

# 菲律賓香蕉事業

陳熒堂

(續上期)

(一)蕉園產量：自四二、五〇噸，但在 Lapanday Farms 產量高達七二噸。蕉園均行宿根，更新年限目標為二〇年。

(二)蕉園潔淨：一般均頗清潔，不致毫無雜草，即枯葉亦均清除乾淨。

(三)產期調節與留苗：以每八個月採收為目標，於留芽時，即作為出貨的準備。

(四)生產管理：每公頃平均為一個工人。

## 採收管制

(一)採收控制：P.P.C. 以自留苗開始計算收穫日期，以八個月估計，採收控制，仍以懸掛色帶作為鑑別標幟。其次測定香蕉飽滿度，以香蕉外皮「角度」的深淺加以判定，同時測定直徑大小。飽滿度的容許範圍，視運輸地區遠近而有別，如銷日本的香蕉可以放寬，但銷往中東者必須從嚴，主要為防止運輸途中的損失。

(二)判定可以採收的蕉株，即以刀砍切後使果串下墜，由肩機橡皮墊的工人背負至索道，懸於掛鉤。索道遍佈蕉園，人工搬運距離甚短，待積有相當數量，由引擎拖拉至集貨場外，再分線進入場內，每一引擎可帶動一〇〇~一五〇串，約五、〇〇〇公

斤。

(三)果串進場後：1. 除去套袋 (將

舊破的 P.E. 袋收集後焚燬)。

2. 測定飽滿度 (由女工以測徑器測量，選定果串的第二把中間二果指，飽滿度控制在二又三分之一至二又三分之二之間，測後除在果串加以取捨記號後，並逐一填入記錄表。

3. 去花：由帶橡皮手套的女工，在果串接近水槽時去花。

4. 分把：由男工以整刀實施分把，速度頗快。

(四)自分把、水洗、秤量、噴藥、貼標籤、裝箱 (箱內襯 P.E. 袋) 及裝上卡車，每一過程均頗小心認真。最後上卡車時，每箱均有記號，包括場別、日期等，以便追蹤。

## 產量預估

P.P.C. 每月出貨量自一五〇~二〇〇萬箱，年輸出總量為二、二〇〇萬箱，輸出日本全年各月均有，平均每二天一船。

## 聯標公司

聯標公司蕉園，不但生產者僅一人，對象單純且土地集中，技術指導與蕉園管理，均較其他公司便利。而最方便者，為香蕉輸出碼頭，距離蕉區僅三〇公里左右，經 Farabao 向東即是，聯標公司在菲律賓經營香蕉，可謂得天獨厚。

聯標公司在日本有銷售系統，其他公司僅設經紀人而已，因此聯標公司在日本零售市場亦能把握。

## 蕉園管理

(一)蕉園植株，株行距較其他公司寬，每公頃植株約為一、五〇〇株。

(二)葉斑病防治：1. 每天噴藥一次，採用乾式法，配方與台灣相同。2. 清園工作頗為徹底，如砍除病葉，以減少發病感染原。

(三)對於除芽工作頗為注意，因為除芽遲早與所留植株的產期關係甚大，且除芽工具 (即刀) 隨時消毒，每一工人於去側芽時提一約四寸見方，高度約〇.四公尺的鐵皮匣，內注消毒水，刀即浸於匣內。

(四)排水設施：Davao 蕉區雨量甚大，為防豪雨積水，蕉園有一、〇〇〇呎長的大排水溝，他們認為地下水不宜太高，在離地面四尺以內不應積水，排水溝予以加深。

(五)果房套袋：採用二色，即乳白色與透明無色者，與菲律賓其他公司相同；惟在路邊，他們認為每年在十一月至翌年二月間陽光太烈，於頂端加襯報紙，以避免日曬。

(六)香蕉防風不用竹桿支柱，因菲律賓的竹桿價格太高，極不經濟，大多以尼龍繩牽綁，相互牽制，但大路兩邊的蕉株，仍以竹桿為支柱。繩索的綁法，視果串的傾向而定。由果串軸的上端繫繩，另端即綁在其他蕉株的下端或根基部。



分把前女工先摘花然後用整刀將果串分把立即放入水中

(七)Farabao 蕉園平均每公頃產量約為六〇噸，每公頃可達五、〇〇〇箱 (二二.五公斤/箱)

## 採收搬運

(一)蕉園至集貨場均採索道運輸。進場後使用整刀分把。

(二)集貨場採取水箱浸洗及自動沖洗兩種水中，未加任何藥品或明礬。

(三)裝箱紙箱，由日本供應，否則日本要抽取紙箱出口稅四〇%~五〇%，輸往中東的紙箱，由台灣供應。

(四)紙箱在集貨場內裝釘，隨釘隨用，配合恰當，每箱為一二.五公斤 (增加〇.五公斤以防失重)，集貨場平均每小時可裝箱二〇〇~二五〇

箱，大場每天最高出貨量達九千箱。

(4) 裝箱後隨即搬上卡車：利用輸送帶，先裝上墊板，每一墊板可裝八六箱，八個墊板裝一卡車，每卡車可裝六八八箱，重量為八、六〇〇公斤。蕉箱搬上卡車時，均印有出貨月、日及場名，以利核對。

(5) 果軸以日本供應的 Topsin (與 TBZ 相同) 消毒。

(6) 凡不合格外銷品或配額已屆滿時，亦予裝箱，此項不合格品，有中國人前往購買，在集貨場交貨，自行運往日本銷售。

(7) 採收時的飽滿度：銷中東規格為一又三分之二吋，銷日本者為一·五吋，長度保持七·五吋以上。

(8) 卡車運輸：因採墊板方式，車抵碼頭後，即起重機卸貨或直接以吊桿上船，如此可避免轉搬搬運損傷，卡車到碼頭最多停留六小時。對於出貨時間、出貨數量與船的調配，事先均有妥善安排，因此無船等蕉或蕉等船的現象。

(9) 農場面積約五、〇〇〇公頃，每公頃生產五、〇〇〇箱，每年約可出貨二、五〇〇萬箱，外銷日本全年為一、九〇〇萬箱，占總生產量七六%。

(10) 輸出旺季，每月約需十四航次，平均為十二航次，運蕉船租用 Pirelli 船公司者有五條船，聯標公司自己有七條船。

(11) 每船裝量，輸往日本者，最少者二五、〇〇〇箱，輸出中東者均為大船，有多達二三萬箱者，航行日本約為五天，航行中東者，須以三、四

周估計。船艙溫度保持一三、一四度 C，船於裝蕉前十二小時預冷，空艙上面覆蓋帆布，保持冷氣不使外洩。

(12) 菲律賓輸到日本市場，各月分輸出百分比為一月五%，二月六%，三月十三%，四月十二%，五月九%，六月九%，七月七%，八月七%，九月八%，十月七%，十一月八%，十二月九%。

菲律賓各公司經營香蕉方式、技術服務、產銷制度等，雖各有不同，但均以 FOB 收購香蕉辦理出口，故就產、運、銷與品質綜合說明如下：

各公司均未按中南美洲經營方式購地種蕉，而改採以技術服務，協助農民改善種蕉。

各公司有蕉區範圍，就其範圍內與土地所有權人訂約，自開墾規畫、種蕉、管理：等，分項分期，予以技術輔導，且把握時機認真推行。

(1) 留苗：非蕉大多採宿根制，留苗時期及留苗株數，以配合明年外銷月別的數量為前提，例如來年五月外銷出貨量訂為全期產量一〇%，則本年九月留苗株數，亦應占全區蕉株數量一〇%，此點非常重要。

如果任意留苗，毫無計畫，則無法配合產期與預定外銷量，後果將不堪設想。

(2) 防病：香蕉病害以葉斑病為最普遍，且與品質及產量關係至巨，每隔十天噴藥一次，全年共噴藥卅六次。為防止 Moko 病擴展，經常巡視蕉園，最少隔兩周，普遍巡視一次，一旦發現，立即處理，決不疏忽。黃葉病據聞亦有發生。

(3) 果房保護：非蕉普遍實施果房噴藥及套袋，提高品質。

(4) 施肥：依據葉片及土壤分析結果，釐定施肥標準並每隔三個月測定一次，供施肥量參考。目前用量，平均每公頃施用氮肥(尿素)四〇〇公斤、鉀肥(氯化鉀)八〇〇公斤。

(5) 熟度：為控制採蕉熟度，一律採用懸掛色帶(聯標公司用各色英文字母代替，其意義相同)，且執行甚嚴，除色帶為確定果齡外，每屆採收前期，再以測定又測其飽滿度(測果串第二把的中間果把)以決定採收日期。

(6) 產量調查：1. 留苗時統計株數，並作產量預估。2. 留苗後的次月起，每月依據生長情形，估計產量。3. 套袋同時預估產期及產量。4. 採收前八周，亦即套袋後六周，每周作產量估計，直至採收日止(約八次)。5. 最後在採收時計算實重，以供估計產量的對照。

(7) 蕉園排水：主張最高地下水位，應保持一·五公尺以下，因此非蕉園大、小排水溝的開發特別注意，一為防豪雨積水，二為降低地下水位，此與香蕉品質關係至巨。

(8) 蕉園至集貨場：大部分採取索道，如聯標公司與德而門特均是，此法可減少擠壓傷，效率亦高。蕉串運抵集貨場後，行分把水洗，但投資費用亦大，好在全年均可利用。標準公司目前仍行路旁分把，以雙層車運至集貨場，直接放入水槽。

(9) 集貨場至碼頭：多採用卡車運輸，其中標準公司因蕉區分散，里程過遠，採用貨櫃車但無冷氣設備。各公司的蕉箱裝卸，一律採用墊板作業，裝車時，以自動輸送帶搬上卡車，卸貨時由起重機卸貨，即連同墊板卸貨或逕行以吊桿上船，可節省人工搬運以避免擦壓傷。

### 產量估計

(1) 海運：非蕉出口，各公司均有專用碼頭，與其他貨船毫無相關，除各公司自設的檢查站外，政府未設關卡，進出亦頗自由。香蕉運抵碼頭後，規定必須在六小時內裝船，船艙溫度，早在返航途中預冷(約在裝蕉前二〇小時)堪稱配合密切。

(2) 銷：非蕉絕大多數外銷，很少內銷，外銷地區以日本為主，外銷總量全年約為七、八千萬箱，全年一、六月分輸出量占五十四%，其中三、四、五三個月輸出占全年三四%，七、十二月分占四六%。

產品均以一二·五公斤紙箱加襯 PE 袋包裝，輸出日本者，整把蕉占九〇%分，分把蕉占一〇%，分把蕉價格約低一成。

(3) 品質：對於品質管制非常嚴格，絕無人情因素，凡不合規格者，一律退回。檢查程序，各公司雖有不同，但大致上為三次：

第一次：於香蕉分把前(分把前先測定飽滿度是否合格，幾乎逐串檢查)。第二次：於分把後檢選(過磅前)。

第三次：在碼頭檢驗，每一〇〇箱抽驗一箱，凡不合規格者，即予退箱，箱上亦加注抽驗記號，集中裝船以示識別，抽驗的樣品蕉售價較一般低一成。品質工作，生產者亦自行檢查，但第三次碼頭檢查，由收購公司派員抽驗。(全文完)

