

美國卡車貨運業在艱難中成長

專業貨運經紀人可發揮更大作用

【本報記者王滄報導】近年來美國東西兩岸港口吞吐量的快速遞增，帶動了零售、批發、製造商和物流商大力發展配送分銷業，全美各地如雨后春筍般出現形形色色的運輸服務商，其中卡車貨運行業發展最快，僅次於碼頭的全年公路運輸所需車輛相當於頭尾連接起來長達3750英里的車隊。當然卡車貨運業也面臨成本問題、安全問題等多重挑戰，特別是在經濟景氣不佳的情況下，華人車公司、車主及司機取得提高生產力，在這個過程中，專業貨運經紀人可以發揮更大的作用。

成本居高不下
今年以來燃料價格一直在高位震盪，造成卡車貨運成本居高不下，公路貨運經濟效益持續降低。瑞士信貸在本月發表的研究報告表示，美國貨運運輸行業的底部可能已經過渡，但由於柴油價格創下新高以及惡劣天氣等因素影響，該行業可能還要經歷更多的困境。美國柴油平均價格已從一年前的每加侖2.90美元上升至4.10美元，成本的大幅提高使獨立卡車司機陷入窘迫的困境，其中一些最近在佛羅里達與佛羅里達州等交通繁忙的高速公路上停車來舉行抗議。

一位華人司機胡先生對記者說，從洛杉磯到紐約來回一趟，大概需要耗油1000加侖，而卡車公司在這一單程從不到3000美元增加到4000美元左右，而卡車公司的運費基本沒變，還是從7500到8000美元之間（以53呎貨櫃車運程為例），再扣除卡車公司管理費（8%-10%左右）、司機薪水及修理費等，以前能賺1000多美元的車主現在大概只能賺500美元。加上經濟不景氣的影響，往年胡先生每個月往紐約跑三四趟，今年這幾個月只能跑二趟了，每月收入也很難維持在5000美元以上了。即便如此，還有許多卡車司機沒法可辦。

另一方面，卡車司機的工作週期長，貨運卡車空駛率高，據美國環境保護署2007年提供的報告，每年貨運卡車僅需柴油空駛就消耗9.6億加侖。在美國，貨運卡車司機控制著卡車運營業務行開的80%成本，貨運車隊經營人至多只能掌控20%的卡車貨運成本，因

此從這一層意義上講，卡車貨運業的發展取決於卡車司機的生存能力。**安全問題嚴重**
行駛在美國各地公路上的貨運卡車難以監管，而前些年卡車貨運業在一片榮景下，其安全問題曾被嚴重忽視。現在可以說到了積重難返的地步。據美國聯邦統計局於2007年提供的數據，美國公路卡車貨運平均事故損失超過2.8億美元，而其中大部分原因是因為卡車，其中卡車司機被劫殺、盜竊、疲勞駕駛和責任事故等等，而因天氣因素引起的事故佔20%，而因機械故障導致事故發生的不到7%。

由於卡車司機通常是一個人或兩個人駕駛出行，大部分時間行駛在警力不足的偏僻公路，最容易遭到盜賊攻擊。據美國聯邦調查局(FBI)於2007年提供的報告，美國各地貨運卡車所載運的電腦、服飾等中高檔商品被搶劫造成的年均損失達到120億美元至200億美元，而且年均損失總額還在繼續上升。貨運卡車的安全已成為美國公路運輸市場進一步成長的主要瓶頸問題。

監控技術設備的推廣
為了強化卡車貨運管理，越來越多的美國卡車運公司正在擴大投資，引進所謂實時控制技術設備，如無線數據傳輸和全球定位系統(簡稱GPS)等技術聯合組成的車隊管理系統，把每一輛貨運卡車與公司調度、經營、安全、監

督和財務等部門緊密相連。據全球產業諮詢分析公司2007年提供的報告，美國各地卡車運公司在遙控技術設備方面的投資總額已經達到10億美元，並每年以20%的年增長率擴大投資，預計2010年底達到21.3億美元。美國卡車運公司如此不惜代價在貨運車上全面安裝監控設備的目的，除了公開表示為了確保貨運卡車司機人身安全外，更加重要的意義在於加強密實貨運卡車司機

的一舉一動，提高卡車貨運經濟效益。**雷德卡車公司**總部設在美國佛羅里達州邁阿密，該公司擁有5000種各種類型的貨運卡車，其主要業務就是出租貨運卡車隊給租賃公司。為了確保貨運卡車等公司財產不受到損害，雷德卡車公司從2006年開始在每一輛貨運卡車上安裝監控設備，無一遺漏，無論卡車行駛到哪裡，公司均可以通過監控設備，在第一時間掌握被監的貨運卡車現場動態，包括貨運車輛的方向、速度、運程和相關貨運業數據甚至卡車司機的一舉一動。

如果需要，貨運卡車公司可以根據事前與警方達成的協議，把貨運卡車隊監控信息技術網絡直接連接到警方等安全部門，那麼所有的貨運卡車動態均將被美國各地警方嚴密監控，有助於大幅度減少貨運卡車被盜和卡車司機被劫盜的發生，當然也就能夠在第一時間為遇到意外車禍、車輛拋錨的貨運卡車提供緊急救援。

專業貨運經紀人的作用
Peter鄧先生是華商社區難得一見的資深專業貨運經紀人(Freight Broker)。他向記者介紹說，隨著華人卡車運輸業的不斷發展，已經融入美國主流運輸市場，正在為美國的經濟發展做出貢獻。但是由於華人卡車運輸業經營比較分散，多數運輸公司、車主及獨立卡車司機直接從網絡上接單的，由於缺乏專業，運輸被壓得很低。而現有的華人卡車調度

員很少經過正規培訓，由於他們在工作上的失誤，經常造成卡車運輸損失，甚至被追關門，申請破產。**Peter說**，自己長期從事卡車運輸業，看到一些華人朋友用自己辛苦賺來的錢，有的甚至從親朋好友借來的錢，購買卡車、車隊而成立自己的公司，但是由於經營管理不善，而在一年內迅速倒閉。對此他覺得很痛心，所以在三年前就開始舉辦卡車貨運業人員培訓班，招收卡車公司管理人員、車主、調度員以及卡車司機前來學習、幫助他們理解和掌握主流市場的動態和趨勢，通過實際案例分析和解學，提高生產能力和發展空間。

Peter分析說，目前在華商社區，卡車運輸公司已經有很多，卡車司機也不少，但是嚴重缺少專業的貨運經紀人，這是華人卡車貨運業薄弱的環節。以他在主流市場觀察和運作的經驗，專業的貨運經紀人可以幫助卡車運輸公司、車主或獨立卡車司機獲得穩定的客源和貨源，保持和提高貨運價格，回避和控制各種法律風險，減少責任保險費用，以及處理各種意外事故或突發情況等。當然要成為專業的貨運經紀人，需要通過系統的理論學習和實際操作，還要獲得美國運輸部聯邦運輸車輛管理委員會頒發的營業執照。**Peter準備**正式推出一個專門的貨運經紀人培訓班，並在本報開設相關專欄，系統介紹有關基礎知識和市場資訊。

與往年不同，今年的北京車展上來了一次中國新車亮相浪潮。從以低價為顯著標籤的第二家車業，到新車展示浪潮，中國的汽車工業在逐漸地融匯一次整體戰略轉型。作為國民經濟的支柱產業和國家經濟的必備產業，中國的汽車工業堅決不能重蹈家電業的覆轍。

中國的汽車工業在僅僅價格武器不備技術武器的錯誤中走向末路，我們還可以尋找其他新興產業。但如果汽車工業也這樣地走入了末路，中國就沒有別的發展路可以選擇了。看看當今的經濟強國，無不依靠汽車工業或曾經依靠汽車工業站在世界經濟之巔的。

也許汽車工業就是強國的必由之路。這種說法有些片面的，但至少這條路被多個國家驗證了一條可行的強國之路。

現在有少許的中國人在質疑汽車工業，最近有機會拜讀了一下美國智囊機構最近送給國會議的咨文報告，其名稱叫做「美國汽車工業所面臨的中國衝擊」，該報告也基本可以真實反映美國精英階層對中國汽車工業整體的評價和分析。

這份報告對中國的汽車工業評價極高。但最讓我吃驚的是，美國人給中國的汽車產業戴了個出乎意料的高帽子：「中國汽車工業的飛躍發展很可能是自亨利福特發明流線型生產方式後，使汽車從奢侈品轉變為日常備用品以來世界汽車史上最偉大的常規革命」。由於是從英文原句直譯過來，所以整個句子有些冗長難懂。雖然們自問中國汽車工業的飛躍還沒大到能撐得起這頂「大高帽」，但也充分說明了中國汽車工業在美國人眼裏的地位。

整個報告詳細地闡述了中國汽車工業的歷史與現狀，而且著重分析了高產量中的中國汽車產業在現今和未來對美國汽車工業和汽車勞動市場的衝擊與衝擊。在世界各大汽車生產國的產量出現停滯或下滑的時候，唯獨中國的汽車產量逆勢上揚而且沒有減弱的跡象。報告指出在世界所有發展中國家裏，中國是最具潛力快速進入世界汽車生產大國的行列的國家。

美國會咨文文中的中國汽車工業

中國汽車工業沒有必要輕視自己

而另一個讓人吃驚的地方是，報告詳盡地分析了中國產業內部的自主和合資之爭，並指出以奇瑞和吉利為首的有著地方政府背景的自主企業具有明顯的野心，要在美國市場上有所作為。這與由中國中央政府管轄的以合資為主的企業形成鮮明的對比。

關於自主汽車企業對外謀發展的方面，報告提及吉利在積極改進產品試品在2008年達到美國技術法規要求並在美國大陸以外地區重點銷售的溫布爾角。而且中國居然還知道李書福的兩句名言：「吉利要在2015年產銷200萬輛車，三分之二要銷往海外」。

但對於整車出口產業，報告認為中國在10年內還不可能在美國本土市場造成重大衝擊。但中國的汽車零件工業對美國的衝擊已在眼前了。中國現在已經成為日本、歐洲之後的第二大美國等國零件進口口，也是唯一的零件出口口與整車出口不掛鉤的國家。有趣的是，雖然美國是對美出口整體的大國，但中國向美國出口的零件的金額卻是韓國的兩倍。而且中國出口零件的層次也在不斷提高，從以前只是簡單的原零件出口到可以為雪佛蘭 Equinox 提供 V6 發動機配套。

通過各種數據，報告斷言中國汽車零件產業的衝擊對美國汽車工人而不是那些整車輸出的。最後的結論是，中國的汽車產業可以在5到10年工作產生世界競爭力。布什政府的工作重心在於如何使美國汽車產業順利進入中國市場，而國會的工作重心應該是在本土市場保護美國汽車業，防止來自中國的非正當競爭。報告指出，非正當競爭是指政府通過各種形式補貼幫助本國製造商在海外市場擴張。咨文建議國會保護本土製造商的手段之一就是徵收人民幣平幣。

得到對車的重視也間接說明了自己的成就，所以中國汽車產業沒有必要輕視自己。而這次的戰略轉型對整車輸出的產量也至關重要。如果果敢了，那就幫幫家成功的捷路走到死；如果成功了，整個產業走上以技術創新驅動發展道路，那就是徵收人民幣平幣。

與往年不同，今年的北京車展上來了一次中國新車亮相浪潮。從以低價為顯著標籤的第二家車業，到新車展示浪潮，中國的汽車工業在逐漸地融匯一次整體戰略轉型。作為國民經濟的支柱產業和國家經濟的必備產業，中國的汽車工業堅決不能重蹈家電業的覆轍。

中國的汽車工業在僅僅價格武器不備技術武器的錯誤中走向末路，我們還可以尋找其他新興產業。但如果汽車工業也這樣地走入了末路，中國就沒有別的發展路可以選擇了。看看當今的經濟強國，無不依靠汽車工業或曾經依靠汽車工業站在世界經濟之巔的。

也許汽車工業就是強國的必由之路。這種說法有些片面的，但至少這條路被多個國家驗證了一條可行的強國之路。

現在有少許的中國人在質疑汽車工業，最近有機會拜讀了一下美國智囊機構最近送給國會議的咨文報告，其名稱叫做「美國汽車工業所面臨的中國衝擊」，該報告也基本可以真實反映美國精英階層對中國汽車工業整體的評價和分析。

這份報告對中國的汽車工業評價極高。但最讓我吃驚的是，美國人給中國的汽車產業戴了個出乎意料的高帽子：「中國汽車工業的飛躍發展很可能是自亨利福特發明流線型生產方式後，使汽車從奢侈品轉變為日常備用品以來世界汽車史上最偉大的常規革命」。由於是從英文原句直譯過來，所以整個句子有些冗長難懂。雖然們自問中國汽車工業的飛躍還沒大到能撐得起這頂「大高帽」，但也充分說明了中國汽車工業在美國人眼裏的地位。

整個報告詳細地闡述了中國汽車工業的歷史與現狀，而且著重分析了高產量中的中國汽車產業在現今和未來對美國汽車工業和汽車勞動市場的衝擊與衝擊。在世界各大汽車生產國的產量出現停滯或下滑的時候，唯獨中國的汽車產量逆勢上揚而且沒有減弱的跡象。報告指出在世界所有發展中國家裏，中國是最具潛力快速進入世界汽車生產大國的行列的國家。

探索平衡發展 交通運輸與汽車文化的影響

經濟的框架



編者按：當代農業和工業的發展已給現代社會帶來了不平衡的發展結果。我們的責任是去發現未來下一個怎樣的社會基礎和結構。

在上一篇文章中，我們談到了全球的農業運作的割裂性發展和食物分配的不平等。在本篇文章中，我們將進一步探討現代社會發展的割裂性，這一次我們的焦點是

交通運輸和文明的建設

原始人類的遷移是有限的，他們依靠的是徒步旅行和少數人的群居生活。後來，隨著動物馴化，人類能夠走得遠建立社區。在靠近水的地方文明中，人們使用木筏或木排進行旅行和探索活動。接著，輪子被發明出來，由動物拖動的車輛改變了陸地旅行的方式，村莊和城鎮被建立起來。在海洋上運輸的船隻的出現，帶來了遠洋航行和開始更偉大的冒險的時代。伴隨著交通運輸的每一個新發明，新的地區被發現，偉大的文明在全世界開始了。人與人之間的接觸越來越多，其中的一些接觸是和平的，而另一些接觸則是暴力的，為了征服和擴大版圖。不管怎樣，都有科技的力量，人類從猿猴人組成的多群體的穴居生活進化了到擁有廣大國家的工業時代。

十九世紀是交通運輸產生主要發展的時候——火車、鐵路、公路、自行車、摩托車、有線電報和汽車——出現。交通運輸在發展，新的距離開始將全球不同文化的人們的距離拉得更近。發展的步伐相當緩慢，仍然易於控制。城市很小，生活很簡單，鄰里之間的聯繫很緊密，相對比較安全，空氣質量

不錯，污染和廢物都不是問題。然而，在二十世紀，隨著汽車的大規模生產和飛機的產生，交通運輸開始飛躍式發展。

確實，交通運輸的發展為物品和人的遷移以及全球的整合創造了新的可能。今天，我們可以在數小時內穿越地球甚至星星，我們甚至可以跑到前住別的星球。地球實在是在變成一個村莊。現在我們有機會認識和瞭解世界上不同地方的人。確實，交通在很大程度改變了我們的生活方式，改變了偶發的交通事故外，它是一個積極的貢獻。但如同任何其他趨勢，一旦發展超越了適度的界限，它就會產生社會和經濟的副作用，成為社會健康發展的負擔。今天在汽車工業的發展中尤其如此。

汽車文化的影響
作為對當前的割裂性發展趨勢的貢獻，隨著汽車的大規模生產，它對更多的道路、基礎建設的需要和不斷增長的能源需求已經給我們的環境、社會和自然資源、環境和經濟帶來了極大的挑戰。如果繼續以目前的速度發展，汽車工業的能源供應將面臨困難。如果我們能以目前的速度發展，汽車方面帶來災難性的後果。讓我們看看發展難度的挑戰，僅在美國，在過去的100年間，登記的汽車數

量已經從幾千輛發展到了幾千幾萬輛。在二十世紀，全球的汽車總量大約在6億輛，而每年的汽車產量都大約在5千萬輛，並以每年6%的速度增長。目前，主要的汽車生產國是：日本(1150萬輛)、美國(1130萬輛)、中國(720萬輛)、德國(580萬輛)、韓國(380萬輛)、法國(350萬輛)、西班牙(280萬輛)、巴西(260萬輛)、加拿大(250萬輛)、印度(200萬輛)。中國是世界上汽車擁有量增長速度最快的市場，預計到2020年，汽車擁有量將達到1.4億輛。

在世界的主要城市，汽車所造成的污染已經達到危險的程度。據估計，機動車輛已成為世界最大的單一流染源；其造成的二氧化碳排放量佔了世界原油燃燒的15-20%。由於汽車嚴重依賴石油，石油工業的穩定供應和未來的趨勢變得很不確定，而價格卻在持續走高。能源的新技術，包括電池電力、甲醇、生物柴油和天然氣也許可以解決能源供應的問題。但是，它無法解決交通量增加和欠缺的城市問題。談到運輸阻礙和效率，在擁有6百萬輛汽車和高峰時期的平均車速是15英里每小

時。如果擁有一個高效的交通系統，這些被浪費在路上的時間可以被節約出來與我們家人共度或者用在更有建設性的事情上。

目前，世界上大多數的都市，都圍繞著汽車的使用而設計。事實上，汽車變成了自由、地位和個人主義的象徵。在一輛可以乘坐4.5人的車裏，除了司機沒有其他人是一件司空見慣的事情。很明顯，汽車促進了反社會的行為。我們不愛我們的鄰居和社區接觸。因為我們都是開車者文化，很少有乘坐公共交通交通。大型的公共交通系統對意外虧損的磨擦一代也過著「為車而建的都市」的流行趨勢。

而從汽車生產中獲益的特殊的利益集團花費大量的金錢宣傳傳統文化。為汽車修建的大型基礎設施，包括高速公路、道路、燈光、加油站、修理廠和收費車廠也是這一端過度發展的另一方面。

平衡發展的觀點
交通運輸在傳統上造就了社區的產生和文明的發展，延續這一傳統，我們需要將注意力集中在使交通運輸以更方便快捷的方式使個人和物力的作用上。在這一過程中，每一個人和社區、大型、大型交通系統，汽車製造業和所有

相關的行業分擔責任，創造一個有利於個人、社會和經濟發展的公共交通系統，同時保護我們的自然資源、能源、環境。創造一個宜人居住的生活環境。為了達成這一目標，我們需要考慮我們的城市規劃和設計，同時控制交通與我們的社會需要相適應。通過行業間的磋商和交流，我們能夠在獲得經濟繁榮的同時創造一個健康的社會結構。平衡發展模式建立在生活質量的微型模式方案上。在這一理念中，我們在制定法律和現行保護社會的福祉以及約束未來的發展方面的作用與個人和社區的形態極其相似。

在下一篇文章中，我們將探討娛樂產業的發展。

華萊士 Ramesh Rashidi (ramesh@chbus.org) 是「平衡發展研究中心」的創建人和總監，「平衡發展研究中心」是致力於為促進社會的社會、個人、生活和經濟發展創造機會和提供服務的非盈利組織。
作者：華萊士 Ramesh Rashidi 翻譯：吳倩影

美國中小企業商務解決專案

- ◎美國本土市場銷售通路建設
- ◎如何在美國建設產品品牌
- ◎進口商電子商務營銷
- ◎專業商業計劃書撰寫
- ◎中國商家美國融資渠道

多年美國商業實戰經驗，深刻瞭解美國市場特性，為中國中小型企業拓展美國市場出謀劃策，解決實際問題。

諮詢電話：626-410-3185

每一箱油省 7% 至 14% 或更多
保護引擎、降低排汙75%以上

21世紀環保
有效省油、減少污染
參與環保、造福後代
請您到我們網站查詢
幫您省錢又賺錢
歡迎加入美國全球性FFI公司
(626) 510-2829 網站 www.Guo.myFFI.biz