

《集装箱改变世界》

图书基本信息

书名：《集装箱改变世界》

13位ISBN编号：9787111227977

10位ISBN编号：7111227972

出版时间：2008-01

出版社：机械工业出版社

作者：MARC LEVINSON

页数：344

译者：姜文波

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介以及在线试读，请支持正版图书。

更多资源请访问：www.tushu000.com

《集装箱改变世界》

前言

集装箱——人类伟大的创造 机械工业出版社约我为《集装箱改变世界》写序。我是很少为书写序的，但关于集装箱，我愿意把我的一些思想写出来，因为，无论在国际还是在中国，有无数的业界人士为这个行业的发展付出了心血，而这个行业也的确为人类社会的进步做出了重要的贡献。我于1982年初进入中集，成为公司当时唯一的集装箱设计工程师，从此亲历了这个行业在中国的发展以及在世界范围内的变化。集装箱制造是中国改革开放最先引进的项目之一，今天这个看似技术门槛较低的行业，在20世纪80年代初期，却是作为先进技术引进的。中集的首任董事长袁庚先生曾经回忆道：交通部曾在湖北宜昌关起门来，开发人家早已经发明的东西，结果样箱在起吊实验中，角件却和箱体分离了。80年代初期，刚刚开启一道门缝的中国先后引进资金和技术，投资建设了四家集装箱制造工厂；如今，中国已经发展成为全世界的集装箱制造中心和航运中心：回首过去，我们当初引进的不仅仅是技术，更重要的是引进了一个先进理念，这个理念的核心就是标准化。 集装箱最大的成功在于其产品的标准化以及由此建立的一整套运输体系。能够让一个载重几十吨的庞然大物实现标准化，并且以此为基础逐步实现全球范围内的船舶、港口、航线、公路、中转站、桥梁、隧道、多式联运相配套的物流系统，这的确堪称人类有史以来创造的伟大奇迹之一，而撬动这个系统的理念就是标准化。随着标准化概念在全球物流系统的逐渐深入，世界在悄然间被彻底改变了。无论货物的体积、形状差异有多么大，最终都被装载进集装箱里。由于要实现标准尺寸集装箱的运输，堆场、码头、起吊、船舶、汽车乃至公路、桥梁、隧道等，都必须适应它在全球范围内的应用而逐渐加以标准化，形成影响国际贸易的全球物流系统。由此带来的是系统效率大幅度提升，运输费用大幅度下降，地球上任何一个地方生产的产品都可以快速而低廉地运送到有需求的地方。 一方面，经济全球化的趋势为集装箱化提供了广阔的发展平台，另一方面，集装箱化也加速了经济全球化的进程。《世界是平的》一书谈到全球化及新技术把世界抹平了，而在此之前，集装箱已经用有形的力量把世界连接在了一起。集装箱作为现代物流的最先进工具，至今仍然无以替代——甚至连替代的概念还没有出现。集装箱加速了货物在全球范围内的周转，也加快了全球范围内的产业结构调整。集装箱与全球经济一体化的相互作用，以速度和规模提升了物流的效率，提升了国际贸易乃至世界经济运行的效率；进而改变了人类的生活，让地球上每一个人都分享到了集装箱带给我们的好处。而集装箱对于中国这个发展速度最快的新兴经济体的改变，是每一个中国人都已经亲身体验到的。集装箱运输方式推动了中国射遗产品在全球范围内的流动，成就了中国出口型经济的发展，加快了产业向中国的转移以及集聚速度，因此，可以将集装箱看成是中国经济高度发展的推动力。 未来，伴随着全球化趋势以及人们生活品质的提高，集装箱化仍将进一步改变这个世界，这可以体现在多个方面。一是更多的货物将采用集装箱方式运输，虽然现在已经有越来越多的货物采用集装箱方式运输，如能源、化工、食品等的罐式集装箱运输等，但空间仍然巨大，工程师们每天都在思考如何把更多尚未用集装箱运输的货物改用集装箱方式运输。二是集装箱运输方式已进一步延伸到其他运输领域，如铁路运输、公路运输等，目前，发达国家在公路运输方面的主流运输装备是厢式半挂车，它可以看成是集装箱的延伸化应用，其运输效率已经达到很高的水平，而中国在陆路运输的厢式半挂车方面还刚刚起步，未来空间十分广阔。三是集装箱所代表的标准化、集成化、组装化等先进的工业化生产方式正在延伸到其他行业，对非物流领域的行业产生了不同程度的影响，这种延伸趋势正引起人们越来越多的关注和积极实践。集装箱在成为全球最快捷物流装备的同时，也可能被一些不法人员所利用。美国“9·11”事件之后，出于反恐需要的“智能化”集装箱被提上日程。智能集装箱因反恐而启动，但其对于世界的影响还远不止于反恐，基于RFID技术、信息技术等应用的智能集装箱，将会带来现代物流的一场革命，集装箱运行效率将大幅提升，资源的消耗将极大降低。集装箱是西方人发明的，现在，中国人正在为这一行业做出日益重要的贡献。我们有理由相信，在集装箱向智能化方向发展的过程中，中国企业有能力成为推动者之一，因为中国已经是集装箱的全球制造中心和航运中心，在领导这一产品更新换代的过程中，中国企业应该承担更伟大的使命。目前，智能集装箱的技术方案已经解决，考验人类智慧的则是，一个具有生命力的技术在全球范围内的运用如何成为现实，这需要更多的全球合作，包括政府间、企业间和非政府组织间广泛而深入的合作。 如果说《世界是平的》着重在于揭示全球化和新技术对世界的影响及其未来趋势，《集装箱改变世界》则是一个姗姗来迟的追溯，从全球化的视角把被忽视的伟大贡献重新揭示出来，让我们重新认识集装箱这个看似简单的发明对人类的深远影响；同时，这也是对在全球范围内从事这一行业的人们，表达迟到的敬意。 麦伯良 中国集装箱工业协会会长、中

《集装箱改变世界》

集集团董事、总裁

《集装箱改变世界》

内容概要

《金融时报》与高盛2006年度最佳图书作品

“没有集装箱，不可能有全球化。”——《经济学家》

<经济学家>杂志说：“没有集装箱，就没有全球化。”在莱文森看来，经济全球化的基础就是现代运输体系，而一个高度自动化、低成本和低复杂性的货物运输系统的核心就是集装箱。在1956年集装箱出现之前，人们很难想象美国的沃尔玛能够遍地开花。而在集装箱出现之后，以至于某件东半球的产品运至纽约销售，远比在纽约近郊生产该产品更划算。毫不起眼的集装箱降低了货物运输的成本，实现了货物运输的标准化，以此为基础逐步建立全球范围内的船舶、港口、航线、公路、中转站、桥梁、隧道、多式联运相配套的物流系统，世界经济形态因此而改变。

这本书分析了不起眼的航运集装箱所取得的出人意料的成功，以及这一发明如何让全球商业迸发出潜力。——《金融时报》与高盛2006年度最佳图书评委

中国的集装箱产销量已14年蝉联世界第一。集装箱作为现代化的运输工具在国际贸易和世界经济中发挥了不可或缺的作用，想了解集装箱化，请阅读这本经典史吧。——中国集装箱工业协会

这是一本引人入胜的好书……给我们讲述了一项具有划时代意义的经典技术——在集装箱登上历史舞台的前后，整个世界的运转方式发生了根本变化。——《纽约时报》

就像今天大量的国际货物一样，这本书来得“正是时候”……这是一篇写给集装箱的赞美诗，歌颂了它给我们生活带来的好处。集装箱推动了贸易，加快了货物的交付，降低了商品的价格，拓宽了商品的供给。对一个如此简单、沉默寡言的东西来说，做到这些已经很不错了。——《华尔街日报》

第1章 集装箱造就的世界...1

第2章 码头上的拥堵...18

第3章 卡车司机...41

第4章 系统...62

第5章 纽约的港口保卫战...87

第6章 工会的分裂...117

第7章 制定标准...148

第8章 起飞...173

第9章 越南.....196

第10章 暴风雨中的港口...217

第11章 繁荣与萧条...242

第12章 “大规模”情结...263

第13章 发货人的反击...279

第14章 及时生产...301

《集装箱改变世界》

作者简介

马克·莱文森（Marc Levinson），美国经济学家。曾任《经济学家》金融与经济类编辑、《新闻周刊》专栏作家、《商业日报》编辑主任。目前，马克住在纽约，已经出版了三本书。

《集装箱改变世界》

书籍目录

推荐序 麦伯良

致谢

第一章集装箱造就的世界

第二章码头上的拥堵

第三章卡车司机

第四章系统

第五章纽约的港口保卫战

第六章工会的分裂

第七章制定标准

第八章起飞

第九章越南

第十章暴风雨中的港口

第十一章繁荣与萧条

第十二章“大规模”情结

第十三章发货人的反击

第十四章及时生产

附录 国际集装箱行业发展方兴未艾

机构公司名称中英文对照参

考文献

译者后记

章节摘录

新泽西州的纽华克港，1956年4月26日，一架起重机把58个铝制卡车车厢装到了一艘停泊在港内的老油轮上。5天之后，这艘“理想X号”(Ideal—X)驶入了休斯敦，在那里有58辆卡车正等着装上这些金属货柜，把它们运往目的地。一次革命就这样开始了。数十年过后，当巨大的拖车统治了高速公路时，当装满了一排排集装箱的火车隆隆地穿行于夜色之中时，我们很难真正地理解集装箱给这个世界带来了多大的变化。在1956年，中国还不是世界工厂，购物者在美国堪萨斯州中部的商店里还不常看到巴西的鞋子和墨西哥的吸尘器，日本的家庭还吃不上产自美国怀俄明州的牛肉，法国的服装设计师也还没有把他们的高档服装放在土耳其或越南来裁剪和缝制。在集装箱出现之前，货物的运输非常昂贵，以至于有很多东西跨越半个国家运输都不划算，更不用说跨越半个地球了。集装箱为什么如此重要呢？当然不是因为集装箱本身。一个冷冰冰的铝制或钢制大箱子，上面有很多的焊缝和铆钉，底部铺着木板，其中的一端有两扇巨大的门——标准的集装箱非常像一只马口铁罐头盒。这件实用的东西，它的价值不在于它是什么，而在于它被怎样使用。对一个高度自动化、低成本和低复杂性的货物运输系统来说，集装箱就是核心。集装箱降低了货物运输的成本，从而改变了世界经济的形态。薪水低、待遇差、靠在各个港口装船和卸船为生的劳工大军已不复存在，他们在码头旁边形成的拥挤社区如今已成回忆。因为不适合集装箱贸易或者就是因为不被需要了，一些几个世纪以来一直是海上贸易中心的城市，比如纽约和利物浦等，只能眼睁睁地看着它们的码头区以惊人的速度衰落。过去，一些制造商为了靠近供应商和客户，不得不在市区内忍受高昂的成本和陈旧的工厂，而如今它们早就已经搬走了。一些有着近百年历史的值得尊敬的轮船公司，因为无力承担适应集装箱运输所需的巨大成本而跨掉了。过去，满世界跑的商船水手们可以在异国的港口上岸玩儿好几天，而如今，他们只能在存放集装箱的偏僻堆场上逗留几个小时，一旦高速的起重机完成了那些金属箱子的装卸，他们的船就会立刻拔锚启航。集装箱不仅帮我们摧毁了旧经济，同样也帮我们建立了新经济。像釜山和西雅图等一些过去昏昏欲睡的港口，现在已经进入了世界大港的前列。另外，在一些从前没有港口的地方，比如英国的费利克斯托和马来西亚的丹戎帕拉帕斯，现在已经建起了大量的新港口。如今，远离主要人口中心的小城镇，可以利用其廉价的土地和较低的工资，来吸引那些不再需要靠近港口以实现廉价运输的工厂。过去摊子铺得很大、从头到尾有数千种制造产品的大工业中心，如今已经让路给那些规模更小、更加专业化、在不断延伸的供应链上给彼此运送零件和半成品的工厂。尽管穷国还在艰难地攀爬经济发展的阶梯，但对它们来说，成为遥远富国的供应者已不再是不切实际的梦想。庞大的工业中心如雨后春笋般地在洛杉矶和香港等地兴起，而这仅仅是因为运进原材料和运出产品的成本直线下降了。这种新的经济布局，让制造商可以像在周边销售产品一样轻易地把产品出口到国外，因此那些原本只想在国内经营的公司就有机会成为国际企业。然而，如果它们这样做了，它们很快就会发现，更廉价的运输也同样会让泰国或意大利的制造商受益。那些只想服务于本地客户而并不想走向国际的企业会意识到，它们没有选择：不管喜欢还是不喜欢，它们都要面对全球竞争，因为全球市场已经离它们越来越近了。对那些将其与客户在地理上的邻近作为重要优势的高成本制造商来说，运输成本已经不能再为它们提供避难所了；尽管有关税和时间延迟，尽管纽约服装街上的衬衫制造商离先驱广场上的梅西百货近得多，但相比起来，位于马来西亚的服装厂还是能够以更便宜的价格向梅西百货供应衬衫。通过把从前孤立的各个工厂整合成网络，那些在不同国家设厂的跨国制造商就变成了国际制造商，从而可以为特定的产品选择制造成本最低的厂址，尽管由于成本或汇率变化的原因，它们仍旧有可能要把生产从一个地方转移到另一个地方。在1956年，世界上到处都是本地销售的小制造商；到了20世纪末，不管是对哪种产品，纯粹本地的市场几乎已经绝迹了。当然，这对工人们来说是一件好坏参半的事。作为消费者，由于集装箱促进了全球贸易，他们也就可以享受无限多的商品选择。根据一项谨慎的研究，美国在2002年进口的商品种类是1972年的4倍，由此产生的消费者利益几乎等同于整个经济的3%（没有计入官方的统计数据）。与增长的贸易一起到来的竞争以不同寻常的速度推广了新的产品，并把价格压低到了普通家庭也能享用的水平。物美价廉而又容易得到的进口消费品已经大大地提升了全球的生活水平。P1-3

《集装箱改变世界》

精彩短评

- 1、很好，发人深思，没有集装箱就没有国际贸易的繁荣
- 2、新的时代永远伴随新的机遇，集装箱的发展史就是物流独立成一个商业环节的历史。曾经，运输成本决定一切，而当运输成本大幅度下降之后，一切之前的逻辑都消散如烟，谁能想到全球化生产链的到来如此迅速呢？商业，或者说利益，催发最聪明的想法并将之实现。
- 3、要看站在哪个角度说了。企业运作？政府绩效？市场推动？历史潮流？成功的企业或者项目无一不是需要天时地利人和。
- 4、这本书改变了我对于商业类书籍的一贯看法。
- 5、很短。像读小故事一样读完了
- 6、一个行业的发展史
- 7、从小就好奇为什么沿海地区都比较发达 得到的答案是 运输方便，但是一直都未有真正理解运输方便的含义。看到这本书到翻完，大概不到30个小时，不得不佩服马尔科姆·麦克莱恩对集装箱行业的贡献，看到个位数百分比的下降对企业造成的巨大利益后，才明白规模经济和市场竞争有多可怕。码头工人也是个不容易的群体，但不积极上进提高技能，盲目罢工抗拒历史潮流，的心态和行为也是要不得的。去年专程去看了洋山港，感受了现代工业的魅力。
- 8、从集装箱出发讲各种机制的奥秘
- 9、还挺好看的，一个行业的崛起代表着另一个行当的衰退，一个胜利者不可能永远胜利，一个胜利者意味着一堆失败者……人生有何前途，只有左冲右突，不得解脱
- 10、航运人必读
- 11、可以以书中介绍的集装箱为切入点观察广义的新兴事物的发展模式，背景机遇发展调节稳定成熟（或许最后被取代淘汰），从控制论角度来观察则类似二阶系统的阶跃响应。而发展过程中还会牵扯到很多，不同利益群体、时代背景、机遇挑战、规模效应、市场检验、产能过剩等等。另外提到全球化时经常提到《世界是平的》，集装箱和互联网它们分别实现了物品和信息的全球化。
- 12、集装箱实际上是贸易活动的载体。集装箱行业以及集装箱运输业的兴起与快速发展，反映了国际分工和国际贸易全球化后，国际运输业态发展的必然趋势。集装箱和国际贸易一道，改变了和改变着我们这个日益缩小的世界。
- 13、看了一年，短短续续看完了
- 14、翻译版的著作确实看起来很多地方很平庸，无法体现文字的美感。不过其内容的新奇会让我觉得，这本书还不错哟。看似呆呆的集装箱却能推动经济市场那么大的变革，这不由得让人觉得，蝴蝶效应的存在以及，超越时代的眼光的存在。不管如何，这本书都值得一读，哪怕只是泛读，翻一翻也好。
- 15、集装箱改变的是世界贸易的成本构成与绝对量，形成了新的产业，也使一些产业被逐渐淘汰。明白这一句话，这本书可以不看了
- 16、泛读。
- 17、很棒。以集装箱为媒介，讲了全球化的进程。看着也比较有趣。
- 18、很有意思
- 19、书不错 就是物流太慢太慢
- 20、如何突破行业垄断与标准壁垒，是从创新到变革的必由之路。
- 21、记住的两点：强大的工会对创新的巨大阻碍作用（中国的腾飞的必要条件）；集装箱之前世界是平的，它的出现使某些地方的运费显著减少，但是有些地方运费减少的不多（集装箱需要有系统的投入，船、港口、汽车、其他配套设施）。这是一个新的不平衡。选题很好，作者的资料也比较的丰富，但是写法很奇怪。比如书的前半段很多章节提到工会，但是它不是以工会对集装箱的发展为主要内容。有的时候完全忘记了书的议题，只讲码头工会那些事。有时候外延出去比较多；另外，作者角度还是站在美国，欧洲早期的集装箱只是提及，根本没有细讲它与美国集装箱的互动影响。
- 22、资本家的需求，对利润的渴望，不断推动技术的革新与进步
- 23、对于集装箱的从业者尤其是领导者是很有帮助的
- 24、配合纪录片《改变英国的集装箱》印象更深刻。集装箱行业发展到现在半个多世纪，前期也是阻

《集装箱改变世界》

碍无数，谁会想到这么一个铁盒子会改变世界。马士基长荣居然也是这个行业的后起之秀。附录说这个行业发展方兴未艾，但看看现在航运业的行情真是让人唏嘘不已啊。

25、作者通过详细卓绝的调查和积累，对集装箱这个看似普通毫无内涵的东西作了详尽客观的描述。对我的工作、学习和生活都是无与伦比的示范。过去的我习惯于定性的模糊的随心所欲的信口开河的胡扯，通过对这本书的阅读，观察到作者能够将一个看似简单毫无内容的事物描述得栩栩如生、通俗易懂，受益匪浅。是的，集装箱和我没有什么直接的关系。但是能够将集装箱作为主题吸引我持续地阅读到今天，作者的努力不容忽视，并且对我而言是一个非常实际的榜样。

26、集装箱是如何产生的，以及它的历史。

27、看到这本书被列为比尔盖茨的书单，所以买来读一读。每次抽1个小时时间读，读了大概3周时间，感觉作者写这边文章查了很多很多资料历史，也让读者明白，一个时代的变迁是由一点一点的小事甚至意外决定的。

个人觉得，这本书打发时间读读还是可以的，除非是与自己行业相关，没有必要读的太认真，泛读就好了。

28、IT公论完结了，Rio存在的内核恐慌也没有如期而至。疯投圈也没有更新。看这本它们提到的书的全过程，我都在想念和回顾Rio的声音和观点。

29、非常详细的技术史，集装箱的出现，发展，壮大，不光改变了码头工人的生活，也改变了城市的发展，以及全球化的进程

30、最直观的改变也并不容易

31、读到三分之一时，有些看不动了，被同事借去，结果，他看了三分之一之后，也读不下去了，但是还是一本不错的书，如果从事跟此相关的工作的话，对了解海运背景知识，还是很有帮助的

32、好好体啊。。。

33、这个书是老公买的要送人的我没看不好评价但是应该不错的书稍微有点旧

34、finally！花了一年的时间看完了这本书...我这可恶的拖延症啊！还记得是刚进公司实习的时候去图书馆借的这本书，期间断断续续的看了好多次，也去图书馆重新借了好多次，所以这本书一直在我手上。现在看来我真的是太懒了啊，这书放在我这里一年多了！直到最近才翻完！感慨那些逝去的时间我都干了什么啊！这一年以来精神世界都贫瘠成了什么样了！

35、西方人写的书很冗长，但是思考问题的方式值得借鉴。

集装箱物流是现代物流的缩影，除了运价太高，别的倒是还好。

期待中国人写出这样的书！

36、可作为行业兴趣书读

37、史诗级的内容毁在了过于琐碎的写作上。物流和经济的比蛋和鸡的关系更加难以理清。晚年破产的麦克莱恩，一定会回忆起注视着理想X号起航的自己，满心怀着希望和热情，却丝毫意识不到全球经济关系重塑的序幕正在缓缓拉起。

38、我的本科及现在工作都是和集装箱打交道，感觉本书作者想表达的应该还是不错的，没有讲很多技术方面的事情，而是着眼于从经济方面上来阐述。比较遗憾的是，翻译工作令人不满，看了容易让人烦躁，句子似乎都缺乏逻辑性，不想多看。

39、前半段当历史看还不错，后来确实略显啰嗦！

40、为正在做的案例研究买的参考书，有种很贴切的感觉

41、“没有集装箱，不可能有全球化。”——《经济学家》

42、真的是好书，一点都不过时，数据扎实而思想跳跃——集装箱是个筐，现在的宽带、微信什么都可以往里装.....

43、看了这本书，可以了解中集为何可以持续“蓝筹”。

44、如题，这本书一定要慢慢读来。

45、集装箱的发展史，书中的那群人不发明集装箱，自然会有另外一些人发明集装箱。也是这本书，我开始感觉到，中国渐渐出现在了外国人所写的书中，所描述的中国是改革开放后的中国。

46、集装箱并不是由麦克莱恩发明的，但是却能让集装箱发展壮大，在航运的发展并不是一个运输工具就能改变整体格局，而是关于港口的标准化，操作的统一化，运输工具的标准化，建立起一个系列

《集装箱改变世界》

的低成本运输系统。

47、2017.1.29读过，集装箱的历史从1960年左右开始，由注重效率和现金流转的运输公司尝试发起，经过实验基本成型，然后和码头工会谈判，改变码头工人的工作模式；影响了一批的码头，一些有比走向繁荣，一些开始修炼衰败。经过标准化，统一了集装箱的标准。改变了卡车货运和火车来接受集装箱

48、翻译过来实在看不下去

49、标准化，机械化和自动化

50、好书，看完之后，受益匪浅，让我对航运有了初步的认识。只是书中有很多美国地名不清楚。

51、从另一个角度，阐述了全球化，很好的一本书非常喜欢

52、能有助于对世界的复杂程度多点了解的读物都是好的。

53、很早就在网上看过一些章节，拿到手里看看更是好看。

54、书不错，可是印刷质量。。。。。。

55、这本书全家都喜欢看，我还没看多少，爸爸说里面的描述很具体，让他一个不明白物流的人也可以感受到书的魅力所在

56、作为一个物流专业的学生，一直被老师推荐这本书。

读完后获益不少。

可以了解集装箱发展的历史，和一些思路。

可以算是一本历史书

57、一部关于集装箱的传记，内容让我想到了高中政治的两句话：经济基础决定上层建筑；真理总是螺旋式的上升。不足之处在于太严谨，关于集装箱的尺寸之类的数字给的太多太详，看的头大。

58、以如此诙谐的语言将集装箱的历史写出来，使人不觉枯燥，建议中国写教科书的人好好学学

59、1、新事物发明到大规模使用有很长一段路要走

2、集装箱的历史，就是标准化建设的历史

3、新事物发明后，可能需要整改社会结构调整来适应

60、货运物流行业发展史。任何事物的发展都不是一蹴而就的，都是一点一滴慢慢突破累积而成。

61、没有通过很多例子来说明这个论题*反倒是引用了太多的历史典故，可能是一部历史书

62、集装箱改变运输模式的同时，也变革出了新的生产链，直接促进了全球分工，降低了商品成本，提高了产品质量。让我印象深刻的是，主人公集装箱之父能在那怕是集装箱对运输的风阻的细节上都一丝不苟，尽可能地降低了生产环节上的成本。还有，集装箱所代表的是一种集约、模块化、标准化的商业模式，这种模式无疑在效率还是质量上都是胜过全盘过问。

63、不错是不错，但是好繁琐了。我看了很久才看完...比较郁闷。那些人名...

64、通俗的社会学科普读物，罗列史料的意义大于论述观点本身。讲述麦克利恩的发家史，倒对我预估目前创业阶段的很多困难提供了些借鉴。

65、技术迭代的过程全景。势力斗争、系统协调、装备竞赛、石油危机、新商业模式。

行业标准化有巨大的固定成本，在参与者熟悉系统、过时政策废除、沉没成本、规模效应都齐全后的80年代才实现效率迅速提升。鼻祖人物：Malcom McLean.

66、书很好质量不错书也值得读

67、叙事为主；

68、本书是普及物流对企业、产业和国家经济转型及产业升级通过集装箱发展史进行知识普及的好读物，值得作为专业学习和知识增加的书籍。

69、一本值得所有在港口及物流行业从业者认真研读的书。我是一名港口从业者，从书中看到了在美国过去发生的一些事情目前正在国内港口行业发生，对我们未雨绸缪很有帮助。

70、一个产业发展史

71、挺好的都

72、集装箱的前世今生，发展与创新都不是无缘无故发生的，对利益的追求，对竞争的恐惧才是动力。而既得利益者又往往是最有力的阻碍。

73、涨知识！高瞻远瞩 破釜沉舟 马尔科姆奥克来恩真是出色的企业家

《集装箱改变世界》

- 74、作者写得有些无聊，但是题材很好啊。“突破行业垄断与标准壁垒，是从创新到变革的必由之路”，任何时代都适用。
- 75、一本集装箱的发家史，贸易越发达的地方，经济也越活跃，未来的中国梦可期！
- 76、改变不会是一蹴而就，即使是所有人都能理解的可以带来巨大好处的改变。集装箱的出现到真正开始大规模使用经历了十多年的时间，中间历经了航运公司，制定标准，港口码头，码头工人等重重波折。最终实质上推动了世界一体化和产业全球化的变化，让更多后发的国家和地区有机会分享到规模化，标准化航运的巨大优势和好处。影响是方方面面的，可以作为一个很好思辨分析的案例。
- 77、我们单位现在在读这本书，看得出集装箱行业的发展
- 78、书还没仔细看，但是翻了下觉得不错。
- 79、行业发展，感觉一般
- 80、需要细细品味，不错。
- 81、还挺有意思。成本的变化带来的历史变迁。
- 82、略拖沓，以逻辑思维2014年的这期50分钟读书节目做引子速读效果更佳
http://v.youku.com/v_show/id_XNzUyMzA4MTE2.html?x35/52
- 83、作为一个物流系出身的学生，这本书当然要读。其实写得很好，码头工人和工会部分略显啰嗦无趣，可以跳读。

《集装箱改变世界》

精彩书评

章节试读

1、《集装箱改变世界》的笔记-第317页

Twentyfoot Equivalent Unit (TEU)

<http://www.ccs.org.cn> 中国船集社

<http://www.chinaccia.com> 集装箱行业专业网站

2、《集装箱改变世界》的笔记-第65页

1957年10月4日，在“门户之城”号首航之前，坦特林格顺路去了纽华克的伍尔沃斯商店，买光了店里所有的模型粘土。他用小刀把这些粘土切成小块，然后拿了几块塞进最上层的集装箱的角与格槽的金属框架的角之间的狭窄缝隙里。当“门户之城”号在3天后抵达迈阿密时，他取下了塞在缝隙里的那些粘土，好看看那些集装箱的位移有多大。粘土上的凹痕表明，那些集装箱仅仅移动了5/16英寸——这证明，当一艘集装箱船在海上颠簸时，船舱中摞得很高的集装箱不会发生危险的摇动。

3、《集装箱改变世界》的笔记-第2页

大小盒子集装箱创意设计专注集装箱创意设计与改造，用建筑来诠释美！（咖啡厅，商业体，酒吧，餐厅，酒店，别墅，商铺等系列），除了具有优势的价格和极富创意的设计，我们还利用二手集装箱来追求可持续发展和环境保护的目标。

4、《集装箱改变世界》的笔记-第259页

海陆联运公司及其竞争对手完全不同于宝丽来或施乐——这两家公司的专有技术以及持续创新，在几十年的时间里一直提供着超常的高利润。轮船公司的最终产品基本上是一种日用品，就像农场和钢铁厂一样，轮船公司总是要受制于外部因素，他们的价格和利润率主要取决于经济增长以及竞争对手建造新船的决定。……

5、《集装箱改变世界》的笔记-第68页

“在泛大西洋公司，其初始技术的设计是匆忙的，使用了过时的油轮、造船用的起重机以及长度受油轮尺寸制约的集装箱；麦克莱恩他们的想法是，一旦业务启动并运营起来，这一切都可以改进。”

当时航运业主要有两家公司再引入集装箱来大幅度降低运输成本，麦克莱恩的泛大西洋公司是一家，也是文中的成功案例。这一段描述，让人觉得和生物进化有点异曲同工，即沿用并修改已有的器官（设备），服务于新的目的。也就是那句“大自然是出色的修补匠，而不是高超的发明者”。

6、《集装箱改变世界》的笔记-第207页

曾经对采用集装箱技术犹犹豫豫的军方，现在已经变成了这项技术的最大支持者，而集装箱运输也变成了一件改革的利器。……

7、《集装箱改变世界》的笔记-第267页

港口吞吐量不断扩大与轮船变得越来越大驱动因素是相同的，那就是为了降低分摊到每只集装

《集装箱改变世界》

箱上的单位成本。……轮船公司必须尽可能地缩短轮船停泊在港口中的时间，最大限度地让他们的轮船装着创造收入的货物在海上航行。道理很简单：港口越大，港口能够处理的轮船就越大，装卸这些轮船的速度就越快，这些轮船在港口中停留的时间就越短。更大的港口很可能有更深的泊位，更多更快的起重机、更先进的集装箱追踪技术以及更好的进出港公路和铁路服务。一个港口预期要处理的集装箱数量越多，其处理每只集装箱的成本就很可能越低。正如一项研究直言不讳地断言：“规模很重要。”

规模很重要，但一个港口的地理位置却变得越来越不重要了。传统上，港口从贸易流的中断里获得好处。就像在纽约那样，报关代理、批发以及经销都集中在港口城市里，因为所有进港和出港的货物都会在那里停留。一个港口往往与其腹地有着千丝万缕的财务和商业联系。从前，地理学家们都把内陆地区标为特定港口的“附属地区”。

而在集装箱航运中没有附属地区。集装箱让港口变成了纯粹的“装卸中心”，大量的货物几乎没有停顿地流经这里。为了最大限度地减少其造价高昂的轮船停靠港口的次数，每一家轮船公司都围绕少数的装卸中心来组织业务。……承运的轮船公司将自己做出这些决定，完全根据轮船的运营成本、港口费用以及陆上运输费用怎样组合才会保证最低的总成本。

这种新的航运地理分布无疑促成了非传统的贸易模式。……

一个成功的港口给当地经济带来的利益仍然非常巨大。……然而，这些就业机会出现在什么地方，更多地是取决于地理分布方面的商业因素。

8、《集装箱改变世界》的笔记-第107页

码头的减少影响到了整个纽约市的经济，尤其是在布鲁克林最贫穷的街区。……

货物处理的革命对码头以外的运输和递送工人也有很多可怕的影响。……

作为纽约的传统优势行业，批发业也遭受了重创。……

集装箱所导致的运输成本的变化也打击了纽约的制造业：不仅减少了工厂最底层的工作岗位，而且随着工厂搬出纽约，这还减少了相关的卡车运输和配送工作。……

工业的损失有多少可以归咎于集装箱呢？没有一个确定的答案，因为在20世纪60年代的晚期和70年代的头5年里，集装箱运输仅仅是影响制造业的众多因素中的一个。……

然而，有一点可能是毋庸置疑的，那就是集装箱运输消除了一个在纽约市经营工厂的关键理由：便捷的航运。……

……
对20世纪60和70年代所发生的令人惊讶而又痛苦的经济转变来说，集装箱不是惟一的起因，但却是一个重要的。集装箱技术的发展之快，它对运输行业的影响之大，甚至都远远超出了当时那些最热心的支持者的想像。在集装箱登上世界舞台之后，纽约是第一个将以前所未有的方式面对经济转变的老牌航运中心。

9、《集装箱改变世界》的笔记-第28页

劳工的战斗性是码头工人的工作和生活境遇的自然产物。全世界的码头工人已经充分地认识到，他们的福利依赖于集体行动，因为如果不这样，大量走投无路而只能从事体力劳动的人就会迫使工资下降到几乎不足温饱的水平。……一件不平之事就可能整个港口陷入瘫痪。一项涉及11个国家的研究发现，同任何其他职业相比，码头工人以及矿工和海员因劳资纠纷而损失的工作日最多。……码头工人骄傲地代表了劳动激进主义的先锋。

……
这种对抗性的劳资关系导致了两个问题，它们一直困扰着全球的航运业。一个问题是偷窃。偷窃向来是码头区的一个难题；在二战后，高价值产品贸易的增长使偷窃达到了泛滥的程度。有些码头工人认为偷窃是正当的，是被日益恶化的家庭经济状况所迫；……

第二个问题是码头工人会抵制任何可能让他们失去工作的东西，……

10、《集装箱改变世界》的笔记-第263页

11、《集装箱改变世界》的笔记-第229页

集装箱航运的头十年是美国人的事情。在这段时间里，全世界的港口、铁路公司、政府以及工会都在研究美国的集装箱运输怎样撼动了货物运输。他们知道，集装箱已经消灭了码头上数以千计的工作岗位，让一些港口整个荒废了，并且从根本上改变了企业选址的决定。尽管如此，集装箱征服全球贸易航线的速度还是让几乎每个人都吓了一跳。有些世界著名的港口城市看到它们的港口几乎消失了，而有些原本微不足道的小港口城市却跨入了海上贸易中心的行列。

最激烈的转变发生在英国。在20世纪60年代早期，伦敦和利物浦是英国最大的两座港口，但它们的业务主要是在本土。……

……
运输和普通工人联合会很有势力，但不是万能的。因为嫌麻烦，他们从来没有在菲利克斯托这个小港口招收会员。菲利克斯托在伦敦东北90英里的地方，处在北海的一个河口上。作为英国数百座沿海城镇中的一个，……

在1966年，当英国政府还在努力地说服轮船公司让集装箱停靠蒂尔伯里时，菲利克斯托已经深谋远虑地与海陆联运公司当成了秘密协议。……

……
菲利克斯托的成功直接牺牲了伦敦的利益。……

……但是在伦敦，一份特殊的协议允许雇主用双倍工资来换取集装箱运输。蒂尔伯里终于能够对集装箱航运开放了，但一再的拖延让他们付出了沉重的代价——到蒂尔伯里重新开放时，大伦敦地区已经丧失了欧洲航运中心的地位。

新的欧洲航运中心是荷兰的鹿特丹。作为一座在15世纪就存在的港口，……当集装箱船在1966年开始停靠鹿特丹时，荷兰的码头工人并没有提出反对。……现在，原本经伦敦流到英国其他港口的货物都在鹿特丹转运了，鹿特丹也因此渐渐地成为了全球最大的集装箱中心。

……
集装箱促使英国港口的地理布局发生了根本性的转变。在前集装箱时代，伦敦和利物浦统治着英国的国际贸易，……

12、《集装箱改变世界》的笔记-第178页

自动化的关键就在于标准化产品的存在

13、《集装箱改变世界》的笔记-第9页

……达成贸易所需的成本太高了，以至于在很多情况下进行贸易毫无意义。

到目前为止，这一过程中最大的支出还是在于把货物从陆上运输工具转移到离港的轮船上，以及到达目的港时再把货物搬回到卡车或火车上。……因为货物的整箱处理取代逐件处理之后，装卸费用、保险费用、码头租金等都减少了。……

……结合了计算机管理的集装箱，使得丰田和本田等企业发展“及时生产”的想法变得切实可行。在这种生产模式中，一家供应商只在其客户需要的时候才生产指定的产品，并使用集装箱把这些产品在指定的时间送达。这种在集装箱出现之前难以想象的精确性，已经大量地降低了制造商的库存，也相应地带来了巨大的成本节约。……

14、《集装箱改变世界》的笔记-第140页

对很多码头工人来说，更加难以解决的是因为过时的码头区工作模式消失而产生的社会问题。传统的技能——比如知道怎样在一艘散装货轮上堆放货物——已经失去了价值。……父亲们已经不能再

《集装箱改变世界》

让儿子从事虽然辛苦、危险但工资相对较高的码头工作了，因为这些工作本身正在逐渐消失。码头区的一些家庭现在得到了稳定的收入，可以不受限制地从艰苦的码头区搬到舒适的郊区，而这种分散和隔离沉重地打击了整个阶层的团结。随着一度以独立和自由为显著特征的工作变得收入较高但高度组织化，过去那种结成班组一起干活儿，想干就干想钓鱼就钓鱼的日子将一去不返了。……

尽管有这么多的不满，码头工会对自动化的顽强抵抗看来还是确立了一条原则：当企业采用将让工人失去工作的创新时，长期从事这些工作的工人们理应得到人道的对待。这个原则最终并没有被美国经济的各个领域广泛接受，更从来没有写进法律。经过多年的谈判，两位非常不同的工会领导者让码头工人行业成为了一个罕有的例外——在这个行业里，得益于自动化的雇主们，被迫把他们得到的利益拿出来，与被自动化夺走工作的工人们分享。

15、《集装箱改变世界》的笔记-第22页

这两种型号的船都不是面向商业效率设计的。它们的内部空间非常局促。船侧的弯曲意味着每艘船上的5个小货舱顶部较宽而底部较窄，船身中部要比前部或尾部更宽敞。码头装卸工必须要知道怎样装填这些古怪的空间：对于船主来说，浪费船上的空间就意味着损失金钱。每个货舱都有各自的舱口，被一个固定在甲板上不透水的金属舱盖封住。要在沿途停靠的第一个港口卸下的货物必须最后装，以便它们靠近舱口容易卸载；要在整个行程中的最后一个港口卸下的货物，会被推挤到远离舱口的角落里。在这同时，每一件货物都要堆得牢固而紧密，以免当船在海中颠簸时它们会移动；一个松动的箱子或木桶散掉了，里面的东西以及周围的其他货物就可能因此遭殃。有经验的装卸工知道该把什么样的货物推到靠外侧舱壁的不规则空间里，该把那些东西堆到内侧舱壁的旁边。他们还会把纸箱、麻袋和木料混搭成临时的墙壁，让货物挤在各自的位置上，同时又能保证船到港时货物容易卸下。装载时的错误可能是致命的。如果在海上的大浪中负载移动了，那么船就有可能翻掉。

……
……最大的成本项目是大量码头工人的工资，可能要占到一次远洋航行的总支出的一半。再加上支付给码头所有者的吨税，“货物航运成本的60~75%是发生在轮船停泊于码头上的时候，而不是发生在轮船航行的时候”……

……码头工人、卡车司机和仓库工人被吸引到了一个需要临时劳动力的世界中，而这决定了码头周围的社区形态。

16、《集装箱改变世界》的笔记-第12页

……经济效益并非产生自创新本身，而是产生自最终设法把创新推向实用的企业家——更严格地说，就像经济学家埃里克·布林约尔松和洛林·希特所指出的，是产生自企业为了利用新技术而对自身实施的组织变革。

……在企业学会利用集装箱所创造的这些机会之前，集装箱并没有改变世界。一旦世界开始改变，它就改变得非常迅速：采用集装箱的组织越多，成本下降的就越大，集装箱运输也就变得越便宜、越普遍。

17、《集装箱改变世界》的笔记-第167页

尺寸的制定都如此激烈

18、《集装箱改变世界》的笔记-第12页

资本，劳动力和土地等基本生产要素已经没那么大的吸引力了。

经济效益并非产生于创新本身，而是产生自最终设法把创新推向实用的企业家

19、《集装箱改变世界》的笔记-第289页

《集装箱改变世界》

发货人联合起来压价也是航运公司要面对的一大难题。特别是东亚-欧洲航线。

航运公司还会和重要的发货人签订不同航线的忠诚协议，航运价格会更低。

东方海外就是香港航运的代表，还有台湾长荣航运。

铁路运输也是航运的有效和巨大竞争对手。从亚洲到美国东海岸的货物很多时候是由轮船运到西海岸，然后再由火车运输到东岸。

而且顾客（发货人）的忠诚度一向很低。

20、《集装箱改变世界》的笔记-第219页

美国西海岸的那些港口最先领会了这种新的经济现实。在20世纪50年代期间，美国太平洋沿岸的港口基本上是一潭死水、发展停滞。除了在那些没有其他选择的地方，比如西雅图与阿拉斯加之间以及加利福尼亚与夏威夷之间，其他地方的国内海上贸易都在日渐衰退。美国的国际贸易绝大部分是朝向欧洲的；在1955年，除了石油以及其他的油轮货物之外，只有11%的进出口物流经了美国西海岸的各个港口。即使把石油以及化学制品计算在内，所有西海岸的港口加在一起每年处理的货物量也还赶不上一个纽约市。

最重要的是，西海岸这些港口都是地理分布的受害者。尽管这些港口城市本身都很大，而且也在快速地发展，但它们的腹地人口却非常稀少。……

……
集装箱运输为西海岸的港口提供了一个摆脱这些地理限制的机会。……

21、《集装箱改变世界》的笔记-第264页

麦克莱恩认为，一条环球的航线将会解决航运业固有的一个问题，那就是货运流量的不平衡。…

…美国轮船公司将实现集装箱航运的成功所必需具备的一个要素——规模。

到了20世纪70年代晚期，规模就是海运业的“圣杯”。更大的轮船可以降低运载每只集装箱的单位成本；更大的港口在配备了更大的起重机之后，就可以降低装卸每艘船的单位成本；更大的集装箱（在20世纪70年代早期，受发货人青睐的已不再是20英尺的集装箱，而是40英尺的）可以减少起重机移动的次数，从而减少一艘船在港口内停留的时间，让资本的利用变得更有效率。这样就形成了一个良性循环：更低的单位成本让经营者可以实行更低的运价，更低的运价则可以吸引到更多的货物，而更多的货物会激励经营者投入更多的资金来进一步降低单位成本。如果说当时有哪一个行业取决于规模经济，那就是航运业。

22、《集装箱改变世界》的笔记-第162页

铁路的先例暗示，即使没有政府的强制，轮船公司最终也可以让他们的集装箱系统变成兼容的。然而，这种类推是错误的。

23、《集装箱改变世界》的笔记-第5页

在一个较大的集装箱码头上，旧时码头的混乱以及肩上扛着一袋袋咖啡豆的强壮的装卸工再也看不到了。对马龙·白兰度（Marlon Brando）在电影《码头风云》（On the Waterfront）中饰演的肌肉发达的男主人公特里·马洛伊来说，如今的这一切都会显得非常陌生。为了装卸一艘船，几乎每一步复杂的动作都要由计算机在船到来之前就预告设计好。计算机以及使用它们的配载计划员可以确定，按

《集装箱改变世界》

照怎样的顺序卸下集装箱才能同时保证卸载的速度和轮船的稳定。集装箱起重机以及货场上的设备都是预先编程的。……计算机已经保证了，冷冻的集装箱装在了带有电气设备的隔间里，内有危险品的集装箱已经与可能发生爆炸的集装箱分开存放。

……
对出口商和进口商来说，这种高效的运输设备是福音，但是对海关检查员和安全人员来说，它已经变成了诅咒。每个集装箱都附带一张货物清单，上面列出了集装箱里都装了些什么。但是，无论是轮船公司还是港口，都不能保证货物清单上所写的与集装箱里的实际内容完全一致。而且，目前我们还没有简便的检查方法：……因此，即使是最细心的检查员也不可能彻底地检查所有的集装箱。集装箱既能够有效地运送合法的货物，也能够同样有效地走私未向海关申报的商品、非法的毒品、没有证明文件的移民以及恐怖分子的炸弹。

……集装箱的推动者和反对者都从一开始就意识到，这项发明将会改变整个世界的运转方式。……有很多运输业巨头都曾试图扼杀集装箱，一些非常有影响力的劳工领袖也竭力地想阻止集装箱的发展。……即使是看起来简单的问题，比如怎样设计普遍适用于几乎所有港口、起重机和集装箱的钢结构，也是在经过了多年的激烈争论之后才解决的。最后，通过美国对越南发动的一场漫长而又痛苦的战争，这种革命性运输方法的优点和价值才得到了验证。

……
……运输已经变得如此高效，以至于货运成本基本上不会再对经济决策产生太大的影响。正如经济学家爱德华·格莱泽和珍妮特·科尔哈泽所说：“与其认为运输商品是生产过程的一个要素，不如假定运输商品基本上没什么成本。”在集装箱出现之前，这种说法是难以想象的。
所以说劳工领袖这种东西……

24、《集装箱改变世界》的笔记-第245页

欧洲最大的港口形成居然是因为建设集装箱时，伦敦工人在罢工，鹿特丹的工人不拒绝~不改变就解体了

25、《集装箱改变世界》的笔记-第288页

一生如此复何求2001年5月30日，在为他举行葬礼的那个上午，全世界的集装箱船都拉响了汽笛来表示哀悼和怀念。

26、《集装箱改变世界》的笔记-第123页

工会创造的奇迹

27、《集装箱改变世界》的笔记-第60页

改变航运的是陆运

28、《集装箱改变世界》的笔记-第195页

集装箱是冰山，冰山下正在暗涌

29、《集装箱改变世界》的笔记-第282页

一次全球性的经济衰退会给轮船公司造成双重打击：货物的缺乏会让分摊到每只集装箱上的固定成本增加，同时还会削弱轮船公司把运价维持在盈利水平的能力。轮船公司的固定成本非常高，要在经济周期里存活是难上很难做到的。能在经济下滑的时候购买船只也是要有眼光才行。

《集装箱改变世界》

高航速将会带来高的原油消耗量，能否转嫁原油成本也是在经济衰退周期里面，航运业所要面临的重大挑战。

还有码头装运成本也是其中重要的成本因素之一。

30、《集装箱改变世界》的笔记-第313页

集装箱已经变得无所不在了——除了便宜的商品，它们也带来了一系列新的社会问题。一堆堆废弃的集装箱，想用的话太破了，想修的话太贵了，或者就是不再需要了，于是只好散乱地弃置于世界的各个角落。曾经用来运载这些集装箱的轮船、卡车和列车也破旧不堪，无法继续使用了，它们已经变成了严重的环境问题；不断扩建的港口以及不断增长的货运量，给附近的社区带来的交通拥挤、噪声以及柴油机污染排放所导致的癌症高发率；……大量的集装箱已经成为了一个让安全人员非常头痛的问题；他们担心，恐怖分子可能会在集装箱里偷藏一颗设定了爆炸时间的放射性“脏弹”，它会在到达某个重要港口时爆炸，让整座城市遭受放射性污染，使国际贸易陷入恐慌和混乱。……利用配备了床垫和厕所的集装箱来偷运非法移民的行为已经屡见不鲜了，……

这些问题尽管很严重，却丝毫没有威胁到集装箱航运的发展。……

过去轮船的尺寸曾经被巴拿马运河的船闸所限，如今集装箱船早已突破了原来的限制，21世纪的船舶设计师们需要考虑的已经不再是巴拿马运河了，而是马来西亚与印度尼西亚之间繁忙的航道——马六甲海峡。如果一艘集装箱船已经达到了“马六甲级”，也就是能够通过马六甲海峡的最大尺寸，那么它的长度将达到1320英尺，宽度达到190英尺，吃水深度约为65英尺。假如它不幸沉没了，随着它一起葬身海底的货物总值将达到10亿美元。……这么大的轮船在哪儿停靠是一个严重的问题，因为全球也没有多少港口有足够的水深接纳它。答案或许是一些建在离岸深水区的全新港口——马六甲级的巨轮连接各个离岸平台，较小的轮船在平台与海岸之间往返运送集装箱。如果这些极其昂贵的轮船和港口真的出现了，那么它们将带来更加惊人的规模经济，让货物的全球运输变得更加便宜，更加容易。

31、《集装箱改变世界》的笔记-第1页

降低貨物運輸成本

32、《集装箱改变世界》的笔记-第26页

就因为有些特性，一位社会学家评述说：“同一个大城市里的任何其他行业相比，码头区的工作似乎更多地属于特殊的工人阶级群体。”码头工人往往在码头区附近度过自己的整个人生。在英国的曼彻斯特，战后时期受雇的码头工人有54%就住在距码头一英里的范围内；尽管他们的住房矮小破落，而且街区也几乎没什么便民设施，但社会学家们却发现，“生活在那里的码头工人很少有人想搬家”。

33、《集装箱改变世界》的笔记-第20页

卸货也同样很困难。一艘到港的轮船可能运载了100公斤一袋的白糖或者20磅一块的奶酪，而它们就堆放在2吨一卷的带钢旁边。要搬走一样货物而不损坏另一样，这就已经够难的了。起货机能把成卷带钢吊出货舱，但白糖和奶酪就需要由工人搬运出舱。……

……他们的劳作是全天候的，有时候在白天，有时候在夜晚。闷热的货舱，结冰的甲板，雨中湿滑的跳板，这些都是他们工作的一部分。被管子绊倒，被吊钩上的一吊货撞倒，这样的危险始终存在。……政府的安全条例和安全检查几乎不存在。局外人可能在码头劳动中看到了浪漫和工人阶级的团结，但是对这些在码头上谋生的工人们来说，这种工作令人厌恶而且往往非常危险，其工伤率是建筑业的3倍，是制造业的8倍。

《集装箱改变世界》

34、《集装箱改变世界》的笔记-第177页

在运输业的经济中没有数学对称性的魔术

35、《集装箱改变世界》的笔记-第1页

航运业周期性明显，油价因素，固定成本：如船价，码头工人装卸费用等等，是资本密集行业，负债率高。

36、《集装箱改变世界》的笔记-第280页

规模很重要

37、《集装箱改变世界》的笔记-第1页

http://www.youku.com/show_page/id_z5bdbf57c947311e3b8b7.html

* 集装箱的历史: 出现的背景，政治/经济/战争/协会/垄断的因素中前行.

* 科技是人的延伸, 文明就是科技的延伸.

* 最大推动力的技术是连接了人和其他资源，并且节省成本. 每个人都被卷入到这样一个创新系统中，未来无法预测。

* 集装箱上新了，基础设施配套系统不完整，不挣钱。只是单点创新。

* 精密的物流链: 码头工人/水手的行业/新的行业, 集装箱 -> JIT -> 全球化生产 -> 经济和政治格局的改变(新的航运港口).

* 荣誉属于创新者, 创新的效能是任何人没有预测到的，但每个人都会被卷入.

38、《集装箱改变世界》的笔记-第1页

在集装箱出现之前，货物的运输非常昂贵，以至于有很多东西跨越半个国家运输都不划算，更不用说跨越半个地球了。

.....
标准的集装箱非常像一只马口铁罐头盒。这件实用的东西，它的价值不在于它是什么，而在于它被怎样使用。对一个高度自动化、低成本和低复杂性的货物运输系统来说，集装箱就是核心。

集装箱降低了货物运输的成本，从而改变了世界经济的形态。.....一些几个世纪以来一直是海上贸易中心的港口，比如纽约和利物浦等，只能眼睁睁地看着它们的码头区以惊人的速度衰落。.....

集装箱不仅帮我们摧毁了旧经济，同样也帮我们建立了新经济。像釜山和西雅图等一些过去昏昏欲睡的港口，现在已经进入了世界大港的前列。.....

.....对那些将其与客户在地理上的邻近作为重要优势的高成本制造商来说，运输成本已经不能再为它们提供避难所了；.....

.....
然而作为靠工资为生的人，工人们又完全有理由对此怀着矛盾的心情。在第二次世界大战后的几十年里，战时的破坏造成了巨大的需求，同时低水平的国际贸易抑制了竞争因素。在这种异常的环境中，北美、欧洲以及日本的工人和工会有能力通过谈判争取到几乎是不断提高的工资和福利，同时政府的多项计划也提供了更强有力的保障。工作周变得越来越短了，残疾补偿变得更加慷慨了，在60或者62

《集装箱改变世界》

岁退休也变成了标准。然而集装箱促进了这种空前上涨的终结。较低的运输成本进一步增强了资本的流动性，而这就使雇主在与流动性要差得多的工人们谈判时更有底气。在这种高度一体化的世界经济中，深圳工人的工资可以限制南加利福尼亚工人的工资，而当法国政府下令在不削减工资的情况下实施更短的工作周时，他们会发现，几乎是毫无阻碍的低成本运输使得制造商可以很轻易地迁往国外，从而避开更高的人力成本。

39、《集装箱改变世界》的笔记-第271页

.....然而从商业的角度来说，这些航线都是利基市场，不是什么重大的机会。.....利基市场：指向那些被市场中的统治者/有绝对优势的企业忽略的某些细分市场或者小众市场，指企业选定一个很小的产品或服务领域，集中力量进入并成为领先者，从当地市场到全国再到全球，同时建立各种壁垒，逐渐形成持久的竞争优势。

在对规模无止境的追求中，轮船公司瞄准了一个把他们服务的港口连接起来的新方法——环球航行。在散件航运时代，环球服务基本上是一个想都不必想的概念。.....更快的轮船和更短的港口停靠时间让三个月的环球航行成为了可能。.....

.....然而，环球服务也有很大的风险。不同的两港航线有着天壤之别；一艘对纽约与鹿特丹之间的货运量来说非常合适的轮船，对新加坡与香港之间的货运量来说很可能就太大了。由暴风雨、码头罢工或者机械故障造成的延误，可能会打乱原定让轮船在每周的同一天停靠各港口的时间表。这可不是小问题：.....如果发货人认定标准的点对点服务在准时性方面比环球航行更可靠，那么经营环球服务的公司就要承受吸引客源的巨大压力。

40、《集装箱改变世界》的笔记-第58页

成本

41、《集装箱改变世界》的笔记-第196页

在1965年冬天，美国政府开始快速地在越南集结部队。在这个过程中，他们制造了可能是美军历史上最大的后勤混乱。这种混乱的解决象征着集装箱运输的成熟。在1965年早期，地球上已经没有什么地方比越南更不适合于补给现代化军队了。整个国家从南到北有700多英里长，但却只有一个深水港、一家几乎不再运转的铁路公司和一个支离破碎的公路系统。...就华盛顿而言，在越南的整个军事行动是基于这样一个规定：所有的部队会在1965年全部撤出。这一政治遮羞布意味着，美军很难找到正当的理由花钱建造码头、仓库以及其他的永久性设施。

42、《集装箱改变世界》的笔记-第222页

逐利只需一句轻描淡写，为什么不在日本停留呢？

43、《集装箱改变世界》的笔记-第142页

这件实用的东西，它的价值不在于它是什么，而在于它被怎样使用。对一个高度自动化、低成本和低复杂性的货物运输系统来说，集装箱就是核心。

44、《集装箱改变世界》的笔记-第288页

2001年5月30日，在为他举行葬礼的那个上午，全世界的集装箱船都拉响了汽笛来表示哀悼和怀念。读到这里的时候我差点激动的流泪了。。。

45、《集装箱改变世界》的笔记-第58页

马尔科姆·麦克莱恩绝不是航运集装箱的“发明者”。人们使用各种形状和尺寸的金属货柜已经有几十年了，而且有许多报告和研究表明在“理想X”号首航前就有的集装箱货物的想法。早在1929年，美国的火车轮渡公司就已经在使用特制的轮船运载火车车厢了，他们的做法是利用码头上的巨型起重机把火车车厢整个地吊入或吊出船上的金属格槽。这些丰富的先例让历史学者们轻视了马尔科姆·麦克莱恩的成就的性质。法国的历史学家勒内·博鲁伊就声称，麦克莱恩的集装箱只不过是“对一种诞生于20世纪早期并被长期使用的运输方案的改造”。美国的历史学家唐纳德·菲茨杰拉德也持同样的观点：“20世纪50年代的集装箱运输并非一次革命，而仅仅是海上货运发展史中很平常的一章。”

当然，在狭义上说，这些评论家是正确。在20世纪50年代早期，货物处理的高成本被普遍认为是一个严重的问题，集装箱作为一个潜在的解决方案引起了广泛的关注和探讨。马尔科姆·麦克莱恩的确不是从头开始的。然而，历史学家们关于谁先谁后的争论忽视了麦克莱恩的成就的改造性。尽管很多公司都尝试过把货物装进集装箱，但那些早期的集装箱并没有从根本上改变航运业的经济规律，没有产生更广泛的影响和意义。

马尔科姆·麦克莱恩的根本性认识在于，航运业的业务是运货而不是通航。这种认识让他形成了与以往完全不同的集装箱运输的新概念。麦克莱恩认识到，降低货运成本所要求的不仅仅是一只金属箱子，而是一整套货物处理的新方法。这个系统的每一个组成部分，港口、轮船、起重机、储存设施、卡车、火车以及发货人自身的操作等等，都必须做出改变。他的这种认识几乎要比当时运输业中的每一个人都超前很多年。这些见识所引发的变革如此富有戏剧性，以至于连几十年来一直在推动集装箱运输的国际集装箱局的专家们都为之震惊。该组织的一位领导者后来承认说：“我们并没有意识到，当时的美国正在发生一场革命。”

46、《集装箱改变世界》的笔记-第3页

集装箱最大的成功在与其产品的标准化及由此建立的一整套运输体系。能够让一个载重计时吨的庞然大物实现标准化，并且一次为基础逐步是i下奶全球范围内的船舶、港口、航线、公路、中转站、桥梁、隧道、多试联运想配套的物流系统，这的确看成人人类有史以来创造的伟大奇迹之一，而撬动这个系统的理念就是标准化。

47、《集装箱改变世界》的笔记-第33页

实验在第二次世界大战后重新开始

很多变革都是通过战争而实现的，真令人唏嘘

48、《集装箱改变世界》的笔记-第302页

在20世纪80年代早期，当世界发现了及时生产之后，这些潜在的美好前景第一次引起了人们的注意。“及时生产”是日本的丰田汽车公司最先提出的一个概念，它涉及到通过消除大量的库存来提高质量和效率。和竞争对手自己生产大部分零部件的做法不同，丰田公司与外部的供应商签订了长期合同。这些供应商与丰田保持着紧密的联系，帮助丰田设计产品，了解丰田的生产计划的细节。他们要采纳严格的质量标准，保持非常低的差错率，这样丰田公司就不必在使用零部件之前进行检测了。供应商同意根据丰田的装配线的要求，小批量地生产零配件，并在非常严格的时间范围内交付使用——因此就有了“及时生产”的说法。最大限度地压缩库存，这让整个生产流程变得更加严格、有序。由于库存的零部件很少，所以允许差错的余地也很小，这迫使供应链的每一家公司都得按照要求履行合同。

.....
在20世纪80年代之前，“logistics”（后勤）是一个军事术语。到了1985年，“logistics management”（

《集装箱改变世界》

物流管理)——安排生产、储存、运输和交货的任务——已经变成了一项常规的商业职能,而且不仅是对制造商。零售商发现,他们也可以管理自己的供应链,抛弃挡在制造商与客户之间的批发商。

.....

从统计上看,物流的改善体现在了降低的库存水平上。库存是一种成本——拥有库存的企业必须要为库存付钱,卖掉库存他们才能拿到钱。更高效、更可靠的运输使得企业可以不再要求待用的货物提前几周或几个月运抵,大大缩短这些货物成为库存的时间,从而大量地节约在这些库存上无法流动的资金。在美国,随着及时生产的概念在企业中扎根,库存在20世纪80年代中期开始减少。像戴尔这样的制造商以及像沃尔玛这样的零售商都把这个概念发挥到了极致,都围绕着以最短的时间把产品从工厂运到顾客那里设计整套的经营战略。.....

如果没有集装箱运输,这种精确性将是无法实现的。只要货物是逐件处理的,只要码头上的延误以及卡车、火车、飞机和轮船之间复杂混乱的转运还存在,货物运输就会是非常难以预测的,制造商也就不敢冒险相信来自遥远供应商的货物会准时到达,因而必须保有大量的库存零部件,以确保生产线不会因为零部件的短缺而停止运转。与计算机结合起来的集装箱大大地降低了这种风险,打开了全球化的道路。现在,企业可以全盘考虑工资水平、税金、补贴、能源成本、进口关税以及运输时间和保障等因素,然后选择在一个最划算的地方制造每一种零部件以及每一种零售产品。运输成本仍旧是成本方程中的一个因素,但在很多情况下它都不再是一个重要的因素了。

全球化不是什么新东西,历史学家和经济学家早就已经迫不及待地指出了这种现象。在19世纪,世界经济曾经变得高度一体化。在拿破仑战争之后的那些年里,关税以及其他贸易壁垒的降低,促使停滞了几十年的国际贸易出现了增长;另外,在10世纪40年代,远洋轮船的使用大大地降低了运输成本。从1840-1910年,海运运价下降了70%,这促进了全球日用品以及制造产品货运的增长。与此同时,电报——相当于20世纪的互联网——让人们可以及时地了解到遥远异地的最新价格信息。在国境线两侧,谷物、肉类、纺织品以及其他日用品的价格是趋于一致的,因为商人们发现,每当国内的物价上涨了或者国内的工资失控了时,以增加进口来应付很容易。

20世纪晚期的全球化具有了一个完全不同的特征。国际贸易不再以基本的原材料或制成品为主导。在1998年,经加利福尼亚南部进口的集装箱只有不到1/3装载着消费品,其余的大多数都是全球供应链中的“环节”,装载着经济学家们所谓的“中间产品”,也就是在一个地方经过了部分加工,并且将在别的地方进一步加工的半成品。

49、《集装箱改变世界》的笔记-第74页

系统的思考

50、《集装箱改变世界》的笔记-第174页

运输企业和发货人都渐渐地认识到,仅仅是用巨大的金属箱子装载海运货物,这不是一项有生存能力的业务。的确,它带来了一些节约:起重机、集装箱、底盘和集装箱船消除了大量的轮船装卸成本。然而,发货人关心的不是装卸成本,而是把他们的产品从工厂交到客户手上的总成本。按照这一标准,集装箱运输的优势就不那么明显了。.....

大多数的发货大户没有使用沿海航运业务的迫切需要,不管是集装箱航运还是传统航运。他们只为进出口使用海运——但国际轮船上运载的集装箱数量很少。大多数的货运都是国内的卡车或火车运输。直到集装箱技术影响了陆上运输成本之后,集装箱革命才算站稳了脚跟。

《集装箱改变世界》

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:www.tushu000.com