从禅宗不立文字扯到为何要写物流感想

曾经看过一本介绍佛教禅宗的书，介绍其不立文字，以心传心的修行方法，不涉文字、不依经卷，唯以师徒心心相印，理解契合，传法授受；这是佛教的修行方法，自有其道理；这种修行方法上，从沟通学来说，其实也有一定的道理，经过别人的口转述的，特别是多次转述的，或者通过别人理解后写成文字的东西，一定带有别人的主观意志的理解，这些文字或话语，一定是背离真实或和真实情况有误差。

由此想到，因为互联网和移动互联网的发达，信息现在不再是单向的了，我们普通人不只是传统的、被动的信息接受者，也可以通过众多渠道、媒介甚至自媒体，发出自己的声音，可以写文，表达个人对事件、现象的意见和主张；这是好事，但我也同时感觉到，如禅宗的不立文字修行一样，自由的著文写字，在某种程度上，一定会是“误读”和“误导”其他受众。

作为一个物流人来说，我有幸生活在这个时代，可以自由的接收浩淼的信息，可以和作者互动，甚至可以自己著文写字，在一些媒介上甚至自己的自媒体上表达对物流的理解、物流发展的看法，一方面体会着这个时代的自由，另一方面也感受到“立文字”对受众可能的误导，经常会产生矛盾的心理。

**为何不立文字？**

* 缘自文字功底和花费的时间有限

经常写文章的人知道，想似乎很容易，可以列出提纲，好象稍加整理就能成文，但真正落笔，要组织成文字、丰富血肉，还是有一定的难度，需要一定的文字功底和写作技巧，还有就是肚里要“有货”，并且能表达出来；同时，有道说，文章是改出来的，你有没有时间和耐心去打磨文章，这又是一个问题；反正，我就没有耐心，时间上也有限，经常匆匆成文，也就三两个小时，这样的文章全靠“天收”，读者也就读读权作参考罢了，就也是我的一种态度，在后面表述。

* 缘自物流的复杂和博大

不立文字的困惑，还来自于物流的复杂和博大，不只是我们在做的整车干线运输，或者我们在做的零担网点运输，或者快递的收派件；还有铁路运输，这就是个大系统 ，圈外人士以为它落后，实际它的信息系统和智能化多年前都已领先，铁路的准军事化、全国一盘棋、长途大宗运输能力，其固定资产之庞大，运输载体之丰富也不是圈外人真正了解的；还有国际物流、海运、拖车运输、江运、航空运输、物流园区、甩挂运输、多式联运、集装化、托盘、供应链、物流金融、物流信息化等等，任何一个细分领域都有那么多的门道和内涵，尽我们五六年，也不一定能掌握任一细分领域之套路，而且，物流还在日新月异地发展着；所以，以吾生之有涯，而对物流之无涯“说三道四”，不敢啊。

* 缘自物流的非标

物流多年的发展，在国内还称不上成熟，加上我国国民变通的传统，所以物流的非标普遍存在；就象运输路径，你可以走这条线路，也可以走那条线路，条条线路通罗马；你可以靠实力中标，也可以靠人脉、关系、公关取得业务；垂直管理架构也可以，事业部或矩阵式管理架构也有效；走公路可以，走铁路也可以，甚至可以考虑走水路；两辆九米六的车可以，一辆17.5米的车也可以；传统经营模式可以，轻资产的货代模式也可以；所以，在我国，物流表现出许多非标，这样也对，那样也可以；所以，你立文字，阐述一个观点，你认为正确，别人却认为你不对；到底对不对？

以上为立文字之困惑。

**为何要立文字？**

* 写出来的才是成熟的思想

我多年来有个感受，大家可能也会有，那就是，你的想法再好，在头脑里盘算千百遍，真正要你写下来，你可能写不下来，或写下来和想的可能完全不一致或差别很大，所以，我想立文字，缘自于就是挑战这种不确定性，一旦我有关于某个议题的想法，我就尝试着把它写下来，这样一方面来验证这种想法是否合理，能否自己说服自己，另一方面，写下来的东西，才是自己的东西，才是自己的思想。

* 记录当下，以为后鉴

人在不同发展阶段，受限于当时的境界和认识水平，写下的文字在时代的局限性；时过境迁，多年后，再看自己当时的文字，关于某话题或事件的认识，写出的文字是最好的资料；以“史”为鉴，通过复读再看当初的文字，参考当时的位置、年纪、社会环境，可以更好地理解为什么会那样想？今天再来复盘，当时的我再看彼时的理解，是否会有更好的理解？这样学习、进步更快。

* 对受众的些许触类旁通

我一向认为，学史也好，研究当下人物经历也罢，或者读别人的文字进行学习，联系别人的时代、位置、立足点，可能会有触类旁通的效果，认可的接受之，不认可的甚至错误的可以借鉴和警醒自己；所以，想到这里，虽然自己作文，也许错误、也许不全面，但可能对受众会有些许的触动，这也是一件小功德，何乐而不为？

**不立文字和立文字矛盾之局，如何破？**

* 有感而发

我现在写文字，大都是有感而发，或者是自己职业领域的，自己经历过、思考过，或者对现象、议题有兴趣，想借此作个小结；有感而发，一般来说，相对会轻松著文，毕竟和自己关系颇多，也有一定的素材，有一些想法或疑问；所以，写文，有感而发更舒服，写起来也相对轻松；如此，可立文字。

* 多实践、多入世

经常想抒发想法，但下笔又重若千斤，我觉得还是少了实践，在准备论述的话题上；巧妇难为无米之炊，只有多入世，入物流的各个职业场景中，多经历、多实践，经历多了、经验丰富了，素材也多了，那以后写文就是技巧的问题了，稍加训练，写文就更容易了。

* “老司机”多写或提供素材

老司机，指物流多年从业的人士；我提倡，可以抽些时间出来，把自己的故事，自己的教训，自己的经验心得，写个三言两语，这种言之有物的文字别人更乐意看，也是指引后来的年轻人，少走弯路，也是功德无量的事，也是为行业作出贡献；当然，或者老司机担当要职，或者文字表达多年不练习，生疏了，这没关系，可以找些年轻人，你说别人记录，或者参加一些论坛、培训，口头讲解，也是一种立文；现在技术也先进，通过音频、视频，将自己的好的经验记录下来，也是途径。

* 立文字之慎重态度

我还是赞成立文字时要抱谨慎的态度，对素材的选择，数据的引用，经历的真实性，情节的不夸大，甚至错字别字的复核，思想的凝练，都要抱着慎重的态度，要考究，要检查；这点我要注意。

* 受众的尽信书则不如无书

作为写文者要谨慎，作为受众来说，尽信书则不如无书，这种态度和方法比较重要，写文字的人是否谨慎我们不知道，但受限于人之有限和知之无限的矛盾，任何人的文字从某种程度上来说，都有不尽正确的一面，而且，人都是社会性、阶级性的，都有自己的立场，立场决定了态度，态度决定的表达，表现在文字上就不一定公允；所以，对受众来说，读文字，要抱着批判的态度来读，该相信的相信，该置疑的置疑，更多地，别人的文字只是参考，要加上自己的思考。

大好时代，写些小文，利己“利人”，岂不快哉！