三百三十六箱香蕉（每三箱折合一籃），如以十五噸運貨車皮裝載，可一次運六個，計五百零四箱。

(五)貨櫃以卡車自產地將香蕉運至火車站後，轉

運至港口，直接裝船出口，不必再經碼頭工人肩挑起卸程序。

臺中社指出，該社所屬產地年產香蕉如以七百五十萬箱計算，採用貨櫃後，雖然將增加運費新臺幣四百五十萬元，但若與退關使蕉農實際所得損失七百五十萬元的情況比較，還可節省三百萬元。所以採用貨櫃運輸，從長遠觀點來看，仍屬有利。

不過，實施貨櫃運輸雖有其必然性，但也有許多亟待克服的困難。例如要由代表生產者的青聯社或出口商製作數千隻貨櫃專供運蕉（出口旺季每日開出二至三班船，以及備用及裝用中的貨櫃至少需二千至三千隻），便是一件不易解決的問題。

此外，公路局與港務局方面在研討會中也指出，實行這種運輸方式可能遭遇的難題。公路局表示，每隻貨櫃（包括所裝香蕉）重一點七四噸，四隻貨櫃重逾七噸，本省載重七噸的卡車不多，將來載貨卡車必然大成問題。

即使卡車准帶拖車，運蕉公路能否承受如此大的運輸負荷，也很值得商榷。基隆港務局提出兩項疑問：

(一)採用貨櫃，運蕉船須用堆高機作業，但堆高機在船上作業，目前各船隻的吊桿恐多不勝負荷。

(二)卡車可以直開船邊碼頭起卸所運貨櫃，但有些碼頭火車不能直駛至船邊。

俗語說：「事在人為」，貨櫃運輸在臺灣香蕉產銷業界及起飛中的航業界，可以說是一項前所未有的大挑戰。

建立快速貨櫃船隊

我國經濟發展不如先進工商國家，無論在財力及技術上，對於貨櫃運輸業務的推廣自然非常吃力，可能事倍功半。

但是，鑒於一枝新型快速的貨櫃船隊，在未來的國際貿易上將成為專打前鋒的尖兵，尤其它極適合於水果與蔬菜的運輸，有關業界與政府單位似不宜畏縮不前，而應採取逐步演進的方式，來實現這一極具價值的構想！