

通行的代價：通行費、護衛與旅途風險

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

對中世紀商人而言，選擇日內瓦作為中轉站，是一番計算的結果。這種計算的組成部分是已知的，儘管其金額因時期、路線和貨物不同而差異很大。第一項是通過橋樑、山口和領主轄地邊界時徵收的通行費和關稅。第二項是運輸本身：租用馱畜、車伕和騾夫的工錢、湖上船運的費用。第三項彙集了停留費用：住宿、膳食、倉儲、經紀人佣金。第四項較難量化，對應的是風險：盜竊、劫掠、沒收、損壞、延誤。

商人有多種辦法降低這最後一項。他們把貨物分批發運，結隊而行，僱用當地嚮導，並向途經領地的領主申請通行證。他們還通過康曼達（commenda）合同和貿易公司在多名合夥人之間分散風險，使出資人能夠為一名行商主持的遠行提供資金，同時分享盈虧。十四世紀出現於意大利港口的海上保險，承保海運貨物；相比之下，陸路運輸在很大程度上仍缺乏類似的保障。¹

在這樣的條件下，一條路線的安全聲譽具有直接的經濟價值。一條以安全著稱的路線，可以降低護衛費用，減少同行的合夥人，並只需拿出較小比例的利潤來彌補損失。因此，中轉站有動力將其關稅維持在可承受的水平，並保障周邊地區的安全。日內瓦當局與瑞士高原各城市的當局一樣，深知這一點：通行費定得過高，會使貿易轉向其他路線，收入也隨之消失。

通行的代價：通行費、護衛與旅途風險

示例。一包價值 1000 單位的絲綢從米蘭運往日內瓦。運輸費用 40 單位，通行費 25 單位，住宿和倉儲 10 單位，經紀費 5 單位，商人另預留 20 單位以應對損失風險。過境總成本達 100 單位，即貨物價值的 10%。一包價值 200 單位的普通呢絨，若承擔相當的絕對成本，這些成本將高達其價值的 50%。這些數字是虛構的；它們說明了為何長途陸路貿易集中於高價值商品。

這種全成本推理至今仍完全適用。選擇財富管理中心的國際客戶，或選擇經營地的貿易商，同樣會比較一整套成本和風險：佣金和費用、稅收、合規成本、生活和人才成本、法律和政治風險、貨幣穩定。費用水平只是這一計算中的一個因素。法律確定性、當局行為的可預見性和基礎設施的質素往往分量更重，因為它們決定了最難控制的那一項：風險。

1 註釋

1. Wikipedia (en), “Marine insurance”：獨立的海上保險合同於十四世紀在熱那亞附近和其他意大利城市發展起來，隨後傳播到北歐，保費隨季節和海盜活動而變化；勞埃德咖啡館（Lloyd’s Coffee House，倫敦，1680 年代末），“第一個海上保險市場”。

僅供一般參考。本文不構成法律或稅務意見，不能取代針對個別情況的專業意見，亦不建立律師與客戶關係。本文反映截至 2026 年 9 月的法律狀況。

網上版本：hk.helveticaregister.com/geneva-the-cost-of-passage-tolls-escorts-and-the-risks-of-the-journey