

陆桥运输是近二十年以来刚刚兴起的一种新型的运输方式。尽管它起步较晚，但其在国际贸易运输中的重要作用，已越来越受到人们的普遍关注。所谓“陆桥”

浅谈国际贸易中的“陆桥”运输

辛 玉 兴

(Land Bridge),是指利用横贯大陆的铁路或公路运输网络系统地把海与海连接起来。简言之,即以大陆作为桥梁,形成海——陆——海运输格局,使海陆多种形式联合运输有机地融为一体,很显然,陆地充当了“桥”的作用,所以

把它称之为“陆桥”。海陆联合运输中经陆桥的大陆运输部分也由此而得名“大陆桥运输”(Land Bridge Container Service Traffic)。其后随着陆桥运输蓬勃发展和日益完善,又相继出现了“小陆桥”和“微型陆桥运输”方式。

陆桥运输的产生和发展

陆桥运输的产生和发展与国际集装箱海上运输密切相关。由于集装箱运输充分体现了现代大工业的大规模生产特点并能完全适应机械化操作要求,以及手续简便,成倍的提高工效、节省费用、降低运输成本、减少压船压港、“门到门”(Door to Door)送货、运输损耗少等多方面优点,因而,它一经出现,就受到高度重视。自二十世纪五十年代中期,首次由美国海陆班轮公司将集装箱用于海上运输,至今仅仅三十多年,其发展速度之快和规模之大是史无前例的。集装箱运输关键是将传统单件运输包装成组化,要以集装箱(Container)这种特制载货工具作为媒介,在多种运输方式联合的整个运输途中,集装箱作为一个运输单元,使海、陆或海、海甚至包括海、陆、空联运三位一体,高度集中统一,科学管理,密切配合,从而使“门到门”运输付诸实现。正是集装箱运输——航运史上一次革命的推动,才揭开了海陆空立体多式联合运输的序幕,并促进了陆桥运输的发展。

大陆桥运输主要有两条路线:一是,日本——北美大陆——欧洲或相反方向;二是,远东、日本——苏联境内——欧洲或伊朗、中近

东以及相反方向。(为表述方便,以下将前者称“北美大陆桥”;后者简称“西伯利亚大陆桥”)。北美大陆桥,是指货物以国际标准规格集装箱作为容器,从日本港口海运至美国或加拿大西部(太平洋沿岸)港口卸货,再用铁路集装箱专列(Container Unit Train)从美、加西部港口运达美加东海岸(大西洋沿岸)港口,再经由海运至欧洲各地。据有关资料介绍,这是一条迅速、节省的捷径,远比用集装箱船绕巴拿马运河经济。如绕巴拿马运河从美国西海岸到东海岸航程为6000海里,而东西陆运里程几乎可以缩短一半(3200英里)。由日本绕运河抵美国东岸需要近二十天,而用陆桥运输一般不超过十五日。该段海运每运费吨比陆运海每运费吨的运费要昂贵的多。又如以我国上海港至纽约港距离为例,海运绕巴拿马运河抵纽约港为10581海里,上海至西雅图仅为5101海里,如采用陆桥至纽约可以缩短5300公里的路程。从日本运到欧洲的货物,使用此类陆桥比海运经苏伊士运河大约可以缩短1000公里以上。无论从运输时间和距离,还是从运费方面比较,陆桥运输的经济效益是显而易见的。北美大陆桥运输的设想和实际情况的变

化,特别是六十年代后期西伯利亚大陆桥运输兴起,终使它向“小陆桥”方向发展。

小陆桥运输 (Mini-Land Bridge Container Service Traffic) 是指货物用国际标准规格集装箱为容器,从日本港口海运至美国、加拿大西部港口卸下,再由西部港口换装铁路集装箱专列或汽车运至北美东海岸、美国南部或内地以及相反方向运输。小陆桥运输始于一九七二年,第二年正式运营,之后被广为采用并飞速发展。据统计,目前日本出口到美国太平洋沿岸货物的四分之一,远东地区输美货物的三分之一,是经由小陆桥运输完成的。小陆桥运输的主要优点是,运输时间短、运输成本低、运量大、投资较少、简便易行、港口罢工影响小、可减少去美国湾直达普遍货船。鉴于其具有明显好处,所以,小陆桥运输得到迅速发展。小陆桥运输区域大致分为,美国东岸(波士顿、迈阿密)和美国湾(布朗斯维尔、坦帕)两部分。

近年来,小陆桥运输又发展了一种新的运输方式——微型陆桥运输 (Micro-Land Bridge),简称“微桥”。它是指从美国西海岸至美国内陆城市的运输方式。微桥和小陆桥的主要区别是:①微桥运输流向与小陆桥不同。微桥运输流向主要是美国芝加哥周围的大陆区和其他内地区,小陆桥流向是美洲大西洋海岸。②微桥的陆运段运费按美国铁路公司对外公布收费标准计收,小陆桥的陆运段运费则是海、陆两段运输公司共同议定的。自然,两者共同之

处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。在此需要指出的是,一些从事外贸实务同志,甚至个别专业刊物中的文章,把 OCP (Overland Common Point) 运输方式与大陆桥混为一谈,误称为大陆桥、陆桥或微桥,其实两者是有很大不同的。首先,OCP 运输方式按《联合国国际多式联运公约》的解释,“为履行单一方式运输合同而进行的该合同所规定货物的接送业务,不应视为国际多式联运。”国际商会1975年的《联合运输单据统一规则》中解释,多式联运意味着不是按单一运输方式开立一系列运输单据;而代之以一种新的自起点至终点的全程运输单据,承运人必须签发负责全程运输单据,并对整个运途中货物灭失与损坏负赔偿之责。OCP 方式海运与陆运段分别由两个承运人签发运输单据,运费和风险责任也分别由海、陆两方“分段负责”,因此,它不符合国际多式联运内涵。其次,OCP 原意是美、加陆上运输的一个区域名称,即陆上运输通常可以到达的地点。OCP 区域范围遍及美国大陆三分之二地区,点多面广,而小陆桥和微桥所涉及区域有一定局限性。再次,即使都在采用三种常用价格术语,两种方式也有别。OCP 运输方式对国外出口商来说往往用 CIF 或 C&F 美国西海岸港口(如 CIF 西雅图);小陆桥和微桥则时常使用 CIF 或 C&F 美国东岸墨西哥湾或美国内陆城市(如 C&F 芝加哥)。

西伯利亚大陆桥的飞速发展

北美大陆桥的酝酿和演变,是由于另一条举世瞩目的大陆桥——西伯利亚大陆桥飞速发展而影响的必然结果。西伯利亚大陆桥集装箱运输(Transit Siberian-Land Bridge Container Service Traffic,简称 TSCS),货物以国际标准规格集装箱为容器,由远东或日本海运至苏联东部港口,再经过苏联跨越欧亚大陆的西伯利亚铁路运至苏联西部,然后再采用铁

路、公路或海运将货物运到欧洲各地或伊朗等中近东各地以及相反方向的地区。经由苏联大陆往返欧洲日本的货运,可以追溯到五十年代初期,但当时仅仅是一般海陆联运。在集装箱运输革命浪潮冲击下,一九六七年,苏联有关部门便开始了有计划地组织和利用集装箱联运。经过三年试办实践,于一九七一年,全苏对外贸易运输公司正式确定了西伯利亚大陆桥

运输的路线、形式、方法，并完善了集装箱运送组织管理和控制技术，制定计费原则等一系列办法和措施。从此，西伯利亚大陆桥运输基本定型，日趋稳定发展，成为苏联一条可赚取大量自由外汇的黄金之路。它的确立标志着陆桥运输进入了一个新的里程。

西伯利亚大陆桥运输年货运量高达十万个标准箱(TEU)，其中，日本出口欧洲杂货的三分之一，欧洲出口亚洲杂货的五分之一是经这条陆桥运输的。其运输货类主要有：电器、化纤、服装、瓷器、医药、玩具、工具、劳保用品及塑料制品等。进入八十年代，其运量比前十年增加了四倍以上。由此可见，它在国际贸易运输中已占有举足轻重的地位。

西伯利亚大陆桥运输主干线在苏联境内，因此，这项业务主要经营者是苏联的有关公司，目前，由苏联外贸部下属全苏过境运输公司(SOJUZTRANSIT)经营。该公司于一九八〇年二月从全苏外贸运输公司分离出来。它是主要经营者，同时又是主要承运人之一。另一个经营者是“国际铁路集装箱运输公司”(International Company for Transport by Transcontainers, 简称INTERCONTAINER)。该公司除苏联、阿尔巴尼亚以外，欧洲各国铁路部门均为其成员，公司总部设在瑞士巴塞尔，是欧洲多国铁路集装箱商务机构，专营集装箱业务，并统一规则和运价。该公司作为另一个承运人，经营范围以承运由苏联西部边境站至欧洲各地以及相反方向的集装箱运输业务。

西伯利亚大陆桥运输形式有：铁/铁、铁/

海、铁/卡三种，与之相适应往返于欧亚之间的路线有三条：

① 经西伯利亚铁路转至伊朗或东、西欧铁路，再运抵中近东各地或欧洲各地，以及相反方向运输路线。其英文术语 TRANSRAIL 我国称为铁/铁线。该线运期约为 20~30 天。

② 经西伯利亚铁路转苏联公路，使用汽车运到欧洲各国目的地及相反方向运输路线，其英文术语 TRACONS。我国惯称铁/卡线。其运期约为 40 天。

③ 经西伯利亚铁路运至苏联西部港口，转苏联船舶运往西、北欧或巴尔干地区主要港口及相反方向运输路线，英文术语 TRANSEA，习惯称为铁/海线。其运期约为 45 天。

上述三条路线都是以远东、日本等主要港口为起点，运至苏联东部纳霍特卡和东方港。该海运段大多由日本或苏联船舶承运。铁/海线(苏联西部港口至西北欧、巴尔干地区各港)海运也多为苏联船舶承运。

西伯利亚大陆桥之所以取代了北美大陆桥，并成为重要的运输方式，是由于它具有明显的优势。前者与后者相比，大大缩短了运程和运输时间。西伯利亚大陆桥运输比北美陆桥或日本到欧洲绕经苏伊士运河海运航程都近得多。又如以我国出口欧洲或伊朗货运为例，海运一般需要近五十天，而采用陆桥仅需三十五天左右。在国际市场竞争日趋激烈的当今，时间就意味着效益，这无疑是非常有吸引力的。除此之外，它还具有安全可靠、手续简便、节省费用、到货及时、早收汇、适应性强并有运输科学合理等许多优点。

我国利用陆桥运输的现状

我国集装箱运输事业仍处于积极开发阶段，尽管自一九七三年起开始承办这项业务，但由于运输业仍比较薄弱，无论从体制上还是管理方面均与发达资本主义国家有很大差距。尤其是铁路运力不足，站点、公路、桥梁、汽车运力、装卸、拖拉设备条件以致在采用西

伯利亚运输方式方面，仍有许多认识和实务方面的障碍，亟待认真研究解决，至于美洲小陆桥和微桥至今基本上没有正式采用。

中国对外贸易运输公司于一九八〇年四月起，试办了利用西伯利亚陆桥的运输业务。中

(下转第 31 页)

率为高,所以货主为节省支出,不乐于采用集装箱运输方式。要扭转这一现象,就要理顺两者间的关系。至少要做到两者费率相等或使集装箱费率稍低一些,这才能起促进作用。据交通部门反映,我国内港口各项费率低于国外港口费率水平。从国家整体利益考虑,似应适当调高至国外港口同等水平或略低于国外港口水平。但我国目前尚处于社会主义初级阶段,仍处于低收入和低消费状况,若内外贸采用同一费率,则国内货主和消费者较难负担,解决这一矛盾,是否可以对付费的国内单位给予优惠待遇,以兼顾运输部门和货主、消费者的双方利益。

(五) 加强宣传,逐步增加使用集装箱运输条款比重

集装箱运输方式发展不过才三、四十年,由于过去宣传不够,尚未能做到家喻户晓。因此,要加强宣传,使大家深感这种运输方式的优越性而乐于采用,在对外成交时,可多采用 FRC、DCP 和 CIP 价格术语以代替过去习惯使用的 FOB、C&F 和 CIF 等术语,以配合集装箱运输的发展。在运杂费率调整合理的前提条件下,当是可以实现的。

(六) 逐步完善国内集疏运运输网络

要充分体现集装箱运输“门到门”的优越性,必须有国内出口货物集中港口和进口货物从港口疏远的运输网络予以配套。在目前国家财力有限的前提下,可先在开展国际集装箱运输的海港和河港建立集装箱中转站,然后再扩展至港口腹地接近生产或消费地的铁路、公路、水路的枢纽城市,建立为进出口贸易服务的中转站,逐步建立起完善的集疏运运输网络。

采取一系列的措施,克服一些目前存在的不正常现象,在强有力的领导之下,各单位密切配合,协同一致,则集装箱运输的加快发展,是指日可待的。

(上接第 34 页)

国外运公司虽未参加“世界发货及代理人协会”,但它作为多式联运经营人(CTO)和信誉卓著的运输公司办理这项业务,签发自制联运单据,在几年实践中,已赢得了中外广大委托人的信任,联运提单已为他们所接受,成为买卖双方办理结汇的主要单据之一和投保的单证之一。目前,我国已经采用铁/铁、铁/海线运输。铁/铁线是从我国内地各站至满洲里,进入苏联境内后经苏联铁路到其西部边境站,再转铁路运至欧洲或伊朗。铁/海线是进入苏联后,经铁路运至苏联波罗的海各港(列宁格勒、塔林、里加)或黑海港口(日丹诺夫、依利切夫斯克),转海运至欧洲诸主要港口,也可以经蒙古

到苏联后运达欧洲各地或伊朗。由于蒙古铁路运费较多,收、发货人尚未广为接受,所以经蒙古一线没有使用。当然,我国使用西伯利亚大陆桥运输程度,不仅要考虑到货时间,主要取决于运费因素。近几年来,因苏联全苏过境运输公司和国际集装箱运输公司不断提高运价,加上欧洲一些国家外贸不景气及海运价稳定,过境苏联集装箱货运受到较大影响。不管情况如何变化,这仍是我国外贸可以很好利用的一种运输方式。随着经贸事业的迅速发展,如何充分利用陆桥运输优势,尽快积极地开办小陆桥运输业务,完善管理机制,为我所用,为我服务也是一个新课题。