

<<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

出版时间：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，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## &lt;&lt;集装箱改变世界&gt;&gt;

## 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，成就了我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。

## <<集装箱改变世界>>

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、中集集团董事、总裁

## <<集装箱改变世界>>

### 内容概要

集装箱有什么重要的地方吗？

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。

其实，它的价值不在于是什么，而在于怎样使用。

在集装箱出现之前，美国的沃尔玛、法国的成衣绝对不会遍地开花。

而在集装箱出现之后，货运变得如此便宜，以至于某件产品产自东半球，运至纽约销售，远比在纽约近郊生产该产品来得划算。

中国也从此登上国际集装箱海运和世界工厂的舞台。

本书从集装箱的发明史娓娓道来，将一个看似平凡的主题衍变成一个个非同寻常的有趣故事，展现了一项技术的进步足如何改变世界经济形态的。

读者在享受阅读的同时，还会有趣地发现，即便是一个简单的创新，也会彻底改变我们的生活。

## <<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1章 集装箱造就的世界第2章 码头上的拥堵第3章 卡车司机第4章 系统第5章 纽约的港口保卫战第6章 工会的分裂第7章 制定标准第8章 起飞第9章 越南第10章 暴风雨中的港口第11章 繁荣与萧条第12章 “大规模”情结第13章 发货人的反击第14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

## &lt;&lt;集装箱改变世界&gt;&gt;

## 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。

## <<集装箱改变世界>>

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，他们也就可以享受到无限多的商品选择。

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>>

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:<http://www.tushu007.com>