

关于OCP运输方式的若干问题

陈 伯 度

在美国和加拿大商人开来信用证的运输条款中，有时有OCP一词。什么叫OCP？使用OCP是否有利？怎样使用OCP？本文试就这些问题进行研究和探讨。

什么叫OCP

OCP是“陆上公共点”(Overland Common Points)的英文简称，原是美国和加拿大陆上运输的一个区域名称，意即陆上运输通常可以到达的地点。

美国把它的中部和东部即北达科他州、南达科他州、内布拉斯加州、科罗拉多州和新墨西哥州及其以东地区划为OCP地区。凡太平洋彼岸的货物经美国西岸各港东向运行到OCP地区可享受运费的特殊优惠。此种优惠是二十世纪二十年代初期由美国铁路行业首先提供的，旨在刺激横跨大陆的东向货运。随后，公路和航空运输业也步其后尘，后来又扩展到所有由东向西的货运。美国西岸航商为了争取OCP地区的货运，也拟订了一个较一般货运为廉的费率，名为OCP费率。加拿大毗邻美国，贸易和运输业务与美国有密切关系，也有一个OCP地区，自西向东的陆上运输实行与美国同样的优惠办法。

从远东地区向美国OCP地区运送货物，可供选择的海洋运输方式有两种：一种是以美国东岸港口为卸货港，船舶穿越巴拿马运河由加勒比海通向美国大西洋港口；另一种是以美国西岸港口为卸货港，然后通过陆上运输到OCP地区。这后一种方式虽然经过海陆两道运输，但在正常情况下，总的运输时间却较前一种为短，其原因：

一是通过西岸转运，航程比直达东岸短。例如上海到纽约经巴拿马运河的海运全程为10581海里，而上海至美国西岸的西雅图，海运全程为5101海里，两者相差达5480海里，相当于10149公里。但从西雅图到纽约的陆运里程只有4800公里，两者相比，海陆联运到纽约要比海运直接到纽约减少运程5300多公里。就加拿大而言，东岸的主要港口蒙特利尔，海运从纽约还要北向延伸1400海里，故如货物由西岸温哥华或美国西岸的西雅图、波特兰港陆运到蒙特利尔港，要比海运直达缩短运程8000多公里。再者蒙特利尔港一到冬季因圣劳伦斯河冰冻，封港期达三、四月之久，在此期间，海轮只能停靠大西洋海岸的哈利法克斯、圣约翰等港，再由陆路转运到蒙特利尔，不然就得使用破冰船破冰，这样费用就要增大。所以无论从运输时间和运输费用考虑，海陆联运都胜于海运直达。

二是由于集合运输的发展和机械化程度的不断提高，装卸时间和运输时间都大为缩短。据美国波特兰港港口当局提供的资料，从该地到美国大湖区的芝加哥陆运只需3天，到东部的纽约只需7天，到南部的休斯敦只需8天，而且在集装箱运输的条件下货物遭受损坏和偷窃的可能性很少，再加陆上运输商又愿提供优惠运费，这就为OCP地区货物的海陆联运得以发展创造了有利条件。

美国的工商业重心在东部地区，由于陆上运输的便捷和 OCP 优惠运费的招来，因此原来海运直接到东部各港的货运逐渐被吸引到西岸各港。据报道，香港到美国、加拿大西岸由于航程短(单程不足三个星期)，周转快，航运公司只需投入两条航轮，每月一船，一来一往，即可开辟美、加西岸航线，因此经营该线的船公司越来越多。1979年定期航运该线的船公司增至29家，每月定期船有114班，其经营人家之众，班次之多，均居香港航运业的第一位，而经营美、加东岸线的则只有20家船公司，76班定期船。我国现有的美、加航线也都是西岸线，运往 OCP 地区的货多由陆路转往。

由于 OCP 运输方式的不断发展和扩大，OCP 一词目前已经不仅是一个在地理上的区域名称，而且意味着货物的陆上转运，成为国际贸易和国际运输业的专用名词了。

OCP 的具体做法和有关规定

经营美、加西岸航运的船公司对多数商品订有两种费率：一种是本地费率(Local Rate)，适用于本地区就地销售和使用的进口货；另一种是陆上公共点费率(OCP Rate)，适用于由西岸各港转运到 OCP 地区的进口货。它比本地费率一般低 3 %—5 %。

根据 OCP 运输方式的特点和承运船公司的有关规定，我对美、加出口从成交、出运到制单、结汇，具体做法大致如下：

(一) 成交和订约

1. 凡以美国和加拿大 OCP 地区为最后目的地的货运，不论 CIF 或 C & F 价格条款，都可卖断到西岸各大港口。例如原来成交价是 CIF 或 C & F 纽约的，可改做 CIF 或 C & F 美国西岸指定港口(U.S. West Coast Named Ports)，具体港口可结合我不同时期的航运条件在交易磋商时予以明确，单价则参考东、西岸之间的运费差价作适当调整。

2. 在合同运输条款中明确货物的运输方式是从中国口岸到美、加西岸港口转运至 OCP 最后目的地。例如对美成交可用 Shipment from China to x x x x (West Coast Port) OCP New York，对加拿大可用 Shipment from China to Vancouver O C P Montreal。

3. 要求进口商在信用证中相应订明以上条款。

(二) 运输和单证

1. 在货物的运输标志(Shipping Mark)内把卸货港和OCP的最后目的地同时列明。例如经西雅图转运到纽约，可列明“Seattle OCP New York”。

2. 在提单“卸货港”(Port of Discharge)一栏标明 OCP 字样。例如以西雅图为卸货港的应标明“Seattle OCP”，同时在提单下部的货物内容(Description of Packages and Goods)一栏注明转至纽约“In transit to New York”字样。也可以在提单“卸货港”一栏只列卸货港而在运输标志和货物内容栏内分别标明 OCP 前后目的地。

3. 装货单也相应标明以上文字。

具备了以上手续，我们就可按有关商品的 OCP 费率享受外商船公司的运费优惠。但船公司为了防止在西岸销售和使用的货物假借 OCP 名义，牟取优惠运费，大多规定：凡运往 OCP 地区的货物，须在进口船只卸货完毕后一定时间内(一般为30天到45天)，提供有关证明，如陆上运输提单、车运单、海关转口报单等。这些证明须载有进口船名、航次、提单号码、启运港、货名、件数、重量、尺码、转运目的地、承运商名称以及实际转运日期等内容。货主及其代

理人如不在规定期限内提供上述证明,船公司就要改按本地运费率调整运费。

相反的情况是原先按本地费率计费的货,在到达西岸后因故需转到 OCP 地区也可改按 OCP 费率调整运费,但须受某些规定的限制。例如:货物必须于卸离进口船只后一年或一年半内原件转往 OCP 地区;货主或其代理人必须自货物运往 OCP 地区之日起60天或90天内提供有关证明向船公司办理调整运费手续等等。

OCP 与小陆桥及微桥运输

除了 OCP 运输方式之外,美国太平洋港口的海陆联运还有小陆桥(Mini-Land Bridge)和微桥(Micro Bridge)两种。这两种运输方式都属于国际多式联运(International Multi-Modal Transport)的范畴,在美国则称为 Inter—Modal Transport。所以称为小陆桥和微桥,主要是有别于跨越欧亚大陆的西伯利亚铁路的大陆桥。

小陆桥是将美国西岸进口货物通过铁路运送到大西洋和墨西哥湾主要港口,从这些港口还可用卡车转运到周围城市,但费用和责任则不在多式联运范围之内,须由货主自负。微桥和小陆桥的区别在于:1.微桥的运输流向是美国芝加哥周围的大湖区等地;2.微桥的陆运段运费是按铁路公司对外公开的收费标准计算的,而小陆桥的陆运段运费则是海、陆两段运输商协议商定的。

OCP 与两种陆桥运输的区别主要是:

(一) OCP 的区域范围比小陆桥更为点多面广。它遍及于三分之二的美国大陆,而小陆桥和微桥所能到达之处则有一定的局限性;

(二)如前所述, OCP 运输方式对出口商来说使用的价格条款是 CIF 或 C & F 美国西岸港口,小陆桥和微桥则为 CIF 或 C & F 美国的东岸、墨西哥湾港口或内陆城市。

(三) OCP 虽然是以两种或两种以上运输方式把货物从一个国家运送到另一个国家,具有国际多式联运的形式,但按照联合国贸发会1980年5月通过的《联合国国际货物多式联运公约》(Convention on International Multi—Modal Transport)的解释:“为履行单一方式运输合同而进行的该合同所规定的货物接送业务,不应视为国际多式联运”。国际商会1975年修订的《联合运输单据统一规则》(Uniform Rules for a Combined Transport Documents)的解释:多式联运意味着不是按各单一运输方式立一系列运输单据,而代之以一种新的自起点至终点的全程运输单据;承运当事人即联合单据的签发人,不论为实际运送人或运输代理人,必须负责妥善完成全程运输,并负责赔偿货物在整个运输过程中所发生的灭失与损坏。OCP 的海运段与陆运段分别由两个承运人签发提单,运费和风险责任海陆两段分别承担,因此它就不符合上述国际多式联运的规定;而小陆桥和微桥则是海陆两程由一张提单负责到底,运费也是海陆两程一起计算的,这两种方式才具有多式联运性质,属于多式联运范围。

当前美、加航运存在的问题

我国目前去美国和加拿大的货物,由三家船公司承运:一家是日本的川崎船公司,一家是美国的海陆船公司,它们两家都用集装箱船分别在神户和香港换装二程船,由于中转费时,效果是不够理想的。第三家是我中远公司,1979年至1980年间,开始建立了直达西岸的美国航线,但使用的却不是集装箱船而是普通货船。需要中转的件杂货(Break Bulk Cargo)在到达西岸港口后必须先卸存码头仓库,然后装入一种特制的拖车(Trailer)内(其形状和体积与40呎集装箱相似),装完后把拖车置于铁路平板车(Flat Car)上,由火车带走。此种装运

方式,美国称为“平板车装运载箱拖车”(Trailer on Flat Car—TOFC),是很费事的,不象火车运载集装箱的称为“平板车装运集装箱”方式(Container on Flat Car—COFC)便利。再说美国港口的件杂货装卸一般不是昼夜24小时作业的,因此在卸货港办理件杂货中转需要一段时间,显然影响运输速度。今年一月份起中远公司增辟了美国西岸的集装箱航线,首航“张家口”轮是新型的滚装船(Roll on/Roll off Ship),应该说是比较理想的运输工具了,但该轮在到达旧金山后尚存在集装箱空箱回笼问题,陆上中转货物还须拆箱做 TOFC,这样运输效果就受到一定影响。

尽管西岸航线存在着以上问题,随着集装箱运输的不断普及,进出口货物的逐渐协调,情况将会逐步改善。根据我国现在的航运条件,今后对美货运以西岸为主要卸货港这个方向将不致变更,因此 OCP 和陆桥运输的取舍问题就值得我们加以研究了。

扩大使用 OCP 有利于促进出口、节约外汇运费

经济效益是外贸业务活动的主要着眼点之一。OCP 的运费优惠率大致是 3%~5%,就其绝对值来说,每运费吨约三、四美元,但涓涓之水,汇成江河,如果全国每月按一万运费吨 OCP 货量计算,每年就可为国家节约外汇运费支出四、五十万美元,这是一笔不小的数字。随着对美、加出口贸易的发展,其好处将愈益明显。

除运费优惠外,OCP 运输方式还为进口商所欢迎。因为从运输效果考虑,目前对美、加出口的小陆桥运输並不令人满意,货物到达西岸港口后中转费时,陆上运输悉由船公司代理安排,进口商不能发挥其主动作用。因此有的进口商对我采用小陆桥中转方式啧有烦言,要求改为海运直达东岸港口。虽然我们对小陆桥中转造成货物延迟到达不承担契约责任,但对进口商来说,由于不能有效地掌握到货时间,增加市价跌落和延误销售时机的风险,同时资金周转也受到影响,不利于发挥经营我出口商品的积极性。如果我们改用 OCP 方式,把价格卖断西岸,陆上运输由进口商自行衔接,进口商就可委托为他们所信任、能照顾他们利益的运输公司在卸货港代办 OCP 中转业务,使到货日期大为提前,这将有助于提高我出口商品的竞争能力,从而扩大我对美、加地区的出口贸易。

从运费方面考虑 OCP 不仅有利于出口商,也有利于进口商。OCP 的陆上运输由进口商自行办理,费用也由进口商负担,因此进口商可享受陆运段的运费优惠。

另外,小陆桥的集装箱整箱货一般都由陆上运输商送货上门,向收货人收取送货费用,因不少进口商不愿承担这笔费用。用 OCP 代替小陆桥,送货上门或是自行提货由进口商掌握,费用的归属问题也就不存在争议了。

事实上以往有的交易在成交时並未明确 OCP 运输方式,但在进口商开来的信用证中却订有 OCP 条款,可见美、加商人在 OCP 与小陆桥或微桥之间的选择中,往往是前者而不是后两者。至于成交时我方没有主动提出使用 OCP 方式的原因,主要是我们对这一方式的运用还不够熟谙。香港华夏公司曾经反映,在香港转往美国西岸港口的货中,经常发现有不少属于 OCP 范围,但由于提单目的港没有注明 OCP,只能按直达西岸的本地费率支付运费而不能享受 OCP 优惠费率。这说明 OCP 可资挖掘的潜力很大,但迄今还没有引起我们应有的重视。为此,建议在具体业务中主动积极地向外推荐这一方式,并通过实践,进一步总结经验,不断扩大使用,以促进美、加贸易,节约运费支出,积累外汇资金,为加速实现四化建设作出新的贡献。