读书笔记6

在美国，使用美国船员且挂美国旗的轮船拥有专营权，可以运送包括军用物资在内的大量政府物资；很多轮船公司还可以得到政府的运营补贴，这种受保护的文化导致了没有节制的浪费。在这种环境下，员工极少有创造力、渴望成功，因此，麦克莱恩认定，现在是该发动文化变革的时候了。在1958年6月，已经只运营集装箱船的泛大西洋公司迁到了新的总部—纽华克港旁边一座经过改造的菠萝仓库；而沃特曼，传统的散货轮船公司，被麦克莱恩故意地扔在了墨比尔。

在1948年，麦特森航运公司安装了革命性的机械化系统，开始以散装而不是每百磅一袋的形式向美国本土运送食糖。散装食糖要求大量的投资：在夏威夷这边储存粗糖需要巨大的筒仓；从糖厂把食糖运到码头需要专用的卡车车队；把食糖从卡车输送到筒仓顶部需要传送带；为了防止黏性的食糖在筒仓内固结需要更多的传送带循环运转。这些投资极大地降低了运输成本。食糖让麦特森公司对自动化的效果有了感觉。在库欣离任后不久，公司决定探索在西海岸与夏威夷之间运送普通货物的机械化处理。

麦特森公司的行动很谨慎。在麦克莱恩控制下的泛大西洋公司是一个斗志旺盛的暴发户，在建立全新业务的过程中，他们靠迅速行动来降低风险。

说集装箱会改变航运业，这是非常容易判断的，但是，说它会在这个行业中引发革命，这就不太容易看清了。很多专家都认为集装箱是一种缝隙技术，可以用于海岸地区以及美国本土与岛屿属地之间的航线，但对国际贸易来说却行不通。

为了应对这种局面，麦克莱恩找来了当年他手下那些年轻而又积极进取的卡车运输主管，希望他们能帮助他扭转局面。那些麦克莱恩卡车运输公司的前员工有很多仍然只有20多岁或30出头，他们同麦克莱恩从其他大型卡车运输公司挖来的年轻才俊一起，开始接手泛大西洋公司的众多关键职位。在这些年轻人的加入下，麦特森公司逐渐又走上了正轨。

我们不得不承认，马尔科姆·麦克莱恩在物流方面的天赋是出彩的。他抓紧一切机会去发展自己物流运输大业，积极进取、胆大心细，在后期虽然麦克莱恩已经无法再像以前那样亲自过问每一个决定了。不过，他的基本管理方法仍然没变。我们必须承认麦克莱恩对集装箱物流运输的贡献。