

改進

倉儲運輸，

穩定

稻米供需！



今年一、二月間，稻米因地區性的供需失調，而價格上漲。結果，生產者未直接受益，消費者蒙受損失，只有中間糧商獲取超額利潤。因此，如何促使農民增產稻米，稻米在地區間及時間上如何合理配合，以及政府宜發揮何種功能等等，應作更進一步的研究與探討。

地區季節有影響

農產品適當的供給與合理的價格，需要有系統的運輸及各地區間足夠的倉庫來促成。根據民國六十年度資料統計結果，本省稻米生產在各地區間的分佈差別很大。

台北糧區人口占總人口的二五%，而產量却只占總產量的八·二二%。產量最多的為台中糧區，占二七·七〇%，而人口只占總人口數的一八·八三%，消費量只占一九·五五%，是有餘糧的地區。新竹糧區、台南糧區、高雄糧區及東台糧區的產量比率分別為：一六·八四%，二三·七七%，一八·四三%，五·〇五%消費比率為：一三·一五%，二一·三三%，一六·七二%，四·四九%，都是能自給自足且有少量餘糧外運的地區。嚴重缺糧的地區，有澎湖及台北糧區。因此，如何由有餘糧地區運輸稻米到缺糧地區，為一重要的課題。

通常各地區間運輸效率的高低，如無政策性的措施，可由各地區間價格差距的大小看出。如果差距過大，顯示其間有不合理的情況。台北市六十一年零售價格平均每公斤為八·一二元，而屏東市只為七·三九元。本省稻米的流動趨勢，是由中南部剩餘地區向北部不足地區集中，一般說來，運輸距離愈長，運銷費用愈高，價格差異愈大。最近能源危機所引起的油料漲價，使運輸費用約增加五四%，因此，地區間的價格差距加大。

另由水稻生產的時間來看，本省水稻收穫可分為第一期及第二期，由於溫度、雨量等氣候條件及作物制度的影響，南部收穫時間較早，北部較遲。第二期及第二期水稻收穫時間間隔只有四個月，而由第二期收穫至第一期收穫時間約有八個月。因此如考慮各時期的稻米運輸與倉儲，第一期缺糧的地區較第二期為少，但是如為補充第二期缺糧所需，第一期能運輸的數量較多。第一期產量的產量，台中地區約占總產量的三一·七三%，為最高，餘糧最多。第二期以嘉南三年輪作區的產量最高，約占總產量的三五·一四%，比該區第一期產量比率一二·四〇%增加二倍之多。

倉儲運輸作調配

如以各縣市間全年總供需求來說，全省二一縣市中有八縣市為缺糧地區，一三縣市為有餘糧外運地區。在缺糧地區中，以台北縣市最為嚴重，民國六十年一年中台北市缺糧達二〇萬公噸，台北縣亦缺一萬公噸。其次為各省轄市，其中高雄市缺八萬公噸。台南市五萬公噸，基隆市三萬八千公噸，台中市一萬四千公噸。而在有餘糧的縣市中，彰化、屏東、桃園及雲林各縣最多，彰化縣年餘十七萬五千公噸，屏東縣十六萬一千公噸，桃園縣十二萬公噸，雲林縣十萬五千公噸。

屏東縣年餘的十六萬一千公噸，可供給附近縣市的需要，其中包括高雄市八萬四千公噸，台南市三萬公噸，澎湖縣一萬八千公噸，及高雄縣四千公噸，其餘留為種用。雲林、彰化、台中、新竹、桃園、宜蘭的餘糧，可運往台北基隆與台南市等地區，其中雲林縣為八萬公噸，彰化縣十四萬公噸，台中縣四萬公噸，桃園八萬公噸，宜蘭四萬公噸，上述各地區的運輸數量，為最具運輸效率的供需配合，因此，最大的價格差距應是由雲林至台北的運輸成本。台灣東部花蓮、台東二縣的生產，恰足當地的需要。

如果地區間的價格差距適足以表示出合理的運輸成本，我們可估計由彰化至台北每公斤蓬萊白米年平均價格差距為〇·五元，而運輸距離約為二百

公里，也就是說，每公里每公噸的運銷成本為二·五元。

因為各地區在各期別間收穫量有所差異，因此各期別間在運費費率不變的情況下，宜決定適當運輸數量及運輸時間，以免產銷脫節，價格上漲，使消費者蒙受損失。

由於第一期產量除南地區外，均較第二期產量為高，且收穫時間以南較早，南北相差約一個半月至二個月，因此，主要原則為如何將第一期產量週剩地區留下第二期供給的不足額外，所剩數額在收穫後立即或陸續運往不足地區倉儲或銷售。所以在缺糧地區應有大量倉儲設備，以免因運輸而發生產銷脫節，且倉儲設備應由政府加以投資興建。

就縣市而論，彰化、桃園、雲林、屏東四縣為兩期收穫均有餘糧產區，因此第一期收穫後，即可將剩餘量運往不足地區。根據估計，第一期稻米應運至台北地區的有宜蘭縣四萬公噸，桃園縣八萬公噸，台中縣四萬公噸，彰化縣十四萬公噸，雲林縣三萬公噸。運往台南市的有雲林縣二萬公噸，屏東縣三萬公噸。另外由屏東運往高雄市八萬公噸，澎湖縣一萬公噸，台中縣另需供給二萬公噸以應台中市的需要。其餘各地區的第一期餘糧，可就地儲藏，以備第二期不足時之用。至於第二期稻米的運輸情形：雲林縣四萬公噸運往台北地區，屏東一萬五千公噸運往澎湖縣，其餘不足地區均以第一期留下作為補充之用。

經上述情形運輸調配後即可平衡目前本省各縣市間的稻米供需問題，且使總運輸的公里數為最少，亦即為最低的運銷成本。

稻米生產有季節性，而需要則缺乏季節性，因此，稻米倉儲為平衡時間供需的手段。

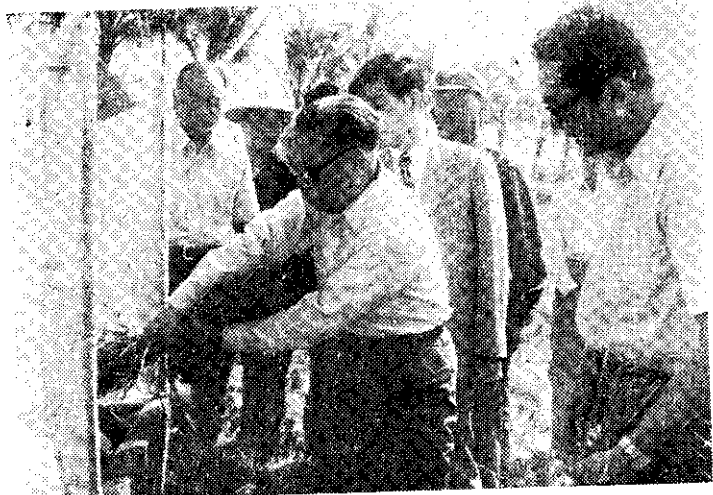
合理的稻米價格季節變動，應等於倉儲成本。

民國六十一年各月分各地區的稻米價格季節變動，以四、五月間第一期水稻未收穫前為最高，五地區平均每公斤蓬萊白米高達七·九四元，而於第一期收穫後降低，至第二期收穫後始再度提高。價格最低期間各地區並不一樣，台北、桃園、彰化地區以八月分為最低。台南因第二期收穫量較多，所以價

格最低時間為十一月第二期稻作收成時，屏東以六月、七月為最低時期。

本省的稻米倉儲方式，有經由糧食局委託農會儲存，農會糧商及農家自存等幾種。如以儲存數量來說，透過農會儲存的數量約占五分之一，年約五十萬公噸，而大部分均由糧商及農戶自存。儲存時間糧食局因為安全存糧及配給軍公教糧儲存較久，而糧商及農民因為實際需要，儲藏時間較短，最長約為一年。價格季節變動是否合理，可由各月分的價格差距中看出。平均價格由十一月份的每公斤七·四二元至四月份的七·九四元約儲藏六個月，價格每公斤差〇·五二元，而倉儲成本以農會計算應為〇·三元，而以農民計算為〇·七元，可謂相當合理。

根據邱茂英教授的估計，農家小規模倉儲的成



蔣院長試用稻谷脫粒機(李裕農)

本較高，或契約農會大規模倉儲的成本較低。但是目前倉儲仍有很多問題，例如倉庫地區分配不均，倉容不足等。據調查資料顯示，目前本省各縣市農會倉庫均在主要產米地區，例如彰化縣即有一〇九萬公噸的倉庫容量，台中、雲林、台南亦均超過五萬公噸倉庫容量，而於主要缺糧地區的基隆和台北，倉容甚為缺乏。事實上，農會所有的倉容，只能儲存糧食局委託的軍公教糧及調節糧價的安全存糧，而平時所需稻米仍須透過糧商或農會在區域間的有效運輸，因此，在台北地區興建大型糧倉，實為刻不容緩之舉。

針對問題求改進

目前本省稻米政策在於充分供給軍糧民食，近二、三年來由於稻米價格的長期偏低及工業迅速發展的結果，稻作面積逐漸減少，本來台灣稻米除自給外尚有餘額以供外銷，近年來已有供應不足的現象，因而引起去年下半年開始的糧價逐漸上漲，以及本年一、二月間的糧價激漲，而看出糧政上的許多問題。今後除力圖增產，以充裕供給外，尚須針對目前倉儲及運輸方面的問題，力求改進。茲建議數點，以供參考：

(1) 在主要缺糧地區興建大量倉庫，以防因運輸不能配合而引起米價波動。

(2) 政府掌握的糧食數量，以能調節市場價格及充分供給軍公教糧為原則。

(3) 加強糧商管理，以防囤積居奇擾亂市場秩序的事情發生。

(4) 在地區間稻米價格超出合理範圍時，委託農會拋售食米。應以產地至消費地的合理運銷成本為拋售價格，以免因拋售米價格過低，使糧商無法運輸，並增加政府的負擔，但亦不應過高，使商人得到超額利潤，消費者蒙受損失。

(5) 糧政當局宜在稻米收穫前後，詳細調查計算各種區間缺餘糧的數量，以便迅速採取各項運輸措施，且對超越糧區運輸的糧商申請手續，宜盡量簡化，以提高運輸效率，確實控制數量，達到地區性均衡的目標。