



环众物流 简讯

半月刊(第三十一期) 2007. 5. 15

环众之窗

公司动态

- ◇ 五一假期间本公司蓝董拜会好友交换物流发展心得，包括顶通杨顾问、金属业界名人张董、工技大杨院长、可的物流侯总等人。
- ◇ 本公司项目组 5/8 前往晋亿实业进行培训，其主题为渠道、物流和人力资源。
- ◇ 本公司蓝董 5/10 受邀前往天津康师傅总部进行物流人才甄选。
- ◇ 本公司蓝董 5/11 受邀前往上海工程技术大学进行精品课程讲座，讲题为供应物流和商业物流。
- ◇ 本公司教学组 5/12 前往陕西西安为企业甄选物流岗前培训学员。
- ◇ 本公司高级顾问洪任杰 5/14-18 自台前来杭州参与顶益项目实施方案拟订。

专科自考物流信息技术(实践)

RF 实际操作考试	CAPS 实际操作考试

- ◇ 5月8日—13日，我司接受上海专科主考院校(工技大)委托，负责《物流信息技术(实践)》培训及培训后考试。
- ◇ 上海实训中心选拔5月下旬开班的第五批学员，并做好相关开训准备。该批学员已被企业预定一空。

◇ 广州市第一商业学校物流实训中心，第五期学员有序进行实训。

行业资讯 (由环众公司收集整理)



名词解释

- ① **物料需求计划 material requirements planning (MRP)** 一种工业制造企业内的物资计划管理模式。根据产品结构各层次物品的从属和数量关系，以每个物品为计划对象，以完工日期为时间基准倒排计划，按提前期长短区别各个物品下达计划时间的先后顺序。
- ② **制造资源计划 manufacturing resource planning (MRP II)** 从整体最优的角度出发，运用科学的方法，对企业的各种制造资源和企业生产经营各环节实行合理有效地计划、组织、控制和协调，达到既能连续均衡生产，又能最大限度地降低各种物品的库存量，进而提高企业经济效益的管理方法。
- ③ **配送需求计划 distribution requirements planning (DRP)** 一种既保证有效地满足市场需要，又使得物流资源配置费用最省的计划方法，是 MRP 原理与方法在物品配送中的运用。
- ④ **配送资源计划 distribution resource planning (DRP II)** 一种企业内物品配送计划系统管理模式。是在 DRP 的基础上提高各环节的物流能力，达到系统优化运行的目的。

Information
Update

物流新闻

- ① **DHL 稳居中国快递龙头** 根据汉密尔顿的估计，DHL2006 年在中国市场的占有率为 30%至 34%，稳居中国快递业的龙头。美国的联邦快递 (FedEx) 和中国邮政排名第二和第三，占有率大约都在 19%至 21%之间，其次才是联合包裹 (UPS) 的 18%至 20%和荷兰 TNT 集团的 7%至 8%。
- ② **两项基础性物流国家标准开始实施** 由国家标准化管理委员会、国家质检总局联合颁布，对我国物流业发展具有较大影响的两项基础性物流国家标准《物流术语》(修订版)、《企业物流成本构成与计算》已于 2007 年 5 月 1 日起正式实施。
- ③ **长荣中远开第二条红海航线** 长荣海运与中远集装箱运输有限公司将自 5 月起联手开辟东南亚/红海快捷航线 (SRS)，这是双方自去年底重组远东/红海线 (FRS) 后所开辟的第二条红海航线。
- ④ **世界最大集装箱船“伊夫林·马士基”轮首航宁波港** 5 月 9 日，目前世界最大的集装箱船

“伊夫林·马士基”轮将其处女航落户宁波港，标志着世界最大的班轮公司 A. P. 穆勒—马士基集团与世界集装箱运输发展最为迅速的港口之一宁波港的合作迈上一个新的台阶。



物流技术

物流包装技术—包装容器技术

包装是在物流过程中保护产品，方便储运，促进销售，按一定技术方法采用容器、材料及辅助物等将物品包封并予以适当的装和标志的工作总称。简言之，包装是包装物及包装操作的总称。在社会再生产过程中，包装处于生产过程的末尾和物流过程的开头，既是生产的终点，又是物流的始点。包装的三大特性：保护性、单位集中性及便利性。包装的四大功能：保护商品、方便物流、促进销售、方便消费。本文主要介绍以下几种包装方式：

1. 包装袋。

包装袋是柔性包装中的重要技术，包装袋材料是挠性材料，有较高的韧性、抗拉强度和耐磨性。一般包装袋结构是筒管状结构，一端预先封死，在包装结束后再封装另一端，包装操作一般采用充填操作。包装袋广泛适用于运输包装、商业包装、内装、外装，因而使用较为广泛。包装袋一般分成下述三种类型：

(1) 集装袋。这是一种大容积的运输包装袋，盛装重量在 1 吨以上。集装袋的顶部一般装有金属吊架或吊环等，便于铲车或起重机的吊装、搬运。卸货时可打开袋底的卸货孔，即行卸货，非常方便。适于装运颗粒状、粉状的货物。

集装袋一般多用聚丙烯、聚乙烯等聚酯纤维纺织而成。由于集装袋装卸货物、搬运都很方便，装卸效率明显提高，近年来发展很快。

(2) 一般运输包装袋。这类包装袋的盛装重量是 0.5—100 公斤，大部分是由植物纤维或合成树脂纤维纺织而成的织物袋，或者由几层挠性材料构成的多层材料包装袋。例如麻袋、草袋、水泥袋等。主要包装粉状、粒状和个体小的货物。

(3) 小型包装袋(或称普通包装袋)。这类包装袋盛装重量较少，通常用单层材料或双层材料制成。对某些具有特殊要求的包装袋也有用多层不同材料复合而成。包装范围较广，液状、粉状、块状和异型物等可采用这种包装。

上述几种包装袋中，集装袋适于运输包装，一般运输包装袋适于外包装及运输包装，小型包装袋适于内装、个装及商业包装。

2. 包装盒。

包装盒是介于刚性和柔性包装两者之间的包装技术。包装材料有一定挠性，不易变形，有较高的抗压强度，刚性高于袋装材料。包装结构是规则几何形状的立方体，也可裁制成其它形状，如圆盒状、尖角状，一般容量较小，有开闭装置。包装操作一般采用码入或装填，然后将开闭装置闭合。包装盒整体强度不大，包装量也不大，不适合做运输包装，适合做商业包装、内包装。适合包装块状及各种异形物品。

3. 包装箱。

包装箱是刚性包装技术中的重要一类。包装材料为刚性或半刚性材料，有较高强度且不易变形。包装结构和包装盒相同，只是容积、外形都大于包装盒，两者通常以 10 升为分界。包装操作主要为码放，然后将开闭装置闭合或将一端固定封死。包装箱整体强度较高，抗变形能力强，包装量也较大，适合做运输包装、外包装，包装范围较广，主要用于固体杂货包装。主要包装箱有以下几种：

(1) 瓦楞纸箱。瓦楞纸箱是用瓦楞纸板制成的箱形容器。瓦楞纸箱的外型结构分类有折叠式瓦楞纸箱、固定式瓦楞纸箱和异形瓦楞纸箱三种。按构成瓦楞纸箱体的材料来分类，有瓦楞纸箱和钙塑瓦楞箱。

(2) 木箱。木箱是流通领域中常用的一种包装容器，其用量仅次于瓦楞箱。木箱主要有木板箱、框板箱、框架箱三种。

①木板箱。木板箱一般用作小型运输包装容器，能装载多种性质不同的物品。木板箱作为运输包装容器具有很多优点，例如有抗拒碰裂、溃散、戳穿的性能，有较大的耐压强度，能承受较大负荷，制作方便等。但木板箱的箱体较重，体积也较大，其本身没有防水性。

②框板箱。框板箱是先由条木与人造板材制成之箱框板，再经钉合装配而成。

③框架箱。框架箱是由一定截面的条木构成箱体的骨架，根据需要也可在骨架外面加木板覆盖。这类框架箱有两种形式，无木板覆盖的称为敞开式框架箱，有木板覆盖的称为覆盖式框架箱。框架箱由于有坚固的骨架结构，因此具有较好的抗震和抗扭力，有较大的耐压能力，而且其装载量大。

(3) 塑料箱。一般用做小型运输包装容器，其优点是，自重轻，耐腐蚀性好、可装载多种商品，整体性强，强度和耐用性能满足反复使用的要求，可制成多种色彩以对装载物分类，手握搬运方便，没有木刺，不易伤手。

(4) 集装箱。由钢材或铝材制成的大容积物流装运设备，从包装角度看，也属一种大型包装箱，可归属于运输包装的类别之中，也是大型反复使用的周转型包装。

4. 包装瓶。

包装瓶是瓶颈尺寸有较大差别的小型容器，是刚性包装中的一种，包装材料有较高的抗

变形能力，刚性、韧性要求一般也较高，个别包装瓶介于刚性与柔性材料之间，瓶的形状在受外力时虽可发生一定程度变形，外力一旦撤除，仍可恢复原来瓶形。包装瓶结构是瓶颈口径远小于瓶身，且在瓶颈顶部开口；包装操作是填灌操作，然后将瓶口用瓶盖封闭。包装瓶包装量一般不大，适合美化装璜，主要做商业包装、内包装使用。主要包装液体、粉状货。包装瓶按外形可分为圆瓶、方瓶、高瓶、矮瓶、异形瓶等若干种。瓶口与瓶盖的封盖方式有螺纹式、凸耳式、齿冠式、包封式等。

5. 包装罐(筒)。

包装罐是罐身各处横截面形状大致相同，罐颈短，罐颈内径比罐身内颈稍小或无罐颈的一种包装容器，是刚性包装的一种。包装材料强度较高，罐体抗变形能力强。包装操作是装填操作，然后将罐口封闭，可做运输包装、外包装，也可做商业包装、内包装用。包装罐(筒)主要有三种：

(1) 小型包装罐。这是典型的罐体，可用金属材料或非金属材料制造，容量不大，一般是做销售包装、内包装，罐体可采用各种方式装联美化。

(2) 中型包装罐。外型也是典型罐体，容量较大，一般做化工原材料、土特产的外包装，起运输包装作用。

(3) 集装罐。这是一种大型罐体，外形有圆柱形、圆球形、椭球形等，卧式、立式都有。集装罐往往是罐体大而罐颈小，采取灌填式作业，灌境作业和排出作业往往不在同一罐口进行。另设卸货出口。集装罐是典型的运输包装，适合包装液状、粉状及颗粒状货物。



物流管理

食品物流与供应链

在食品供应链中，食品物流是保证食品质量的重要环节。食品物流所承担的任务是艰巨的，其物流过程有着特殊的要求（如温度、时间甚至摆放方式等都有较具体的要求）。在我国食品物流的发展潜力是巨大的，可以说，谁重视了食品物流系统的发展，谁就赢得了食品行业的竞争主动权。食品物流目前尚无统一的定义，一般来说，食品物流是对食品、食品相关服务及相关信息从田头到餐桌的系统管理和综合应用，以满足消费者需求的供应链过程的一部分。

一、食品物流的特点及趋势

1. “多品种，小批量”的配送，满足顾客现有的消费模式。

运输的快捷、迅速和安全是物流业提供服务的特色，其 JIT 配送体系可以保证食品的新

鲜和运送的及时，其先进的多式联运方式可以保证食品大量空间位移的实现，因此，物流为中国食品产业“多品种、大批量”的生产和顾客“多品种、小批量”的需求提供了坚实的物质基础和支持。

2. 特有的设备和技术，满足食品产业苛刻的保管条件和保鲜程度的要求。

冷冻食品供应链已经成为中国物流发展的关注课题，一批大型企业例如大众交通等已经进军低温物流，这些实力雄厚的企业可以为食品产业提供先进的设备和技术，从而大大降低中国食品产业在仓储和运输方面的损耗。

3. 物流所拥有的先进管理思想和硬件设备，降低食品的终端价格。

第三方物流公司提供全方位一体化的服务，他们以提供物流“低投入、高产出”的解决方案为重点，寻求可获得的资产的最佳组合，可以为中国物流业节约大量成本，从而降低其终端价格。

4. 物流业提高中国食品产业的综合竞争力。

构建中国食品产业的现代物流平台，改变传统的作业模式，通过变革将传统的基础物流向食品供应链物流转变，是现在食品企业面临的主要课题。物流供应链系统就是通过将供应链上下游的原料提供商、生产商和零售商等联合起来，使企业间的关系由传统的“杀价”转为“双赢”，从全局化的角度出发找到最优的方案。同时，物流供应链还可以将顾客与企业紧密结合，快速反映市场的需求和变幻，从而全面提高食品产业综合竞争力。

二、食品物流业面临的挑战

目前复杂的外界环境对食品产业产生了多方面的影响，使中国食品物流面临很多新问题，主要体现在：

1. 随着社会经济的持续发展，食品电子商务的普及，人们的食品消费结构呈多元化方向发展，对食品的购买动机趋向多品种、少数量模式，产品的高质量不再是确保顾客忠诚度的唯一因素。大多数食品的附加值不高，但品种数量却非常多，需要在短期内快速分拨到所有地方，这就要求食品物流达到快速、多样化等标准，对目前落后的物流业来说这是一大挑战。

2. 食品运送过程中浪费严重，物流费用占食品成本很大比重。中国的食品冷藏运输现状更是不容乐观：首先是易腐保鲜食品的装船、装车大多是在露天而不是按照国际食品标准在冷库和保温场所操作；其次是物流链各个环节信息阻塞，缺乏透明和畅通机制，环节脱钩是经常发生的事情，造成食品在运输途中发生无谓耽搁，风险增多。

在中国的公路运输中，易腐保鲜食品的冷藏运输只占运输总量的 20%（其中能够按照发货人的要求保持恒温占 95%），其余 80%左右的水果、蔬菜、禽肉、水产品大多用普通卡车运输，至多在货物上面盖一块帆布或者塑料布。由于公路冷藏运输效率低，食品损耗高，

整个物流费用占到食品成本的 70%，而按照国际标准，食品物流成本最高不能超过食品总成本的 50%。可见，对食品物流及供应链管理认识不足是造成中国某些食品零售价格居高不下的主要原因。

3. 不同程度的食品安全问题。比如：沙门氏菌污染、农药残留问题、疯牛病、口蹄疫，因激素使用产生的问题还有转基因问题等。中国食品产业的公众形象是负面的，中国食品物流供应链被定位为“昂贵、耗损严重、无利可图、容易造成食物中毒”。据统计，中国每年食物中毒报告例数约为 24 万人，专家估计这个数字尚不到实际发生数的 1/10。由于食品原料种植和采购、生产、流通加工、配送每一环节都影响食品安全卫生，流通中的物流环境与运作更是影响食品安全十分重要的因素之一，因此物流设施和物流工作人员必须符合《食品卫生法》的相关要求。

4. 过去几年处于一个高速并购的时期，很多食品企业通过重组整合加大了规模，公司越来越大，品牌越来越少。规模上去了，却并不一定带来规模效应，同时还会出现另外一个急待解决的问题：即原来的物流资源很难满足并购后的需求。规模经济对于大型企业而言，最本质的就是运营上的整合，这对中国还比较分散、单一的物流业提出了巨大挑战。

5. WTO 给食品物流业带来的机遇和冲击。WTO 将提高中国食品进入国外市场的准入标准，同时刺激和促进食品在全球范围内的流通。根据协议，中国承诺所有的服务行业，在经过合理过渡期后，取消大部分外国股权限制，不限制外国服务供应商进入目前的市场，不限制所有服务行业的现有市场准入和活动。这对相对落后的中国物流服务企业是一大挑战和冲击。一位来自欧洲的物流专家在考察中国食品运输和物流服务供应链后认为，先不谈食品在产地验收时候的本身质量如何，如果按照欧洲的标准和规范来操作，占目前中国食品运输总量 80% 的水果、蔬菜、冷冻食品和乳制品等保鲜食品在抵达目的地后将被收货人拒之门外。

三、现代物流技术对食品物流的作用

1. 依托现代物流技术信息反馈，采用食品“延迟”生产战略。消费者对食品的要求越来越显现个性化、方便化趋势，不同消费者对同一食品的要求也有很大差异，企业较难预测到消费需求的准确数据；等收到零售商的食品订货单后再进行食品全过程生产则会延长前置期，与消费者对食品偏好的快速变化不相符。利用“延迟”生产战略可有效地利用总体预测的信息，缩短交货期，降低食品生产、销售成本。“延迟”技术即通过设计和生产工艺，把制造何种食品的差异化决策延迟到开始进行生产时，使一类或一系列产品延迟区分为专门的产成品，即分离食品生产的通用工序和特色化工序。分离点之前的食品生产是可预测的，能大批量生产，效率最大化；分离点之后则依靠消费者的食品个性需求驱动加工，实现食品特色化。从时间角度考虑，我们应该尽可能将分离点推迟，即向生产过程下游移动，将食品生

产的最后段工艺（特色化包装、份量大小分级、营养成分添加、顾客额外要求等）延迟到收到客户订单以后来完成。

2. 推进集约化共同配送。物流中的配送主要有以下几种方式：厂家直送、一般配送、共同配送。目前食品物流转向多品种、小批量运输已成必然趋势，从配送成本角度考虑，共同配送较厂家直送、一般配送更经济。所谓共同配送，按照日本工业标准（JIS）所述：是为提高物流效率，对许多企业一起进行配送的方式。共同配送提高了车辆装载率，实现了规模效应，是比较理想的选择。对中国目前的大多数食品厂家和食品批发企业而言，自建配送中心在资金上存在困难，因此，多家食品企业共同构建配送中心是可选方案，尤其是多个厂家协同一致的共同配送——集约化共同配送对节约物流成本更为有益。

3. 实施配送—流通加工一体化。流通加工指在流通过程中继续对流通中商品进行生产性加工，使其成为更加适合消费者需求的最终产品。食品产业可通过流通加工来保持并提高食品保存机能，提供给消费者更为优质、新鲜的商品。食品的流通加工主要包括：冷冻食品、分选农副产品、分装食品重新包装、精制食品。为了提高食品配送效率和效益，笔者提出配送——流通加工一体化策略，即在实施食品集约化共同配送的同时，引入先进技术和设备，对食品进行在途加工和配送中心加工。比如，生鲜食品属于低温保鲜食品范畴，对质量、鲜度、营养均有很高要求，因此在物流上可采取“当天加工，当天配送”的配送原则：设置一条从进货、分割、加工、包装、配送运输直至零售店销售的供应链，实现流通加工与配送一体化。这种组织形式无论是对流通加工的有效运转，还是对配送活动的完善与发展，都有积极推动作用。

4. 引入先进信息技术进行货架管理。质量是消费者对市场食品的第一要求。已经进入零售店的食品，要维持其新鲜度和安全度仍然是比较麻烦的事。由于食品品种繁多，需引入先进信息系统对产品货架期和保鲜度进行管理。①采用“不同货架到货”方式，即以货架为单位进货到货。首先对各个店铺的货架与商品的关系进行调查，将商品与其货架的货位输入到物流中心的计算机系统中，在计算机系统上建立起商品与店铺以及货位的关联，然后通过计算机系统自动地识别各类食品的数量，明确货物应该补充到哪一家店铺的哪一个货位上。这样就能在货架上按顺序补充商品，实现效率最大化。②鲜度维持管理。采用计算机系统对食品鲜度进行维持，食品的主文件中设定商品有效期和准许销售期限，在商品入库时输入制造年月，计算机系统就可以自动判断各类食品是否可以入库。在库商品严格地按照先进先出方式作业。为保证不出现超过准许销售期限的商品，对将近准许销售期限的商品提供警告功能，达到双重保险的目的。

5. 配备低温冷链系统。中国农副产品流通量很大，其中 80% 以上的生鲜食品是采取常温

保存、流通和初加工手段。据统计，常温流通中商品损失率果蔬约为 20%—30%、粮油 15%、蛋 15%、肉干耗 3%，加上食品的等级间隔、运输及加工损耗，每年造成经济损失近千亿元。

要发展冷冻食品和生鲜食品流通业就必须建立食品冷藏供应链，使得易腐、生鲜食品从产地收购、加工、贮藏、运输，销售直到消费的各个环节都处于适当的低温环境之中，保证食品的质量，减少食品的损耗，防止食品变质污染。中国目前正致力于冷链建设，中国肉类协会特别强调：在城市尤其是大城市，要适应小包装、冷却肉生产的发展方向，配套发展储藏、运输、销售不中断的“冷链化”物流；要以向社会开放、市场化经营、增加配销功能为指导原则，加速冷库的技术改造、经营管理和全方位服务工作，提高冷库利用率和社会服务面；要大力倡导运输和销售环节冷藏集装箱运输和按规定温度展示销售产品的新形式。

6. 创建绿色食品配送体系。绿色食品配送主要从以下三方面入手：①运输绿色化。开辟公路、铁路、航空及水上常年性食品运输信道，并按照经济合理的原则将其联结起来，发挥各类运输工具的优势，消除不必要、不合理的关卡和收费，在中国范围内构建高效率、无污染、低成本的绿色运输网络和联运系统。②流通加工绿色化。一方面变消费者分散加工为专业集中加工，以规模作业方式提高资源利用效率，以减少环境污染，如餐饮服务业对食品的集中加工、配送中心对生鲜蔬菜的附加工等；另一方面集中处理消费品加工中产生的边角废料，以减少消费者分散加工所造成的废弃物污染。③包装绿色化。主要途径包括：促使生产部门采用尽量简化的以及由可降解材料制成的包装；食品流通过程中尽量采用可重复使用单元式包装，并对包装上印制的广告与使用说明作出明确的规定和要求；建立合理的包装材料回收体系等等。



环众物流诊断室

(本文章已刊登在《现代物流》07年第二期)

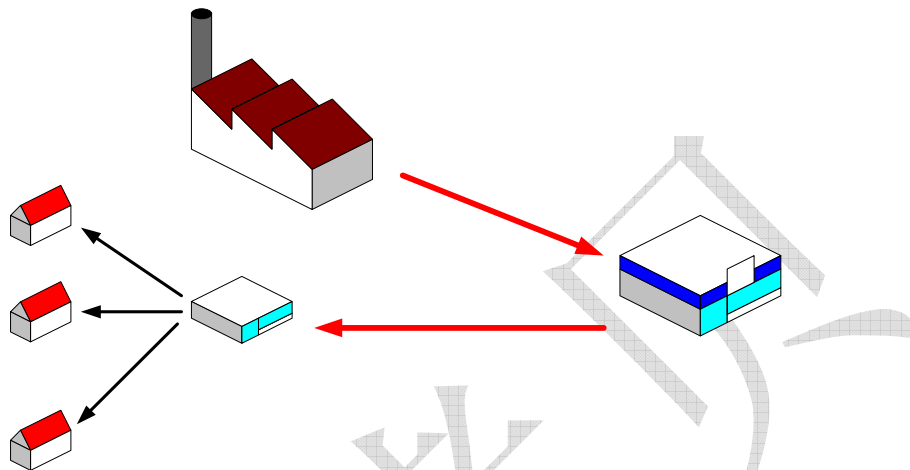
物流第五要素之思考

S 公司是产供销一体的大型企业集团，其业绩增长速度迅猛，伴随着其物流仓库也越建越多。然而，公司物流部却发现物流中心建设的速度总是滞后，仓库面积一扩再扩，有些都翻了一倍，但各分公司还是抱怨仓库容量吃紧，而且财务部门不断提醒包括仓储费、运输费在内的整个集团的物流费用节节高升。

物流部逐个检视物流系统的四个关键要素：准确、准时、安全、高效，各物流节点间发货的准确率和准时率均达标，物流中心的发货效率和配送效率也表现优异。问题究竟出在哪里？

既然从各个节点的角度检视没有问题，物流部就换了一个角度，从供应链的角度去排查原因，终于有了重大突破，他们发现：

(1) 节点间的运输存在迂回浪费的现象，例如，杭州工厂生产出的货品先运送的在上海的总公司 DC，然后，再发往杭州分公司 DC，最后配送到杭州的各门店。



(2) 各分公司仓库容量吃紧的很大一部分因素是仓库里面存放了大量异常货品，包括工厂提前于交期送过来的货品、应该发往各地而未及时发出的货品等。

这些问题的出现均可归因于物流的第五要素——整合没有做到位。整合包括物流节点结构性整合和跨部门整合。上述第一个问题的出现是因为物流部门在工作中只见树木不见森林的结果。在结构性整合中需要根据公司业务发展的需要不断的审视节点设置的合理化，现在合理的不代表永远就是合理的。一旦发现不合理的物流节点结构，则需要及时的做出调整。

上述第二个问题的出现是因为跨部门的整合出现了问题，采购部只管发号使令，从未考虑过仓库的负载能力，物流部只管照命令执行，也不管其合理与否，本来应该是双赢的问题，却变成了双输。此皆源于部门之间缺乏整合，其利益非共同体。跨部门整合的目标是利益共同化和信息透明化，唯有利益息息相关了，彼此才能关心，唯有信息透明化了，彼此的关心才能实现，才能共荣。因此，跨部门整合落到实处是把各部门看作供应链节点，通过信息化手段在企业内部实施供应链管理。

杭州工厂

杭州分公司 DC



读编往来

为了能给您带来更多有用的资讯，紧密和您的联系与沟通，本刊特开辟《读编往来》一栏，请将您的建议与要求告诉我们，我们才能做的更好。本栏包括《读者来信》和《Q&A》两个子栏目，其中，《读者来信》将刊登您的来信；如果您在日常工作或研究中，遇到物流

相关问题，也可以告诉我们，在《Q&A》栏目中，我们优秀的咨询团队将会对您提出的物流相关问题，给出专业的回答。



开卷有益 《高效能人士的七个习惯》（三）

习惯一：积极主动——个人愿景的原则

◇ 人性本质是主动而非被动的，不仅能消极选择反应，更能主动创造有利环境，采取主动并不表示要强求，惹人厌或具侵略性，只是不逃避为自己开创前途的责任。

◇ “积极主动”的定义：它的涵义不止于采取主动，还代表人必须为自己负责

A. 好工作都是自己争取好的，别说“我办不到”。

B. 不怕犯错，就怕不改过。

C. 作出的承诺，要信守诺言。

◇ 行动胜过“感觉”：爱是一个动词，代表的是动作，爱必须通过行动来实现，爱的感觉由此而生。

◇ 关注圈与影响圈：人应该着重影响圈，脚踏实地，不好高骛远，把心力投注到自己能有所作为的事情，一旦化学方程式有某一部分改变，整个化学变化就会产生，有了根据地，你的影响圈就会逐渐扩大。

《环众物流简讯》是环众公司为企业内部员工及外界朋友提供的一份物流行业最新发展动态的半月刊，其内容包括：环众之窗（环众动态、实训中心、项目进展），行业咨询（名词解释、物流新闻、物流技术与物流管理）和环众物流诊断室，每月 15 日和月末通过电子邮件的形式发送到您的邮箱。

欢迎您对《环众物流简讯》的编稿和内容提出宝贵的意见和建议！

若需要我们提供前几期的《环众物流简讯》，也请您告知！谢谢！

联系方式：tel:021-54358956；Email: jiaofm@roundsmen.com.cn；