

通行的代价：通行费、护卫与旅途风险

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

对中世纪商人而言，选择日内瓦作为中转站，是一番计算的结果。这种计算的组成部分是已知的，尽管其金额因时期、路线和货物不同而差异很大。第一项是通过桥梁、山口和领主辖地边界时征收的通行费和关税。第二项是运输本身：租用驮畜、车夫和骡夫的工钱、湖上船运的费用。第三项汇集了停留费用：住宿、膳食、仓储、经纪人佣金。第四项较难量化，对应的是风险：盗窃、劫掠、没收、损坏、延误。

商人有多种办法降低这最后一项。他们把货物分批发运，结队而行，雇用当地向导，并向途经领地的领主申请通行证。他们还通过康曼达（commenda）合同和贸易公司在多名合伙人之间分散风险，使出资人能够为一名行商主持的远行提供资金，同时分享盈亏。十四世纪出现于意大利港口的海上保险，承保海运货物；相比之下，陆路运输在很大程度上仍缺乏类似的保障。¹

在这样的条件下，一条路线的安全声誉具有直接的经济价值。一条以安全著称的路线，可以降低护卫费用，减少同行的合伙人，并只需拿出较小比例的利润来弥补损失。因此，中转站有动力将其关税维持在可承受的水平，并保障周边地区的安全。日内瓦当局与瑞士高原各城市的当局一样，深知这一点：通行费定得过高，会使贸易转向其他路线，收入也随之消失。

通行的代价：通行费、护卫与旅途风险

示例。一包价值 1000 单位的丝绸从米兰运往日内瓦。运输费用 40 单位，通行费 25 单位，住宿和仓储 10 单位，经纪费 5 单位，商人另预留 20 单位以应对损失风险。过境总成本达 100 单位，即货物价值的 10%。一包价值 200 单位的普通呢绒，若承担相当的绝对成本，这些成本将高达其价值的 50%。这些数字是虚构的；它们说明了为何长途陆路贸易集中于高价值商品。

这种全成本推理至今仍完全适用。选择财富管理中心国际客户，或选择经营地的贸易商，同样会比较一整套成本和风险：佣金和费用、税收、合规成本、生活和人才成本、法律和政治风险、货币稳定。费用水平只是这一计算中的一个因素。法律确定性、当局行为的可预见性和基础设施的质量往往分量更重，因为它们决定了最难控制的那一项：风险。

1 注释

1. Wikipedia (en), “Marine insurance”：独立的海上保险合同于十四世纪在热那亚附近和其他意大利城市发展起来，随后传播到北欧，保费随季节和海盗活动而变化；劳埃德咖啡馆（Lloyd’s Coffee House，伦敦，1680 年代末），“第一个海上保险市场”。

仅供一般参考。本文不构成法律或税务意见，不能替代针对个案的专业意见，亦不建立律师与客户关系。本文反映截至 2026 年 9 月的法律状况。

在线版本：cn.helveticaregister.com/geneva-the-cost-of-passage-tolls-escorts-and-the-risks-of-the-journey