读书笔记5

集装箱航运的最初设想是马尔科姆·麦克莱恩提出的，但是在1955年早期，当麦克莱恩放弃把整个拖车装上船的计划并决定只运载拖车的车身时，他还根本买不到现成的设备。小型的钢制集装箱已经很容易买到了，但是很显然，要像其他的轮船公司偶尔做的那样，把它们吊进货舱并堆放到混杂的袋子和大包货物当中，这将只能带来非常小的成本节约。但这和麦克莱恩所预想的节约成本并不一致。

急于建立新事业的麦克莱恩要求下属们要尽快找到办法把他的设想变成现实。在1955年3月，泛大西洋轮船公司一位名叫乔治·肯普顿的主管给基思·坦特林格打了个电话，坦特林格在当时已经是一个颇有名气的集装箱专家。在坦特林格的助力下，泛大西洋轮船公司的海陆联运开始运营了，可以满足在纽华克与休斯敦之间每周双向各开航一艘轮船。但这一项伟大的航运并不是一帆风顺的，铁路和卡车运输行业的巨头们再一次竭尽全力地想要终结麦克莱恩的新业务。他们强烈地抗议说，麦克莱恩没有得到州际商务委员会的批准就接管了沃特曼公司，这是对《州际商务法》公然而又无耻的违背。但在1957年，州际商务委员会驳回了该审查员的建议，允许麦克莱恩继续控制泛大西洋公司和沃特曼公司；更重要的是，麦克莱恩得以继续控制沃特曼公司的庞大船队。

马尔科姆·麦克莱恩绝不是航运集装箱的“发明者”，但历史学家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。