

改善運蕉船擴充冷藏庫

楊士仁

每年三、七月，是台蕉生產的旺季。這個季節生產的台蕉，品質最好，風味特佳。

但是，今年的生產旺季，產運銷各方面是否配合得很好？標售的數量是否如期交貨？選別、檢驗的執行是否嚴密？這都是大家所關心的問題。

產地發生嚴重滯銷：五月以後，天氣炎熱，下午又經常下雨，致使香蕉成熟加速。高屏地區的蕉農，不得不全力採收，希望成熟的香蕉及早送到集貨場。

但因其他因素的影響，蕉農運至集貨場的香蕉，並不能立即經過選別、水洗、裝箱等檢驗過程。集貨場裡，香蕉堆積如山，有的任憑風吹日晒以至腐爛，有的則在蕉販宰割之下，每斤僅以七、八角的價格，轉為內銷。

在高雄港三十一號香蕉專用碼頭，冷藏庫裡積滿香蕉，正待裝船，但蕉船却遲遲來遲，致使冷藏庫裡的香蕉出不得，碼頭外卡車上的香蕉進不得，影響香蕉出口很大。

事實上，在商品檢驗局的督運、管制之下，今年台蕉運抵日本港口的腐損率，遠比去年低，令人欣喜。

但在高雄港三十一號碼頭外的馬路上，停着下一百餘部運蕉大卡車，日正當中，炎陽高照，氣溫高達攝氏三十餘度，卡車上，裝滿外銷香蕉，車上只用一層塑膠布遮蓋着，任憑太陽曝曬，使香蕉品質受到嚴重損害，多麼可惜！何以有此現象發生呢？

問題出在碼頭冷藏庫及運蕉船上。

碼頭冷藏庫不能容納太多的香蕉，致使卡車上的香蕉不能立即送進庫裡冷藏。運蕉船缺乏（今年運蕉船共二十二艘，比去年少三艘），不能配合香

蕉船能配合得好，能適時裝蕉，則冷藏庫的香蕉，一出進，影響還不大。

但如果運蕉船不來，或即使來了，仍得待修，就會造成碼頭作業的失調。

目前的運蕉船一般都認為過於陳舊，性能不好，冷藏設備不良。

但船方認為，這次船隻調配不盡，主要是日本港口延滯卸貨的關係，錯誤在日方，不在船方。

不論責任誰屬，船隻調配失靈，造成台蕉嚴重的損失，已是不必爭的事實。如何改善船運，是今後拓展台蕉外銷的重要問題之一。

從今年台蕉旺季所發生的種種事實，檢討台蕉產運銷過程的缺點，極需改進解決的有下列幾點：

（一）運蕉船過少，逾齡陳舊，亟需汰舊換新。運蕉船有如作戰的前鋒部隊，如調配不當，整個作戰計畫將大受影響，甚至全被瓦解。船隻對於香蕉外銷的重要性，不容忽視。

（二）碼頭冷藏庫容量不夠大。目前高雄三十一號碼頭的香蕉專用冷藏庫，可容納十六萬至十八萬箱香蕉，僅可停靠一般船。三號碼頭雖亦可供香蕉之用，但容量僅八、九萬箱，而且無冷藏設備。

（三）自採蕉至裝船三十六小時的陸運時限，應予縮短。菲律賓香蕉產地至港口平均距離約一〇〇公里，台蕉（限於高屏蕉）平均僅四〇餘公里，可是，非蕉陸運時限僅六小時，台蕉須三十六小時。

台蕉往往還因蕉船調配失靈或採蕉過早，超過三十六小時的時限，何以台蕉產地至港口距離短，陸運時限反而較長？主要原因是非蕉產銷一元化，產地集中，自己擁有運蕉卡車，不必向外僱用，調配較易。台蕉產地分散，不若非蕉的大面積經營，集運時間不得不加長。

台灣至日本的航程，平均比菲律賓至日本的航

蕉採收，適時裝蕉，致冷藏庫的香蕉不能裝船，卡車上的香蕉，自然進不了冷藏庫。

不過，如果

程短少一天，這正是台蕉比非蕉有利之處，但却被陸運時限所抵銷，確實可惜。

非蕉是台蕉的勁敵，如何縮短陸運時限，與非蕉一爭長短，應速設法改善。如台蕉基於目前客觀環境的特殊，不易早日採用大規模經營，則三十六小時的陸運時限，應嚴格執行，不容再任其延長。

（四）產地採蕉、集貨、檢驗、卡車裝運、碼頭冷藏、船運等作業過程，應密切配合。如果蕉船不能按時裝蕉，按時開航，則冷藏庫不能發揮作用，產地按時採割的香蕉將被糟蹋。

卡車不能及時運進碼頭，使香蕉預冷，任受炎陽曝曬，則蕉農必小心翼翼搬運，檢驗人員精挑細選所費的苦心，全成泡影。

蕉農如不能按期按量採蕉，則蕉船不是無蕉可運，就是無法承運過量的香蕉。因此每個過程均繫成牢不可破的環節，任何過程的處理不當，在惡性循環之下，將導致所有過程的失調。



香蕉稱重（童振鵬）