

地域接近性與

世界香蕉貿易

朱敬敏

最近半世紀以來，由於交通運輸工具在速度、載重、裝卸等方面不斷改進，已經大大地改變了世界各國間的貿易關係。這期間儘管保護政策一再出現，但除了極少數完全未開發或仍處於原始狀態的地區外，目前大多數國家和地區的人民，均能購買到他們認為需要，並獲准輸入的遠自二、三千哩外的運來的產品。

貨不能暢其流

不過他們的這種慾望，在民生四大需要的食方面尚止於罐頭包裝的果疏肉食類。新鮮的水果與蔬菜，迄今還未能普遍自距離很遠的某一國家地區進口，同時以低廉價格轉銷給一般平民食用。因此居住在臺灣的中國人，便不易吃到來自美國乃至歐洲風味迥然不同的新鮮果蔬了（脫水與冷凍產品除外）。

造成此一世界各國「貨」不「暢其流」現象的原因，除了上述的保護本國生產業政策外，其他相關因素中，最主要的恐怕還是運輸工具以及冷藏設備和技術猶未達到完美無損，費用巨幅降低的理想目標。

所以在臺灣我們祇能吃到遠處來的蘋果，至於國富民安的美國，一般人能吃到的舶來鮮果，也不過是香蕉等幾種而已。換句話說，世界果疏貿易雖然年益發達，但如與工業產品相較，則顯屬小巫見大巫。而且，果疏貿易仍侷限於彼此距離較近的國家之間，用地域接近性來形容這一種國際貿易特質，實在並不為過。

就以香蕉來說，它現在已被公認為世界上交易額最大，貿易範圍最廣的主要果疏產品，但生產國家與進口國家之間，建立這項貿易關係，却泰半是基於地域接近性。如臺灣香蕉輸往日本，即為其中

一例。當然臺灣以往曾受日人殖民統治，也是促成臺灣輸日傳統的一項要素，不過在整個世界香蕉貿易史上，地域接近性往往決定了生產國家的出口地盤，這種情形我們從下表中可以看出。

歐洲共同市場國家中的四國：西德、荷蘭、比利時、盧森堡以及英國所需的香蕉，係由中南美地區或西印度羣島進口，由於運輸上須越過大西洋，其關係自談不上地域接近性，但如與日本自這些地區輸入的情況比較，則距離不算太遠，因為依據航海路線，英國自牙買加購買香蕉，快速運蕉冷藏船僅需十一、二天，而後者最快要二十四天至二十五天，相比之下差了一倍（註一）。所以，以上歐洲共同市場國家以及英國，與其供應地區的關係稱得上是「準地域接近性」。

一九六五年，全世界進口香蕉國家或地區，總共輸入香蕉五百一十一萬三千餘噸，而其中竟有四百五十二萬六千餘噸交易係由於地域接近性及「準地域接近性」，加上殖民關係而達成的，顯示大部份香蕉貿易仍然受制於地理環境。

運輸必需改進

要打破這種局面，前面已約略提到必須在運輸船隻的速度、冷藏方法等方面下功夫，而在香蕉生產國家或地區中，依靠美國龐大財力投資的中南美

六國（不包括多明尼加）（註二），特別是率先改種新品種的厄瓜多爾，在這一方面已經有了輝煌的成績。它的香蕉經過三週以上的海運航程，打入了日本市場，最近且站穩了陣腳。

厄瓜多爾香蕉業的成功，鼓舞了其他中南美國家，目前它們也在躍躍一試，希望一方面將改良品種的工作完成，另一方面緊隨厄國後塵，建造高速、新型、噸位特大的冷藏船，來角逐太平洋彼岸的新「地盤」（日本的川崎工業株式會社，曾為厄國建造了兩艘各長一百四十二公尺，寬十八點五公尺，深十一點四公尺，總噸數六千八百四十三噸，冷藏艙容積達七千八百立方公尺，一次可儲香蕉三萬六千箱的冷藏船）。

誠然，除了運輸之外，各進口國家對香蕉實施

一九六五年世界主要香蕉進口國家或地區	進口量單位：萬噸	主要供名國家	關係
北美（美國與加拿大）	二、〇一〇	中南美洲六國（包括多明尼加）	地域接近性
歐洲共同市場	二、四四二		
(1) 比利時，盧森堡	七五	厄瓜多爾	準地域接近性
(2) 荷蘭	八一	哥倫比亞	準地域接近性
(3) 法國	四三〇	法屬西印度羣島及厄瓜多爾	殖民關係
(4) 西德	五八〇	厄瓜多爾，哥倫比亞，宏都拉斯	準地域接近性
(5) 意大利	二七五	北非索馬利亞及厄瓜多爾	大部屬點城接近性
英國	四〇〇	西印度羣島及牙買加	殖民關係
日本	三七五	臺灣及厄瓜多爾	大部屬地域接近性
西班牙	三〇〇	西屬加拿利羣島	地域接近性
各國進口總計	四、五二六		

高關稅政策，也是阻滯這項農產品進一步真正成爲世界性貿易的障礙，必須加以克服。上述幾個主要進口國家的關稅率，經過聯合國糧農組織的一再協商，已次第降低爲：①英國對於來自英磅地區以外國家香蕉，課以固定關稅每一百磅七先令六便士，即相當於百分之十五的從價稅。②法國與其他四個歐洲共同市場國家，對非屬其戰前殖民或華會員國運來的香蕉課徵百分之二十的對外共通關稅，其中比、荷、盧三國實際徵收百分之十八，西德百分之十二。③日本於一九六三年取消限額制後，隨着將關稅率從百分之三十提高爲百分之七十，但今年起逐步降低百分之五，明年將可降低爲百分之六十。至於其他歐洲國家，香蕉關稅稅率雖也在逐漸降低，但仍屬偏高。

蕉貿供過於求

依據聯合國糧農組織香蕉運輸專家馬赫林博士(Dr. Aulhering)，最近訪華時在農復會發表專題講演指出，世界香蕉貿易情勢在今後幾年，仍將是一個供過於求的局面，各國生產大增，進口除日本外却呈呆滯，因此他預料蕉價會再下跌，中南美紙箱包裝香蕉屆時可能願以美金一元三角的價錢賣出，較目前的售價，減了七角(現時試銷日本的臺灣紙箱包裝香蕉每箱二點五美元)。

從馬氏的分析，我們當可斷言各國間的劇烈競爭，一方面固然或有助於早日使香蕉貿易建立更廣泛的基礎，亦即由於相互殺價，彼此加強運輸系統，以及配合各進口國家放寬輸入，而得以達成「貨暢其流」。但在另一方面却很可能由於競爭的關係，反而加重了這一項貿易的地域接近性，尤其是在運輸設備及冷藏技術未有更新的發明創造之前，同一地區生產國家角逐某一或數個鄰近市場的情勢，確實不可避免。

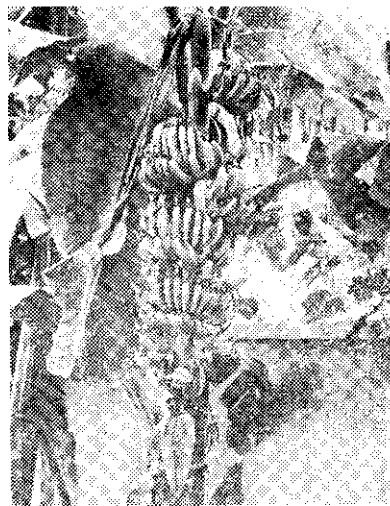
嚴格地說，地域接近性的有增無減，對於正在遭受遠方「異族」侵襲傳統地盤——日本市場——的臺灣業界，應該是利多於弊，至少在臺灣還沒有能力發展其他市場的階段，情勢是如此。

臺灣雖然比任何中南美蕉更接近日本，祇要稍加改進現有運輸系統，就可再縮短海運航程，間接提高產品風味，它却也有地域上的隱憂，這就是航海距離相差不遠的非律賓與泰國香蕉，虎視眈眈，正在作漁人的打算。而在非、泰兩個未來強敵中，目前非律賓正逐漸成爲臺灣的「眼中釘」。

第二次世界大戰前二、三十年間，日人在民答那峨島達別地所經營的 Abaca 園(馬尼刺麻原料作物)，因連續地以「無肥略奪」方式栽培，戰後突然發生假紋病，致全部廢棄，該地目前乃被利用改植香蕉，其主要品種爲拉卡丹蕉。

由於非律賓現在肥料甚爲缺乏，以致每公頃生產量僅三百五十簍，單位面積產量並不高，依據估計，如一年要向日本出口七十萬簍左右的香蕉，所需栽培面積將達三千六百公頃，在達別附近現成的蕉園約當此數，不過若要在這一生產區域大量收購到適合外銷用的合格品，一時恐怕無法做到。除非非律賓政府設法平抑肥料價格，使蕉園得以普遍採用，短期內方能提高單位面積產量，並自其中挑出相當數量較作的成品與臺灣競爭。

第一、二批非蕉已於最近銷日，成績不佳，據分析，除了以上的原因外，另一主要因素是輸送上之遲延，亦即沒有相當的運輸能力。目前非律賓蕉自出貨港至日本港口，所用船隻，祇是一些運南洋木材的低速貨船，從達別到橫濱的航程，竟需二星



冬發育情形 (張裕攝)

期到三星期左右，故其刈蕉熟度低得多，成績自然不理想。如利用快速冷藏船，則可在四天又十小時到達，幾與臺灣現時所需運輸時間相同。

至於泰國香蕉，目前正在展開，預料在初期將遭遇與非蕉大致相同的結果。不過鑒於泰國政府亦有儘量平衡泰、日貿易的意願，所以它也是一匹「黑馬」，說不定在泰國精明幹練華裔商人的努力經營之下，會後來居上，超過日人經營的非蕉，成爲臺灣在亞洲地區的頭號競爭強敵！

努力自強第一

地域接近性對於香蕉貿易而言，由於厄瓜多爾蕉業界異兵突起，打破了各霸一方的傳統，大大加速了今後世界各香蕉生產國家角逐遠地市場的步伐。儘管它會引起加劇地域性競爭的反作用，但它却已成爲臺灣蕉業界領袖及政府主管官員應當正視，並接受挑戰的無可避免的趨勢。

爲發展臺灣的香蕉事業，業界與政府一方面想盡辦法必須保持地域的優勢，使非、泰兩國香蕉永遠追不上臺灣，而另一方面，應即訂定一項同時牽涉到降低成本、改進運輸以及保護品質等方面工作的開拓遠地市場的計劃，務使臺灣也突破「地盤」，向日本以外的世界主要香蕉輸入國家進軍。

根據外貿會的統計，最近三年來臺灣外銷市場所佔比例，日本均超出百分之九十的百分比而高居第一位，顯見臺灣貿易乃是地域接近性的產物，任何關心臺灣出口業績的人，絕不會以此自滿，而如何使臺灣外銷市場分散，做到日本市場所佔比例不逾百分之五十，便是蕉業界上下一今後要齊心合力，奮勇前進的目標！

(註一)：巴拿馬至橫濱航路路程爲八、〇九四哩，而自巴拿馬至倫敦航路路程爲四、四〇三哩。

(註二)：中南美六國指瓜地馬拉、宏都拉斯哥、斯達黎加、巴拿馬、哥倫比亞及厄瓜多爾等國而言。